

# Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---



Podstawy filozofii uspokojenia ruchu kołowego odnajdujemy już na początku „Działu II” ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącego właśnie ruchu drogowego.

W rozdziale 1. Zasady ogólne, czytamy:

**Art. 3. 1.** Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

**Art. 4.** Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

**Art. 5. 1.** Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowy.

Gdybyśmy wszyscy, jako uczestnicy ruchu drogowego stosowali tylko te zasady ogólne, o ile bezpieczniejsze byłyby nasze drogi. Niestety także inżynierowie ruchu zakładający, że podstawowe zasady ruchu polegają na „niezachowywaniu ostrożności”, „nieprzestrzeganiu przepisów ruchu drogowego” oraz „niestosowaniu się do poleceń, sygnałów, znaków i przepisów”, przyzwyczajają uczestników ruchu drogowego do przesadnego stosowania środków nadzwyczajnych, przyczyniając się

# Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---

w ten sposób do lekceważenia podstawowych zasad ruchu drogowego.

## Metody uspokojenia ruchu kołowego

Obecne prawo o ruchu drogowym umożliwia zastosowanie następujących metod uspokojenia ruchu kołowego:

**1) obszar zabudowany;**

**2) strefa ograniczonej prędkości:**

a. 30 km/h:

- bez pierwszeństwa ruchu pieszego,

- z pierwszeństwem ruchu pieszego;

b. 40 km/h;

**3) strefa zamieszkania;**

**4) zakaz ruchu kołowego:**

a. bezwarunkowy,

b. warunkowy (nie dotyczy dojazdu do posesji),

c. droga tylko dla pieszych.

### **Obszar zabudowany**

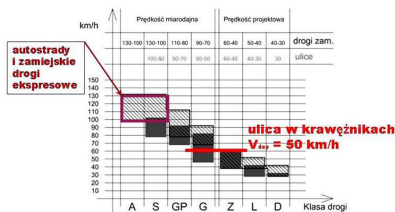
Definicje dotyczące obszaru zabudowanego, zawarte w przepisach obowiązujących w ruchu drogowym<sup>6</sup> są bardzo lapidarne i nie oddają charakteru oraz znaczenia tej formy organizacji ruchu. W ustawie Prawo o ruchu drogowym czytamy, że obszar zabudowany jest to obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt. 15). Podobnie z rozporządzenia, które określa znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania, dowiadujemy się że znak D-42 „obszar zabudowany” oznacza wjazd na obszar zabudowany. Znak D-43 „koniec obszaru zabudowanego” oznacza wyjazd z obszaru zabudowanego (§58, ust. 3). Tymczasem znak D-42 niesie za sobą ograniczenie prędkości o 40–50 km/h (w nocy 30–40 km/h), bez obowiązku stopniowania tego ograniczenia. Jest to największe obszarowe ograniczenie prędkości w stosunku do prędkości dopuszczalnej na drogach dojazdowych. Z tego powodu należy „obszar zabudowany” traktować jako metodę uspokojenia ruchu i wzmacniać ograniczenia wynikające z prawa wprowadzonego znakami D-42 odpowiednimi środkami technicznymi, od „bram wjazdowych” zaczynając.

Najistotniejsze parametry techniczne dla dróg, zależą od przypisanych im prędkości wyjściowych do projektowania<sup>7</sup>. Mimo iż pojęcia „obszar zabudowany” nie należy identyfikować z urbanistycznym pojęciem „teren zabudowy”, to jednak istnieje określona współzależność pomiędzy tymi rodzajami obszarów. „Obszar zabudowany” z prędkością dopuszczalną 50 km/h (w nocy 60 km/h), wymaga rozwiązań o parametrach technicznych określonych dla dróg w terenie zabudowy, czyli dla ulic. Różnice prędkości do projektowania dla dróg i ulic tych samych klas funkcjonalnych, przedstawia rys. 1.

# Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

Różnice prędkości do projektowania dla dróg i ulic tych samych klas



Niezwykle istotnym, ciągle niedocenianym argumentem nakazującym stosowanie rozwiązań miejskich na obudowanych drogach tranzytowych przez obszary zurbanizowane, jest definicja ulicy zawarta w ustawie o drogach publicznych, według której<sup>8</sup> ulica (oznacza) drogę na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe. Oprócz tego w „obszarze zabudowanym” obowiązują najwięcej przepisów szczególnych, nie stosowanych poza tym obszarem.

[Przepisy szczególne dla „Obszaru zabudowanego” \(PDF\)](#)

## **Strefa ograniczonej prędkości**

Strefa ograniczonej prędkości nie została zdefiniowana w ustawie Prawo o ruchu drogowym, ale opis znaku B-43, w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym, nie jest tak lapidarny, jak w wypadku znaku D-42. Znak B-43 „strefa ograniczonej prędkości” oznacza wjazd do strefy, w której obowiązuje zakaz przekraczania prędkości określonej na znaku liczbą kilometrów na godzinę. Znak B-44 „koniec strefy ograniczonej prędkości” oznacza wyjazd ze strefy ograniczonej prędkości (§31, ust. 1 i 3).

Znak B-43 umieszcza się na wszystkich ulicach doprowadzających ruch do strefy ograniczonej prędkości. W strefie ograniczonej prędkości powinny być stosowane rozwiązania lub urządzenia wymuszające jazdę z prędkością podaną na znaku. Nie powinno się stosować znaków określających pierwszeństwo na skrzyżowaniach (zał.1, pkt 3.2.44). Znak B-44 (...) umieszcza się na wszystkich wylotach ze strefy oznakowanej znakami B-43, w tym samym przekroju poprzecznym drogi, w którym ustawiono ten znak (zał.1, pkt 3.2.45).

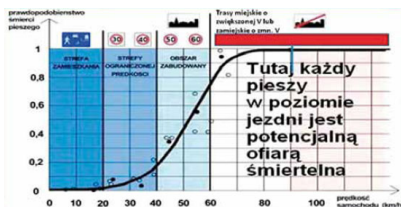
W obszarze zabudowanym możliwe są trzy rozwiązania dla stref ograniczonej prędkości:

# Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

- 50 km/h – jako usankcjonowanie jednolitej prędkości dopuszczalnej w obszarze zabudowanym przez całą dobę (nie należy traktować jako dodatkowe uspokojenie ruchu kołowego wewnątrz obszaru zabudowanego).
- 40 km/h – jest symbolicznym, dodatkowym uspokojeniem ruchu w stosunku do obszaru zabudowanego, ale ma zbyt wiele niedoskonałości w stosunku do następnego rozwiązania.
- 30 km/h – właściwa strefa uspokojenia ruchu, stanowiąca odczuwalne ograniczenie w stosunku do obszaru zabudowanego. Ma też inne zalety: znak B-43, określający dopuszczalną prędkość mniejszą lub równą 30 km/h, oznacza ponadto, że umieszczone w strefie urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi (§31, ust. 2). W strefach o dopuszczalnej prędkości 30 km/h lub mniejszej, urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi (zał. 1, pkt 3.2.44).

Oprócz tego, jeżeli ma to być rozwiązanie poprawiające bezpieczeństwo i warunki ruchu pieszego, to należy unikać w miarę możliwości wyznaczania przejść dla pieszych w „strefie 30 km/h”. Jeżeli zastosujemy środki techniczne skutecznie ograniczające prędkość pojazdów do wartości dopuszczalnej, to prawdopodobieństwo poważnych uszkodzeń ciała u pieszych jest niewielkie (patrz rys. 2 – prawdopodobieństwo śmierci pieszego przy różnych rozwiązaniach organizacji ruchu), a brak wyznaczonych przejść dla pieszych wymusza na obu kolidujących grupach uczestników ruchu drogowego (pieszych i kierujących pojazdami) zachowanie szczególnej ostrożności.



