

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (II) Wnioski i uwagi

Utworzono: poniedziałek, 18, kwiecień 2011 08:36 Marcin Hyła



Gdyby intencją twórcy rozporządzenia 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) było, aby kombinacji znaków B-2/T-22 oraz D-3/T-22 bezwzględnie musiało towarzyszyć oznakowanie poziome, z pewnością dokonaliby stosownego odwołania do przepisów Załącznika nr 2, umieścił rysunek rozwiązania typowego z oznakowaniem poziomym, postawił wymóg stosowania znaku F-19 z wynikającym z niego wymogiem odpowiedniego oznakowania poziomego lub zapisał konieczność stosowania oznakowania poziomego, a nie tylko pionowego (kombinacja znaków B-2/T-22 i D-3/T-22).

Początek pasa ruchu może być wyznaczony samym oznakowaniem pionowym – przykładem jest znak A-20 („odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym”) – lub wręcz samym poszerzeniem jezdni. Ponieważ w rozporządzeniu nie ma wymagań dotyczących oznakowania poziomego dla ruchu rowerowego pod prąd ulicy jednokierunkowej, występujących w przypadku analogicznego oznakowania dla innych przypadków, jasne jest, że dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na drodze jednokierunkowej nie wymaga oznakowania poziomego. Wynika z powyższego jednoznacznie, że projektant i zarządzający ruchem mają w zakresie organizacji ruchu rowerowego „pod prąd” jezdni jednokierunkowej wolną rękę i są ograniczeni jedynie wymogami formalnymi dotyczącymi przekrojów pasa drogowego oraz posiadaną wiedzą o zasadach organizacji ruchu rowerowego wynikających z dobrej praktyki.

Szerokości jezdni dla dwukierunkowego ruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych pośrednio wynikają z przepisów Prawa Budowlanego. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 roku w

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (II) Wnioski i uwagi

Utworzono: poniedziałek, 18, kwiecień 2011 08:36 Marcin Hyła

sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999 roku, nr 43 poz. 430, art. 15 ust. 1) minimalna szerokość pasa ruchu w przypadku dróg klasy D w terenie zabudowy wynosi 2,25 m (dla dróg dwupasowych) a dla jednopasowych - 3,00. Szerokość pasa rowerowego zgodnie z art. 46 ust. 3 tego samego rozporządzenia powinna wynosić 1,5 m. Stąd można przyjąć że minimalna szerokość jezdni drogi publicznej, w której można wyznaczyć ruch rowerowy pod prąd wynosi 3,75 m. Nie ma w rozporządzeniu zastrzeżeń dotyczących postoju pojazdów na takiej drodze. W przypadku ulic nie będących drogami publicznymi lecz wewnętrznymi minimalna szerokość może być niższa. Przepisy jej nie określają.

Inne uwagi

Należy również zauważyć, że Załącznik nr 2 do Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w punkcie 1.2 mówi, że „oznakowaniu poziomemu podlegają na całej długości drogi krajowe i wojewódzkie [...] o szerokości jezdni 6 m i większej” oraz „Na drogach powiatowych i gminnych zaleca się stosować zasadę oznakowania poziomego jak na drogach krajowych i wojewódzkich. Zakres oznakowania może być ograniczony przez organ zarządzający ruchem do miejsc niebezpiecznych”.

Z kolei punkt 5.2.9.1. Załącznika nr 2 definiuje stosowanie oznakowania poziomego dla rowerzystów: „Znak P-23 „rower” (rys. 5.2.9.1) stosuje się w celu oznaczenia drogi lub wydzielonego pasa jezdni, przeznaczonych tylko dla rowerów. Znak P-23 umieszcza się na początku takiej drogi lub pasa jezdni. Na drodze dla rowerów znak ten stanowi uzupełnienie znaku pionowego C-13 „droga dla rowerów”, a na pasie jezdni występuje samodzielnie lub jako uzupełnienie znaku F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów” wskazującego pas dla rowerów.” Rozporządzenie nie mówi nic o konieczności stosowania znaku P-23 w przypadku stosowania oznakowania pionowego B-2/T-22 i D-3/T-22.

W punkcie 7.11 Załącznika nr 2 określa się zasady wyznaczania pasów rowerowych w jezdni, w tym dwukierunkowych (sic!) pasów rowerowych w jezdni ulicy jednokierunkowej. Wynika z niego jedynie, że jezdnia dwukierunkowa na której wyznacza się pas rowerowy powinna mieć co najmniej 7,5 m szerokości a jednokierunkowa, na której wyznacza się dwukierunkowy pas ruchu dla rowerów powinna mieć szerokość co najmniej 8,5 m przy czym sam dwukierunkowy pas rowerowy musi mieć co najmniej 2,5 m szerokości.

