

Wybrane problemy prawne dotyczące infrastruktury rowerowej

Jan Chrapek

Zasady ruchu drogowego

- Prawo o ruchu drogowym
- Ustawa o kierujących pojazdami

Minimalny wiek rowerzysty

- Niemcy: 8 lat (do 10 lat i tak można jeździć po chodniku), Dania: 7 lat, Holandia: nie ma limitu
- W Polsce dzieci w wieku poniżej 10 lat nie mogą dojechać rowerem do szkoły nawet po drodze dla rowerów lub po jezdni w strefie 30 km/h, nawet pod opieką dorosłego
- Powinien mieć zastosowanie art. 43. ust.1 PoRD: *Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat.* (przepis nie dotyczy strefy zamieszkania)

Karta rowerowa

- Archaiczne rozwiązanie niestosowane w innych krajach Europy
- Zgodnie z Konwencją Wiedeńską nie można jej wymagać od obcokrajowców – dyskryminacja Polaków
- I tak zasady ruchu drogowego dla rowerzystów są w programie szkolnym
- Egzamin „praktyczny” nie weryfikuje jazdy w rzeczywistym ruchu
- Brak możliwości szkolenia nieletnich przez jazdę w ruchu ulicznym
- 11-latkowie w 3. klasach ani 11-17-latkowie nieposiadający karty nie mogą legalnie jeździć na rowerze po drogach publicznych

Definicja roweru

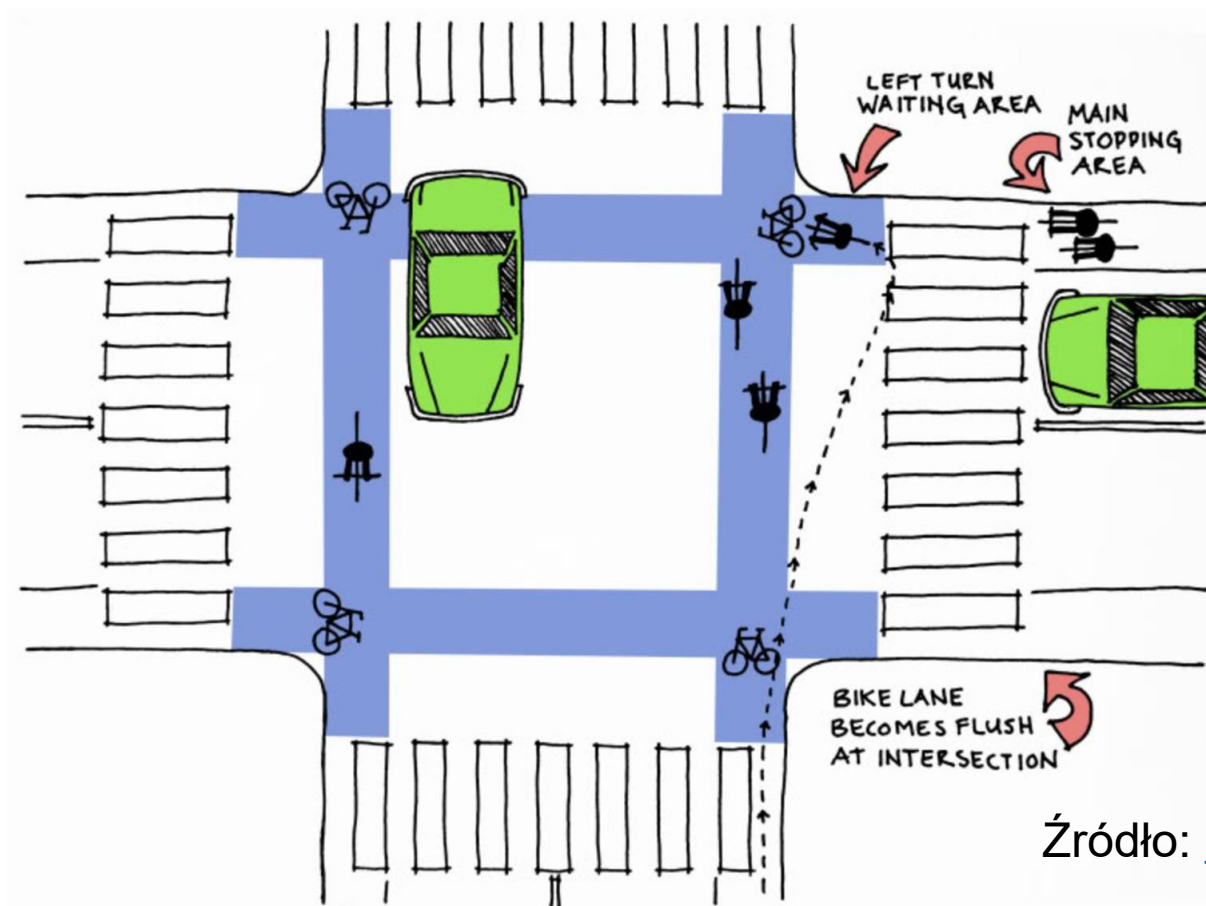
- W większości krajów Europy po drogach dla rowerów mogą poruszać się rowery o szerokości 1 m (nawet jeśli DDR mają mniejszą szerokość niż w Polsce)
- W krajach UE dozwolone jest, by rowery miały manetkę uruchamiającą silnik do prędkości 6 km/h