## [Analiza przepisów art.13, obowiązujących pieszych przy przekraczaniu jezdni \(PDF\)](#)

Jeżeli w strefie 30 km/h zrezygnujemy z wyodrębnionych chodników, wówczas podobnie jak w strefie zamieszkania, zgodnie z art. 26 ust. 4 kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu. A według ust. 5. przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni. Przepis ust. 4, jest dodatkowym argumentem za rezygnacją z wyznaczania przejść dla pieszych, zwłaszcza na wlotach małych uliczek na skrzyżowanie.

# Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---

## **Strefa zamieszkania**

„Strefa zamieszkania” jest jedyną metodą uspokojenia ruchu kołowego, która podlega jurysdykcji ustawy Prawo o ruchu drogowym, co zostało zapisane już w art.1 ust.1: „Ustawa reguluje zasady ruchu na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu oraz zasady kontroli ruchu drogowego.” Została też dokładnie zdefiniowana w tej ustawie jako obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 16);

Jest też specjalnie potraktowana w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym. Znak D-40 „strefa zamieszkania” oznacza wjazd do strefy zamieszkania. Znak D-41 „koniec strefy zamieszkania” oznacza wyjazd ze strefy zamieszkania. Znak D-40 informuje ponadto, że umieszczone w strefie zamieszkania urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi (§58, ust. 1 i 2).

Istotny dla funkcjonowania i rozwiązań technicznych w strefie zamieszkania jest art. 11 ust. 5, ustawy Prawo o ruchu drogowym, określający prawa pieszych w takiej strefie. Cztery pierwsze ustępy tego artykułu określają obowiązki pieszych w ruchu drogowym:

1. Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi.
2. Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.
3. Pieszy idący jezdnią są obowiązani iść jeden za drugim. Na drodze o małym ruchu, w warunkach dobrej widoczności, dwóch pieszych może iść obok siebie.
4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi.

Dopiero ostatni ust stanowi iż:

5. Przepisów ust. 1-4 nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Wiemy już, że pieszy ma pierwszeństwo, ale nie wszyscy mają świadomość, że nie istnieje przepis „symetryczny” – zobowiązujący kierujących pojazdami do ustępowania pierwszeństwa pieszym w strefie zamieszkania. Jednak według art. 26, już cytowanego przy omawianiu strefy ograniczonej prędkości, kierujący pojazdem jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, jeżeli ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni.

W strefie zamieszkania obowiązują też inne przepisy, charakterystyczne tylko dla tej metody uspokojenia ruchu kołowego:

## Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---

- Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów (...) wynosi 20 km/h (art. 20, ust. 2).
- Zabrania się postoju (...) w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu (art. 49, ust. 2, pkt 4);
- Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi bez opieki osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat (art. 43 ust.1).

Ten ostatni przepis stanowi podstawową różnicę pomiędzy strefą „30 km/h” z pierwszeństwem ruchu pieszego i strefą zamieszkania. Stawia wyższe wymagania środkom technicznym, jakie muszą być zastosowane w strefie zamieszkania.

Oprócz tego, pojazd wjeżdżający na drogę z (...) oraz ze strefy zamieszkania, jest pojazdem włączającym się do ruchu i jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu (art. 17, ust. 1 pkt 1 i ust. 2). Natomiast według warunków umieszczania znaków na drodze, znak D-40 (...) umieszcza się na początku strefy zamieszkania, na wszystkich drogach doprowadzających do niej ruch (kołowy czy drogowy?, jeżeli drogowy - to także na ciągach pieszych). Strefy te ustala się w obszarach zabudowanych na ulicach, również pojedynczych, na których w zasadzie odbywa się tylko ruch docelowy (zał. 1, pkt 5.2.46). Znak D-41 (...) stosuje się w celu wskazania wyjazdu ze strefy (...), w tym samym przekroju poprzecznym co znak D-40. (...) może być umieszczony po lewej stronie jezdni, na odwrotnej stronie znaku D-40 (zał. 1, pkt 5.2.47). Oznacza to, że znak informujący o włączaniu się do ruchu, czyli nakazujący ustąpienia wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, może stać po lewej stronie jezdni, a znak tylko zezwalający na zwiększenie prędkości (koniec obszaru zabudowanego), musi stać po prawej stronie jezdni. Zaiste to zadziwiająca troska o bezpieczeństwo, przypominająca zapis dopuszczający takie same sygnały dźwiękowe dla osób niewidomych i słabo widzących, oznaczając zarówno ostrzeżenie o zbliżającym się pojeździe szynowych, jak i stanowiąc informację o zielonym świetle na przejściu dla pieszych, co było w pierwszej wersji obowiązującego prawa o ruchu drogowym z 1983 r.