Są to przepisy nieprecyzyjne. Milczą, jakie są wymagania w przypadku dwukierunkowej jezdni z dwoma pasami ruchu dla rowerów (nie można wykluczyć, że autorom rozporządzenia chodziło o to, aby pasy ruchu miały w tej sytuacji po 2,25 m) i jednokierunkowej jezdni z jednokierunkowym pasem ruchu pod prąd. Może to dezorientować zarządców dróg, przyzwyczajonych do szczegółowych wytycznych i przepisów. Ponadto przepis punktu 7.11 nie podaje zasad oznakowania pionowego, choć na jednym z rysunków pojawia się oznakowanie pionowe w postaci znaku D-15

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (II) Wnioski i uwagi

Utworzono: poniedziałek, 18, kwiecień 2011 08:36 Marcin Hyla

(„przystanek autobusowy”) z czego można domniemywać, że oznakowanie pionowe w ogóle nie jest wymagane. Jest to rozsądne w przypadku pasa rowerowego zgodnego z organizacją ruchu, ale problematyczne w przypadku ulicy jednokierunkowej z ruchem rowerowym „pod prąd”.

Na marginesie warto zwrócić uwagę, że przepis rozporządzenia dopuszczający wyznaczenie dwukierunkowego pasa ruchu dla rowerów w jezdni ulicy jednokierunkowej jest sprzeczny z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym, gdyż niemożliwe jest ustalenie pierwszeństwa na skrzyżowaniach. Chodzi o sytuację, kiedy rowerzysta zamierza skręcić w prawo z dwukierunkowego pasa rowerowego umieszczonego zgodnie z rozporządzeniem po lewej stronie pasa ruchu ogólnego z którego kierujący samochodem zamierza skręcić w lewo. Nie mają tu zastosowania przepisy ustawy o zmianie pasa ruchu (nikt nie zmienia pasa ruchu) ani o pierwszeństwie na skrzyżowaniu. Jeśli zostaną zastosowane znaki drogowe określające pierwszeństwo, będą odnosić się do wszystkich pojazdów na danym wlocie. Z tego między innymi powodu praktyka inżynierii ruchu nie zna sytuacji, kiedy pas (ruchu ogólnego, autobusowy itp.) do skrętu w prawo wyznacza się z lewej strony pasa do skrętu w lewo lub jazdy na wprost.

Należy również zwrócić uwagę, że inny przepis punktu 7.11 jest w ogóle niemożliwy do skonsumowania. Stwierdza on, że „Na odcinku jezdni, na którym wyznaczony został pas dla rowerów należy wyeliminować zatrzymywanie pojazdów.” Zgodnie z art. 2 ust. 29 „zatrzymanie pojazdu” to „unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie wynikające z tych warunków lub przepisów”.

Zarządca drogi nie ma żadnego instrumentu, umożliwiającego spełnienie wymogów punktu 7.11 innego niż ustawienie znaku B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”. Znaki B-35 lub B-36 dotyczą wyłącznie postoju (unieruchomienie pojazdu powyżej 1 minuty) lub zatrzymania nie wynikającego z warunków ruchu. Tymczasem przepis rozporządzenia wymaga eliminacji zatrzymywania w ogóle, a nie tylko zatrzymywania nie wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego. Stąd jedynym możliwym sposobem spełnienia wymogów rozporządzenia jest eliminacja ruchu wszystkich pojazdów, w tym rowerów - bo rozporządzenie nie wyłącza w tej mierze rowerów. A to jest możliwe tylko znakiem B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”, co stawia pod znakiem zapytania sens przepisu punktu 7.11 Załącznika nr 2 i kompetencje autorów rozporządzenia.

Rozwiązania w innych krajach

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych jest rozwiązaniem standardowym, powszechnie stosowanym w większości krajów Europy Zachodniej. Stosuje się zarówno kontrapasy rowerowe (pasy rowerowe wyznaczone oznakowaniem poziomym) jak i ruch dwukierunkowy dopuszczony wyłącznie oznakowaniem pionowym.

W Berlinie (Niemcy) około 200 km ulic jednokierunkowych ma dopuszczony ruch

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (II) Wnioski i uwagi

Utworzono: poniedziałek, 18, kwiecień 2011 08:36 Marcin Hyla

rowerowy w obu kierunkach. W Belgii zarządca drogi ma obowiązek dopuszczać ruch rowerowy w obu kierunkach jeśli szerokość jezdni ulicy jednokierunkowej jest większa niż 3,0 m (jeśli szerokość wynosi od 2,6 do 3,0 m - może dopuścić ruch rowerowy oznakowaniem pionowym. Kontrapasy (oznakowanie poziome w postaci linii) stosuje się wyłącznie w przypadku ulic z większymi natężeniami ruchu samochodowego i rowerowego. Standardowo stosuje się wyłącznie oznakowanie pionowe (odpowiednik polskich znaków B-2/T-22 i D-3/T-22).

