

Opinia w sprawie łączenia ruchu pieszego i rowerowego

Utworzono: czwartek, 31, styczeń 2013 08:02 Redakcja - edroga.pl



Rowerzyści i piesi zaliczają się do grupy niechronionych uczestników ruchu. Jednak ich zachowania w ruchu, możliwości i oczekiwania oraz status prawny różnią się zasadniczo. Dlatego łączenie ruchu pieszego i rowerowego może być przyczyną konfliktów tych uczestników ruchu, może też wpływać na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu. Niemniej, w pewnych przypadkach łączenie ruchu pieszego i rowerowego na wspólnej przestrzeni może być uzasadnione zarówno względami bezpieczeństwa jak i potrzebami tych użytkowników dróg – stwierdzają specjaliści z Zespołu ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych w GDDKiA, którzy przygotowali opinię w sprawie łączenia ruchu pieszego i rowerowego.

Ruch pieszcy może być łączony z rowerowym na podstawie art. 33 ust. 5 i 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.). Dopuszcza on wyjątkowo ruch rowerów po chodnikach jeśli na jezdni obowiązuje ograniczenie prędkości wyższe niż do 50 km/godz. i chodnik ma co najmniej 2 m szerokości, a także gdy rowerzysta opiekuje się dzieckiem do lat 10 jadącym na swoim rowerze oraz w przypadku ekstremalnych zjawisk pogodowych (ulewny deszcz, śnieg, mgła, silny wiatr).

W każdym z tych przypadków rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym. Przepisy art. 11 ust. 4 prawa o ruchu drogowym dopuszczają również warunkowo ruch pieszych po drodze dla rowerów (znak C-13); muszą oni ustępować miejsca rowerzystom.

Ponadto ruch rowerzystów i pieszych może być dopuszczony na wspólnej powierzchni znakami drogowymi. Przykładowe oznakowanie dopuszczające ruch rowerów i pieszych to:

Opinia w sprawie łączenia ruchu pieszego i rowerowego

Utworzono: czwartek, 31, styczeń 2013 08:02 Redakcja - edroga.pl

- kombinacja znaków B-1 i T-22 (zakaz ruchu z dopuszczonym ruchem rowerów),
- znak D-40 (strefa zamieszkania, w tym umieszczony za kombinacją znaków B-1 i T-22 co eliminuje ruch pojazdów samochodowych),
- kombinacja znaków C-16 i T-22 dopuszczająca ruch rowerów na chodnikach i ciągach pieszych, także w określonych dniach i porach dnia,
- kombinacja znaków C-13 i C-16 na wspólnej tarczy z kreską poziomą, oznaczającą drogę dla rowerów i pieszych.

Przedstawione powyżej rozwiązania mają różne znaczenie i konsekwencje. W przypadku kombinacji znaków B-1 i T-22 piesi powinni korzystać z chodników lub pobocza, a oprócz rowerzystów na mocy art. 33 ust. 2 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2002 r. nr 170 poz. 1393) dopuszczony jest również ruch pojazdów kierowanych przez uprawnione osoby niepełnosprawne lub przewożące takie osoby. Jeśli za tą kombinacją znaków pojawi się znak D-40 (strefa zamieszkania), piesi mogą korzystać z całej szerokości jezdni, a rowerzyści muszą ustępować im pierwszeństwa.

Podobne znaczenie ma kombinacja znaków C-16/T-22 – przy czym tu nie jest dopuszczony ruch innych pojazdów niż wymienione na tabliczce pod znakiem, co eliminuje przypadki nadużywania uprawnień przez niektórych kierujących jak w przypadku znaku B-1. Zarówno w przypadku znaku B-1 jak i C-16 istnieje możliwość dopuszczenia ruchu rowerów jedynie w określonych godzinach lub dniach tygodnia. W przypadku kombinacji znaków B-1/T-22 lub C-16/T-22 rowerzysta nie ma obowiązku korzystać z tak oznaczonej drogi, może poruszać się jezdnią obok na zasadach ogólnych. Kombinacja znaków C-13/C-16 na wspólnej tarczy (z kreską poziomą) oznacza drogę dla rowerów i pieszych, z której zarówno piesi jak i rowerzyści mają obowiązek korzystać. Rowerzysta musi jednak ustępować miejsca pieszym. Pod znakiem C-13/C-16 nie wolno stosować tabliczek z wyjątkami dopuszczającymi ruch innych pojazdów (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181), zał. nr 1 pkt 4.2.19).

Przepisy określają dopuszczalne natężenia ruchu rowerów i pieszych jedynie w przypadku stosowania znaku C-13/C-16 z kreską poziomą. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181) w załączniku nr 1 do tego rozporządzenia na stronie 87 przedstawia wykres zależności dopuszczalnych natężeń ruchu dla ustalenia wspólnego użytkowania drogi przez pieszych i rowerzystów. W świetle tego wspólne użytkowanie drogi przez pieszych i rowerzystów może być stosowane, jeżeli natężenie ruchu pieszego nie przekracza 450 osób/h, a natężenie rowerów nie przekracza 50 rowerów/h lub też ruch pieszy jest nie większy niż 50 osób/h, a ruch rowerowy – nie przekracza 250 rowerów/h.

Opinia w sprawie łączenia ruchu pieszego i rowerowego

Utworzono: czwartek, 31, styczeń 2013 08:02 Redakcja - edroga.pl

Rozporządzenie nie precyzuje jednak jakiej szerokości przekroju drogi mają dotyczyć te natężenia ruchu ani czy są to natężenia średnie czy maksymalne (w szczycie). Można się jedynie domyślać, że chodzi o chwilowe natężenia maksymalne oraz że dotyczą one minimalnej szerokości drogi, czyli 2,5 m gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi, określonej w przepisach odrębnych. Nie znamy jednak ani jednego przykładu jednokierunkowej drogi dla rowerów i pieszych w Polsce, nie znamy również sposobu oznakowania takiego ciągu zgodnie z polskimi przepisami. Znane jednokierunkowe drogi dla rowerów są nagminnie wykorzystywane przez rowerzystów w obu kierunkach.

Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych GDDKiA w maju 2012 roku przeprowadził pomiary natężenia ruchu rowerowego i pieszego na południowo-zachodnim chodniku mostu Dębnickiego przez Wisłę w Krakowie. Porę i warunki pogodowe badania wybrano tak, aby uprawdopodobnić uzyskanie możliwie wysokich (granicznych) natężeń ruchu rowerowego. Podstawowym celem badania było bowiem zbadanie maksymalnych rzeczywistych natężeń ruchu pieszego i rowerowego na wspólnym ciągu i skonfrontowanie ich z wymaganiami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181) oraz zagraniczną literaturą fachową. Odnotowane w badaniach na moście Dębnickim natężenia ruchu pieszego i rowerowego w przeliczeniu na metr przekroju okazały się znacznie wyższe niż dopuszczane w podręcznikach zagranicznych, a także w polskich przepisach dla dróg dla rowerów i pieszych. Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych GDDKiA uznaje, że należy unikać łączenia ruchu rowerowego i pieszego na wspólnej przestrzeni, ograniczając tę możliwość wyłącznie do określonych sytuacji, jakie podaje w publikacji swojej opinii, która jest dostępna na stronie internetowej GDDKiA w zakładce [Infrastruktura rowerowa](#).

Źródło: „Opinia w sprawie łączenia ruchu pieszego i rowerowego”, Departament Studiów, Wydział Studiów w Krakowie, lipiec 2012 r.