---

### **Zakaz ruchu kołowego**

Zakaz to dość specyficzna metoda uspokojenia ruchu kołowego, ale jak wykazuje praktyka dość skuteczna. W polskich warunkach, odmiennie niż w krajach cywilizowanych, lepiej sprawdza się na ulicach i w obszarach bez ruchu autobusów komunikacji publicznej niż przy dopuszczeniu takiego ruchu.

Według rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym znak B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach” oznacza zakaz ruchu na drodze pojazdów, kolumn pieszych oraz jeźdźców i poganiaczy; znak może być ustawiony na jezdni (§16, ust. 1). Wiemy też, że napis lub symbol umieszczony na tabliczce pod znakiem drogowym stanowi integralną część znaku (§2, ust. 4).

## Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---

Natomiast umieszczona pod znakiem B-1 tabliczka T-22 wskazuje, że zakaz nie dotyczy rowerów jednośladowych (§16, ust. 2).

Zgodnie z warunkami umieszczania znaków na drogach (zał.1, pkt 3.2.1) znak B-1 stosuje się w celu zamknięcia odcinka drogi dla ruchu wszelkich pojazdów. Natomiast przyczynami zamknięcia ruchu na drodze są w szczególności:

- przeznaczenie drogi do innych celów niż ruch pojazdów,
- przeznaczenie drogi do ruchu tylko określonych rodzajów pojazdów, np. autobusów komunikacji miejskiej i taksówek.

A jeżeli dopuszcza się odstępstwa, to na tabliczce pod znakiem należy stosować tekst np. o treści: Nie dotyczy MPK; Nie dotyczy TAXI; Nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia; Nie dotyczy mieszkańców posesji od nr ... do ... ulicy ...

To znaczy, że możemy też na krótkich wąskich uliczkach zastosować tabliczkę o treści: „Nie dotyczy dojazdów do posesji ...”, albo podobnej. Wówczas nawet jeżeli taka uliczka jest za wąska, by być ciągiem pieszo-jezdnym w strefie zamieszkania i nie może być zaliczona do żadnej kategorii dróg publicznych, to może jeszcze być dojazdem w rozumieniu warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie<sup>9</sup>.

Jeżeli z liczącego pięć artykułów rozdz. 2 „Ruch pieszych” (znajdującego się w Dziale II „Ruch drogowy”), przywołamy ostatni zapis, według którego przepisów art. 11-14<sup>10</sup> nie stosuje się w razie zamknięcia ruchu pojazdów na drodze (art. 15), otrzymamy rozwiązanie, które można uznać za uspokojenie ruchu kołowego, także w sytuacji kiedy ruch kołowy jest w ograniczonym zakresie dopuszczony. Z moich obserwacji funkcjonowania takich stref i ulic z niepełnym zakazem ruchu w Warszawie wynika, że piesi użytkownicy takich rozwiązań coraz intensywniej wymuszają dla siebie prawo niestosowania się do przepisów dotyczących ruchu pieszego na drogach publicznych, a kierujący w zdecydowanej większości to tolerują. Mamy w związku z tym dwa rozwiązania z zakazem ruchu kołowego wprowadzonym znakiem B-1:

- zakaz całkowity, przy którym jednak nie można wykluczyć sporadycznego wjazdu pojazdów, chociażby służb technicznych lub pogotowia;
- zakaz z równoczesnym dopuszczeniem odstępstw, określonych na tabliczce.

