

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (I) Przepisy szczegółowe

Utworzono: piątek, 15, kwiecień 2011 09:41 Marcin Hyła



Polskie przepisy jednoznacznie dopuszczają dwukierunkową organizację ruchu rowerowego w jezdni ulic jednokierunkowych. W przepisach prawa istnieją specjalne instrumenty w postaci znaków drogowych przeznaczonych do wyznaczania takiej organizacji ruchu oraz zasad ich stosowania. W szczególności chodzi o tabliczkę T-22 („nie dotyczy rowerów jednośladowych”), którą umieszcza się pod znakami B-2 („zakaz wjazdu”) oraz znakami D-3 („droga jednokierunkowa”) w celu dopuszczenia dwukierunkowego ruchu rowerowego w jezdni ulicy jednokierunkowej. Można również stosować tablicę informacyjną F-19, jednak zarządzający ruchem nie ma obowiązku jej stosowania. Użycie tablicy F-19 wymaga wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów oznakowaniem poziomym (linia P-2b).

Stosowne zapisy zawiera w szczególności Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. nr 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181). Odpowiednie znaki są przewidziane w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170 poz. 1393). Szerokości pasów ruchu, w tym pasa rowerowego na drogach publicznych określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 14 maja 1999 (Dz.U. z 1999 nr 43 poz. 430) w sprawie szczegółowych warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Delegację do pierwszych dwóch rozporządzeń oraz przepisy nadrzędne zawiera ustawa Prawo o Ruchu Drogowym (Dz.U. z 2005 roku nr 108 poz. 908 z późniejszymi zmianami), do trzeciego – ustawa Prawo Budowlane (Dz.U. z 2005 nr 2007 poz. 2016 z późniejszymi zmianami).

Dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego w jezdniach ulic

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (I) Przepisy szczegółowe

Utworzono: piątek, 15, kwiecień 2011 09:41 Marcin Hyla

jednokierunkowych, będące standardową organizacją ruchu w terenie zabudowanym wielu krajach Unii Europejskiej (zwłaszcza w Holandii, Niemczech, ostatnio także Wielkiej Brytanii czy Irlandii) w Polsce budzi kontrowersje wynikające z niskiego poziomu wiedzy osób zarządzających ruchem oraz bardzo złej jakości i skomplikowania obowiązujących przepisów. Problemy z interpretacją wynikają przede wszystkim z zapisów rozporządzenia z 3 lipca 2003 roku, posługującego się pojęciami nigdzie nie zdefiniowanymi lub zdefiniowanymi w ustawie w sposób mało intuicyjny. Chodzi w szczególności o pojęcie „pasa ruchu dla rowerów” (nie zdefiniowane nigdzie a zarazem nie wyczerpujące definicji „pasa ruchu”) oraz samą, mało intuicyjną definicję pasa ruchu.

Zgodnie z art. 2 pkt. 7 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym pas ruchu to „każdy z podłużnych pasów jezdni, wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi.”

Kluczowe jest tu sformułowanie „oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi”. Istnienie pasa lub pasów ruchu wynika przede wszystkim z przekroju jezdni. Zastosowanie znaków drogowych, pionowych lub poziomych nie jest warunkiem koniecznym do zaistnienia pasa lub pasów ruchu na drodze. Ponadto nie jest nigdzie w przepisach określone, że pas ruchu musi być wyznaczony oznakowaniem poziomym, a nie wyłącznie pionowym. Jest wręcz przeciwnie - na przykład znak A-20 „odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym” nie wymaga wyznaczenia na jezdni pasów oznakowaniem poziomym. Nie ulega wątpliwości, że one tam mimo to będą.

Stosowny dla dwukierunkowej organizacji ruchu rowerowego na jezdni jednokierunkowej zapis Załącznika nr 1 rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach brzmi:

Punkt 3.2.2. - Zakaz wjazdu:

„Jeżeli na jezdni ruch jest otwarty w jednym kierunku tylko dla określonych pojazdów np:

- karetek pogotowia,
- pojazdów straży pożarnej,
- autobusów komunikacji publicznej,
- rowerów,

wówczas na wlocie, na którym rozpoczyna się pas ruchu przeznaczony dla tych pojazdów, umieszcza się znak B-2 z tabliczką z napisem określającym pojazdy, których zakaz nie dotyczy, np. „Nie dotyczy karetek pogotowia”, „Nie dotyczy pojazdów straży pożarnej”, „Nie dotyczy MZA” lub z tabliczką T-22, jeżeli zakaz nie dotyczy rowerów. Na przeciwnym wlocie umieszcza się odpowiednio znak F-18, F-18a, F-18b lub znak D-3 z tabliczką T-22”,

oraz Załącznik nr 1, punkt 5.2.3. - Droga jednokierunkowa:

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (I) Przepisy szczegółowe

Utworzono: piątek, 15, kwiecień 2011 09:41 Marcin Hyła

„Jeżeli na jezdni jednokierunkowej wyznaczono pas ruchu dla rowerów, na którym ruch odbywa się w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów, pod znakiem D-3 umieszcza się tabliczkę T-22 wskazującą, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych.”