Obowiązek korzystania z DDR

Należy wprowadzić wyjątki gdy:

- droga dla rowerów jest po lewej stronie, bo obowiązują tylko znaki po prawej (obecnie różne orzecznictwo sądów)
- droga dla rowerów jest nieprzejezdna
- rower ma przyczepę, której szerokość łącznie z ładunkiem przekracza 0,75 m lub jest to rower wielośladowy (przepis holenderski)

Skręt w lewo „na dwa”



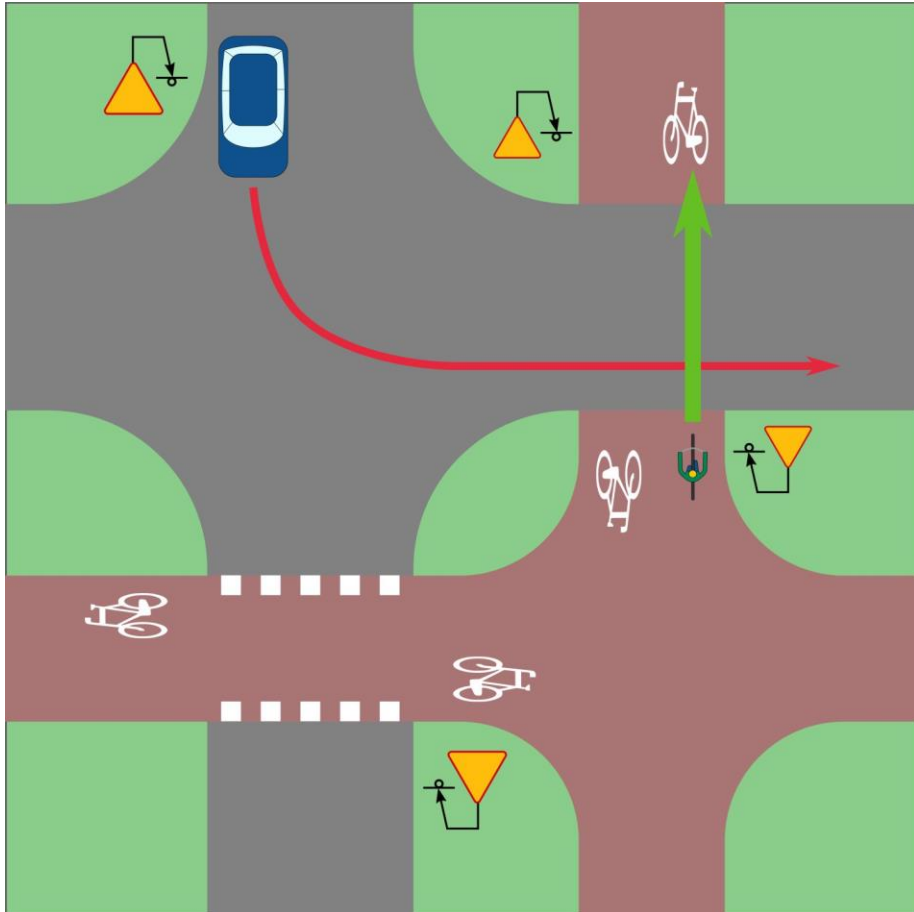
Źródło: [Between yellow and blue](#)

Nielegalny w Polsce, choć eliminuje konieczność niebezpiecznego manewru skrętu ze środka jezdni