Jest też rozwiązanie, które można określić jako domyślny zakaz ruchu kołowego, czyli droga oznakowana znakiem C-16 „droga dla pieszych”. Jak wiadomo z praktyki i orzecznictwa sądowego, nazwa znaku ani też jego rodzaj nie wyczerpują całego obszaru prawa wynikającego z jego ustawienia. Otóż zgodnie z rozporządzeniem w sprawie znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym znak C-16 „droga dla pieszych” oznacza drogę lub jej część przeznaczoną dla pieszych, którzy są obowiązani z niej korzystać (§39 ust. 1). Podobnie jak w przypadku drogi dla rowerów (C-13), pieszy ma obowiązek korzystania z drogi wyznaczonej znakiem C-16, ale nie ma jednoznacznego zakazu poruszania się pojazdów po tej drodze. W

## Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---

związku z tym mogą na takiej drodze pojawić się pojazdy kołowe, jeżeli dopuszczono ich ruch tabliczką pod znakiem, albo w sytuacjach awaryjnych lub wyższej konieczności.

Trudno w związku z tym powiedzieć czy do pieszych na takiej drodze odnoszą się wcześniej przytoczone przepisy zwalniające z obowiązków nałożonych art. 11-14, czy też nie. Jaki będzie status prawny pieszego, jeżeli znakiem C-16 oznaczy się ulicę z wyodrębnionymi chodnikami? Moim zdaniem, podobnie jak w strefie zamieszkania, nie należy dopuszczać do takich sytuacji.

Ale są też przepisy specyficzne dla takiej organizacji ruchu, według których (art. 43):

- Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi dla pieszych nie tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat (podobnie jak w strefie zamieszkania).
- A w wypadku drogi poza obszarem zabudowanym dziecko w wieku do 15 lat, poruszające się po drodze po zmierzchu, nie ma obowiązku używania elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego. Ale jest jeszcze drobny szczegół; powyższe zwolnienia dotyczą drogi przeznaczonej wyłącznie dla pieszych (art. 43, ust. 3).

Zarówno określenie „zamknięcie ruchu pojazdów na drodze” w relacji do znaku B-1, jak i dodanie słowa „wyłącznie” do nazwy drogi dla pieszych wyznaczonej znakiem C-16, niewyjaśniona jest przyczyna niezgodności zapisów w rozporządzeniu z nadrzędnymi zapisami w ustawie. Czy jest niezgodność zamierzona, czy tylko przypadkowa? Jak na razie piesi (prawdopodobnie nieświadomie) traktują te niezgodności jako przypadkowe, co potwierdzają coraz powszechniej swoim zachowaniem.

Zygmunt Uzdalewicz  
SIGMA – SYSTEM  
Członek założyciel Stowarzyszenia KLIR

Przypisy:

6. Jest to ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 05.108.908 z późn. zm.), w części odnoszącej się do ruchu drogowego i rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.02.170.1393 z późn. zm.).

7. Dla dróg i ulic klasy niższej niż G, są to prędkości projektowe; natomiast dla dróg i ulic klasy G oraz wyższych, są to prędkości miarodajne określane przede wszystkim w zależności od przekroju drogi, a w wypadku ulic – także od prędkości dopuszczalnej (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, §12 i 13).

8. Ustawa o drogach publicznych (Dz.U.07.19.115 z późn. zm.); art.4, pkt.3.



## Metody i środki techniczne uspokojenia ruchu kołowego - aspekty prawne (II)

Utworzono: poniedziałek, 10, maj 2010 08:14 Zygmunt Uzdalewicz

---

9. rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.02.75.690 z późn. zm.)

10. art.11 patrz strefa zamieszkania, art.12 - dotyczy ruchu kolumn pieszych, art.13 - patrz strefa ograniczonej prędkości, art. 14. Zabrania pieszym: wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem (również na przejściu dla pieszych), spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności, zwalniania kroku lub zatrzymywania się podczas przechodzenia oraz przebiegania przez jezdnię, chodzenie po torowisku, wchodzenia na torowisko przy opuszczonych lub opuszczających się zaporach (półzaporach), przechodzenia przez jezdnię wygradzoną urządzeniami zabezpieczającymi lub przeszkodą.