W Austrii w strefach uspokojonego ruchu („tempo 30”) stosuje się oznakowanie pionowe. Oznakowanie poziome jest szczątkowe i ogranicza się do piktogramu roweru (odpowiednik polskiego znaku P-23) na wlocie otwartym dla ruchu samochodowego, niekiedy z kilkumetrową linią ciągłą, lub nie występuje w ogóle.

Ruch pod prąd jest generalnie uznawany za pożądany i bardzo bezpieczny. Wynika to stąd, że jazda pod prąd wymusza kontakt wzrokowy, będący podstawą bezpieczeństwa ruchu. Badania niemieckie wskazują, że ruch rowerowy pod prąd jest bezpieczniejszy niż zgodny z organizacją ruchu (mniejsze ryzyko zderzeń z otwierającymi się drzwiami parkujących samochodów, lepsza widoczność wzajemna). Jazda pod prąd ulic o niewielkich prędkościach miarodajnych pozwala ominąć ulice i skrzyżowania niebezpieczne dla rowerzystów, co poprawia bezpieczeństwo. Często skraca też drogę, co promuje ruch rowerowy.

Sytuacja w Polsce i zalecenia

Zarządcy dróg w Polsce niechętnie stosują rozwiązania dopuszczające dwukierunkowy ruch rowerowy w jezdniach jednokierunkowych. Rozwiązania bez oznakowania poziomego są często odrzucane jako „niebezpieczne” i „nie mające umocowania prawnego”. Jak zostało wykazane powyżej, stanowisko to nie ma uzasadnienia formalnoprawnego i wynika najprawdopodobniej z niewiedzy, niekompetencji lub niechęci do szczegółowego analizowania skomplikowanych (często nadmiernie!) przepisów.

W Polsce należy przyjąć, że wszystkie ulice jednokierunkowe stref zamieszkania i ulic z przestrzeganiem ograniczeniem prędkości do 30 km/godz. powinny być otwarte dla ruchu rowerowego w obu kierunkach samym oznakowaniem pionowym. Oznakowanie poziome oraz punktowa segregacja ruchu rowerowego na wlotach (wyspy dzielące z pylonami/słupkami przeszkodowymi U5-b zespolonymi ze znakami C-9) są pożądane na ulicach z większymi natężeniami ruchu samochodowego. Oznakowanie poziome oraz segregację na wlotach skrzyżowań należy też stosować na drogach z prędkością miarodajną pojazdów wyższą niż 30 km/godz a także na wszystkich drogach, na których wyznaczono oznakowaniem poziomym pasy ruchu ogólnego.

Segregacja fizyczna na skrzyżowaniach (wyspy dzielące na wlotach między pasem ruchu ogólnego a kontrapasem rowerowym z słupkiem U-5b) jest zalecana szczególnie w przypadku skrzyżowań z dużym ruchem na relacjach skrajnych. Należy ją stosować także poza skrzyżowaniami na łukach, gdzie występuje

Ruch rowerowy pod prąd ulic jednokierunkowych (II) Wnioski i uwagi

Utworzono: poniedziałek, 18, kwiecień 2011 08:36 Marcin Hyła

„ścianienie” przez samochody zakrętów po stronie przeciwnej do kierunku ogólnej organizacji ruchu i nie ma odpowiedniej widoczności. W tym ostatnim przypadku można również stosować zamiast wysp dzielących separatory betonowe lub z tworzyw sztucznych. W każdym przypadku należy zapewnić odpowiednią widoczność urządzenia oraz odpływ wody opadowej.

Minimalna szerokość jezdni drogi publicznej, w której można dopuścić ruch rowerowy „pod prąd” to 3,75 m - niezależnie od tego, czy parkują na niej pojazdy czy nie. Na drogach wewnętrznych nie ma ograniczeń prawnych co do minimalnej szerokości jezdni. Można tu korzystać z doświadczeń belgijskich - szerokość jezdni powyżej 2,6 m w takiej sytuacji jest wystarczająca. Oczywiście, należy zawsze monitorować sytuację i w przypadku ujawnionych konfliktów (skargi niechronionych uczestników ruchu, kolizje, wypadki) reagować, odpowiednio zmieniając organizację ruchu.

Marcin Hyła, ciniek@rowery.org.pl

konsultacja: dr Jeremi Rychlewski, Politechnika Poznańska

Materiał stanowiący analizę uwarunkowań formalno-prawnych w Polsce (stan na maj 2010) wraz z wnioskami i zaleceniami, dostępny jest na stronie internetowej www.miastadlarowerow.pl