Obowiązek włączania do ruchu

- Wyznaczanie przejazdów dla rowerzystów – na których rowerzysta ma pierwszeństwo – we wszystkich kierunkach na skrzyżowaniu zwykle nie jest zasadne
- Powinna istnieć możliwość odebrania pierwszeństwa rowerzystom na takich zasadach jak samochodom jadącym w tym samym kierunku
- Jednak art. 17 ust. 1 pkt 3a PoRD nakazuje włączenie do ruchu (ustąpienie wszystkim pozostałym, nawet pojazdom wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej) gdy nie ma przejazdu dla rowerzystów
- Taki przepis nie występuje ani w Konwencji Wiedeńskiej ani w kodeksach drogowych krajów z wysokim udziałem ruchu rowerowego (np. Holandia, Dania, Niemcy)

Obowiązek włączania do ruchu



- Mimo braku oznakowanego przejazdu rowerzysta powinien mieć pierwszeństwo przed pojazdami skręcającymi z wlotów podporządkowanych (konieczność obserwacji tylko pojazdów jadących drogą z pierwszeństwem)
- Zmiana byłaby korzystna również dla kierowców – dzięki rezygnacji z wyznaczania poprzecznych przejazdów nie musieliby ustępować pierwszeństwa innym pojazdom (tj. rowerom) jadąc po „drodze z pierwszeństwem” (na co wskazuje logika)

Obowiązek jazdy po poboczu

- Przed 1983: *„Ruch rowerów powinien odbywać się na jezdni, jak najbliżej jej krawędzi, a w razie wyznaczenia specjalnej drogi dla rowerów – tylko po tej drodze. Ruch rowerów na poboczach dróg o twardej nawierzchni jest dozwolony tylko wówczas, gdy nie utrudnia ruchu pieszego na tych poboczach, przy czym kierujący rowerem obowiązany jest ustępować drogi pieszym”*
- Np. w Holandii i Wielkiej Brytanii obowiązku jazdy rowerem po poboczu nie ma do dzisiaj
- W Holandii nie zaleca się wyznaczania twardych poboczy szerszych niż 40 cm, aby nie pomylić ich z pasami rowerowymi [[Źródło](#)]
- Jeżeli jest miejsce na odseparowanie ruchu rowerów, to w razie potrzeby należy wyznaczyć pasy ruchu dla rowerów (są wystarczająco szerokie i nie ma konieczności włączania się do ruchu na każdym skrzyżowaniu)

Obowiązek jazdy po poboczu



Pobocze wyznaczone na jezdni w Holandii. Źródło: [Bicycle Dutch](#)

UWAGA

Niedopuszczalne jest wprowadzenie obowiązku jazdy w kasku bez względu na wiek!

- [ECF](#): żadne badania nie pokazują ścisłej korelacji między noszeniem kasku rowerowego a wzrostem bezpieczeństwa rowerzysty, ale istnieje korelacja między obowiązkiem noszenia kasku a spadkiem liczby rowerzystów
- Kask może dać fałszywe poczucie bezpieczeństwa (szczególnie nieletnim), które hamuje odruch bezpiecznej jazdy (tzw. kompensacja ryzyka)
- [Dyskryminacja](#): rowerzyści statystycznie rzadziej doznają obrażeń głowy niż piesi i osoby zmotoryzowane
- W krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego kaski nie są obowiązkowe
- **Obowiązkowe kaski w niczym nie pomogą rowerzystom, a tylko zniechęcą ludzi do jazdy na rowerze!**

Infrastruktura

- Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

ZRID dla drogi dla rowerów

- [Ministerstwo Infrastruktury](#): „z uwagi na wyjątkowy charakter specustawy, jej stosowanie musi spełniać wszelkie wymogi w niej przewidziane, a przede wszystkim ustawa ta nie może służyć jako podstawa do szybkiego, uproszczonego, przejmowania nieruchomości pod rozbudowę dróg, które nie są drogami publicznymi”
- W takim razie DDR powinna móc być drogą publiczną (z rowerów może korzystać więcej ludzi niż z samochodów)
- Obecnie można wybudować jezdnię o szerokości 3 m i zakazać ruchu pojazdów innych niż rowery, ale jest to rzadko wykorzystywane i trzeba stosować mijanki
- Poza gruntami Skarbu Państwa istnieje możliwość wywłaszczenia sw trybie inwestycji celu publicznego – wymaga zgodności z planem miejscowym

Hierarchizacja sieci drogowej



Drogi tranzytowe – zapewniają połączenia o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz połączenia między miastami