Pomijając w dyskusji problem nigdzie w przepisach nie zdefiniowanego pojęcia „pas ruchu dla rowerów”, którym posługuje się rozporządzenie, należy wskazać, że powyższe przepisy milczą w sprawie kluczowej: mianowicie, czy pas ruchu dla rowerów ma być wyznaczony znakami drogowymi poziomymi (linią P-2b). Akt wyższego rzędu, czyli ustawa, pas ruchu definiuje - (patrz wyżej) - jako podłużny pas jezdni oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi. Dotychczasowa, niekwestionowana praktyka stosowania wyłączeń od znaków B-2 i D-3 wiąże się z niestosowaniem oznakowania poziomego. Przykłady istnieją w Krakowie: jednokierunkowa ul. Bartła dwukierunkowa dla autobusów MPK, ulica Karmelicka na odcinku między ul. Garbarską a ul. Dunajewskiego i Podwale otwarta w obu kierunkach dla rowerów, taksówek, pojazdów transportu zbiorowego i pojazdów policji, Mały Rynek między ul. Szpitalną a Stolarską otwarty dla rowerzystów, a także w Toruniu, gdzie ul. Fosa Staromiejska jest otwarta w dwóch kierunkach dla taksówek. Oczywiście, są również przykłady stosowania oznakowania poziomego (linia P-2b) wraz ze znakami pionowymi: w Krakowie ul. Kopernika między ul. Radziwiłłowską a ul. Lubicz/Rondem Mogiłskim, w Gdańsku - ul. Ogarna, w Warszawie - ul. Oboźna; wszystkie są otwarte „pod prąd” dla rowerów jednośladowych.

Należy zwrócić uwagę, że to samo rozporządzenie w punkcie 5.2.11 - „Początek pasa ruchu dla autobusów” oraz 5.2.12 - „Pas ruchu dla autobusów” (znak F-18) zawiera specjalny rysunek z zaznaczonym oznakowaniem poziomym oraz odniesienie do punktu 7.2.18 (znak „Przeciwny kierunek ruchu dla określonych pojazdów”). Można stąd wysnuć wniosek, że w związku z tym pas ruchu dla autobusów musi być wyznaczony oznakowaniem poziomym. Takiego odniesienia do rysunków rozwiązań typowych z oznakowaniem poziomym oraz do analogicznego punktu 7.2.19 (znak „Pas ruchu dla określonych pojazdów”) w przypadku punktów 3.2.2. oraz 5.2.1. dotyczących ruchu rowerowego pod prąd ulicy jednokierunkowej nie ma.

W punkcie 3.2.2 nie ma też wymogu stosowania znaku F-19 na drodze jednokierunkowej w której dopuszczono ruch rowerowy pod prąd. A tylko ze znakiem F-19 wiąże się jednoznacznie sformułowana w przepisach konieczność oddzielenia pasa ruchu rowerowego od pozostałych pasów ruchu oznakowaniem poziomym w postaci linii P-2b oraz oznaczenia go symbolem P-23 „rower”.

W przypadku stosowania kombinacji znaków B-2/T-22 i D-3/T-22 takiego wymogu nie ma. Nie ma go również w przypadku znaku F-18, który zgodnie z brzmieniem przepisu punktu 3.2.2 stosuje się zamiennie („lub”) z kombinacją znaków D-3/T-22 w zależności od rodzaju dopuszczanego pod prąd rodzaju pojazdów.

Warto zauważyć, że rozporządzenie stwierdza w punkcie 5.2.6.5 Załącznika nr 1, że

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (I) Przepisy szczegółowe

Utworzono: piątek, 15, kwiecień 2011 09:41 Marcin Hyła

w przypadku stosowania znaków pionowych D-6a lub D-6b („przejazd dla rowerzystów”) należy również stosować oznakowanie poziome: „przejazdy dla rowerzystów należy wyznaczać na jezdni za pomocą znaku poziomego P-11”. Wskazuje to wyraźnie, że rozporządzenie wymaga, aby niektórym znakom pionowym zawsze towarzyszyło odpowiednie oznakowanie poziome a innym – nie.

Stosowanie tabliczki T-22 przewiduje rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 (Dz.U. nr 170 poz. 1393). Nie zawiera ono żadnych przepisów wykraczających poza zagadnienia omówione powyżej. Zgodnie z art. 7 ust. 2 i 3 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (Dz.U. z 2005 roku nr 108 poz. 908 z późniejszymi zmianami) rozporządzenie „w sprawie szczegółowych warunków technicznych [...]” jest właściwe dla określania szczegółowych warunków technicznych dla znaków drogowych i warunków umieszczania ich na drogach. Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych określa jedynie znaczenie znaków i zakres ich obowiązywania. Stąd rozpatrywanie tego ostatniego rozporządzenia w kontekście warunków technicznych umieszczania znaków jest zbędne.

Nieco inne podejście wynika z Prawa budowlanego. Artykuł 46 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 1999 (Dz.U. z 1999 roku nr 43 poz. 430) roku stwierdza: „Przy przebudowie lub remoncie drogi klasy G i dróg niższych klas dopuszcza się wyznaczenie przy prawej krawędzi jezdni pasa dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m. Pas dla rowerów powinien być oddzielony od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi.”

Wynikać może stąd, że w przypadku przebudowy lub remontu należy do wyznaczania pasa ruchu dla rowerów stosować oznakowanie poziome (w innych przypadkach - nie). Jednak istnieje zasadnicza wątpliwość, czy rozporządzenie to może regulować sprawy zastrzeżone dla zupełnie innej ustawy (Prawo o Ruchu Drogowym), niż ta w której jest delegacja do niego (Prawo budowlane). Ponadto zasada Lex posterior derogat legi priori wskazuje, że rozporządzenie z 2003 roku uchyla moc obowiązującą aktu z 1999 w przedmiotowym zakresie i wiążące są obecnie przepisy rozporządzenia z 2003 roku.

Marcin Hyła, cinek@rowery.org.pl
konsultacja: dr Jeremi Rychlewski, Politechnika Poznańska