Hierarchizacja sieci drogowej



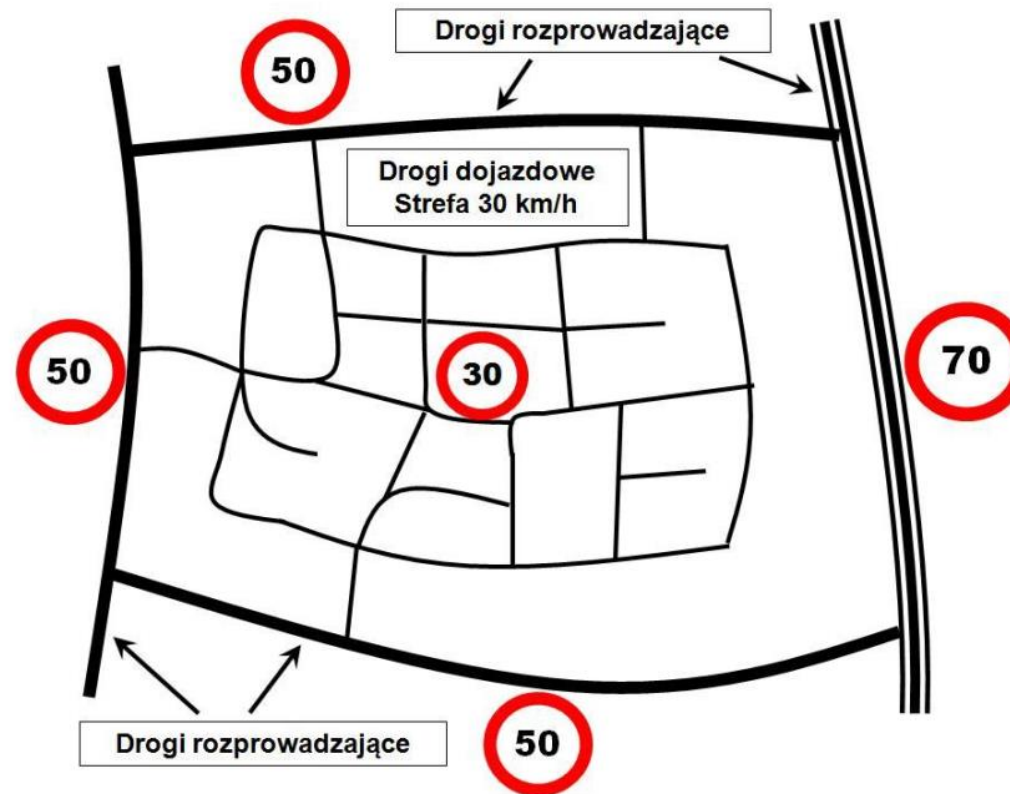
Drogi rozprowadzające
– łączą między sobą
mniejsze ośrodki takie
jak dzielnice, osiedla
czy miejscowości

Hierarchizacja sieci drogowej



Drogi dojazdowe –
zapewniają wewnętrzną
obsługę obszarów
zamieszkałych oraz łączą
pojedyncze budynki
z drogami
rozprowadzającymi

Hierarchizacja sieci drogowej



Strefowanie prędkości w miastach

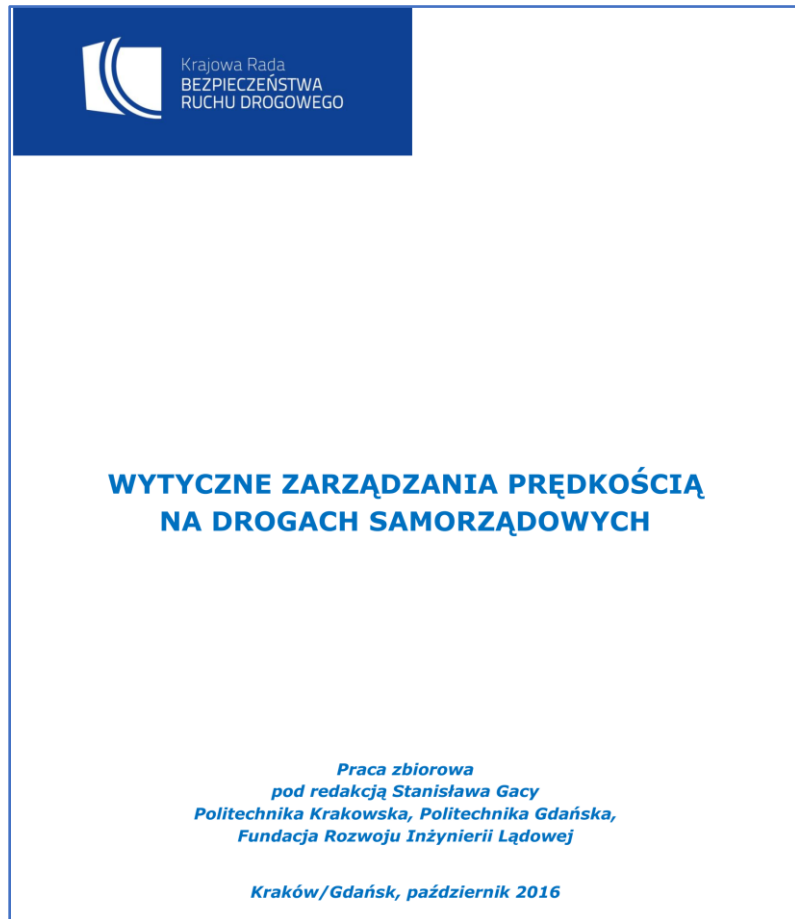
Źródło: „Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych” (red. Bohatkiewicz J., 2008) – [publikacja na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury](#)

Hierarchizacja sieci drogowej

Wymogi funkcjonalne	Droga tranzytowa	Droga rozprowadzająca	Droga dojazdowa	Strefa zamieszkania
Piesi	<p>Zakaz poruszania się pieszych po jezdni oraz poboczu</p> <p>Przy prędkości do 70 km/h przejścia tylko na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, na rondach lub przejścia wielopoziomowe</p> <p>Przy prędkości powyżej 70 km/h tylko przejścia wielopoziomowe</p>	<p>Przy prędkości 30 km/h piesi mają pierwszeństwo na jezdni</p> <p>Przy prędkości do 50 km/h wyznaczone przejścia dla pieszych z azylami lub wyniesione, bez sygnalizacji świetlnej, oraz elementy ułatwiające przekroczenie jezdni bez wyznaczonych przejść</p> <p>Przy prędkości powyżej 50 km/h przejścia tylko na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, na rondach lub przejścia wielopoziomowe</p>	<p>Piesi mają pierwszeństwo * na jezdni</p> <p>Wyniesione przejścia dla pieszych oraz elementy ułatwiające przekroczenie pieszym jezdni (np. wyniesienia, azyle, poszerzenia chodnika, zawężenia jezdni) bez wyznaczonych przejść</p>	<p>Piesi mają pierwszeństwo na całym obszarze</p> <p>Brak wyznaczonych przejść dla pieszych</p>
Rowerzyści	<p>Zakaz poruszania się rowerzystów po jezdni oraz poboczu</p> <p>Przy prędkości do 70 km/h przejazdy tylko na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, na rondach lub przejazdy wielopoziomowe</p> <p>Przy prędkości powyżej 70 km/h tylko przejazdy wielopoziomowe</p>	<p>Przy prędkości 50 km/h i powyżej separacja ruchu rowerowego (wydzielone pasy i ścieżki rowerowe) i wydzielone przejazdy dla rowerzystów</p> <p>Przy prędkości powyżej 50 km/h przejazdy tylko na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, na rondach i przejazdy wielopoziomowe</p> <p>Przy prędkości 30 km/h ruch rowerowy możliwy na jezdni z pierwszeństwem wobec samochodów</p>	<p>Rowerzyści mają pierwszeństwo na jezdni</p> <p>Ruch rowerowy na jezdni</p>	<p>Rowerzyści mają pierwszeństwo na całym obszarze</p> <p>Brak wyznaczonych przejazdów dla rowerów</p>
Kategorie administracyjne	krajowe, wojewódzkie	powiatowe	gminne	gminne, osiedlowe
Klasy techniczne **	GP, G	G, Z, L	L, D	D, niesklasyfikowane

Źródło: „Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych” (red. Bohatkiewicz J., 2008) – [publikacja na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury](#)

Hierarchizacja sieci drogowej



- /// funkcja ruchowa: przenoszenie potoków ruchu o dużych natężeniach, głównie długodystansowego (w tym tranzytowego przez miejscowości), z możliwie wysokimi prędkościami podróży,
- /// funkcja obsługująca: zapewnienie bezpośredniego dojazdu do źródeł i celów ruchu rozmieszczonych wzdłuż drogi lub ulicy (zabudowa mieszkaniowa, miejsca pracy i nauki, usługi itd.),
- /// funkcja zbierająca – rozprowadzająca: zbieranie ruchu z dróg pełniących funkcje dostępności i rozprowadzanie ruchu z tych dróg.

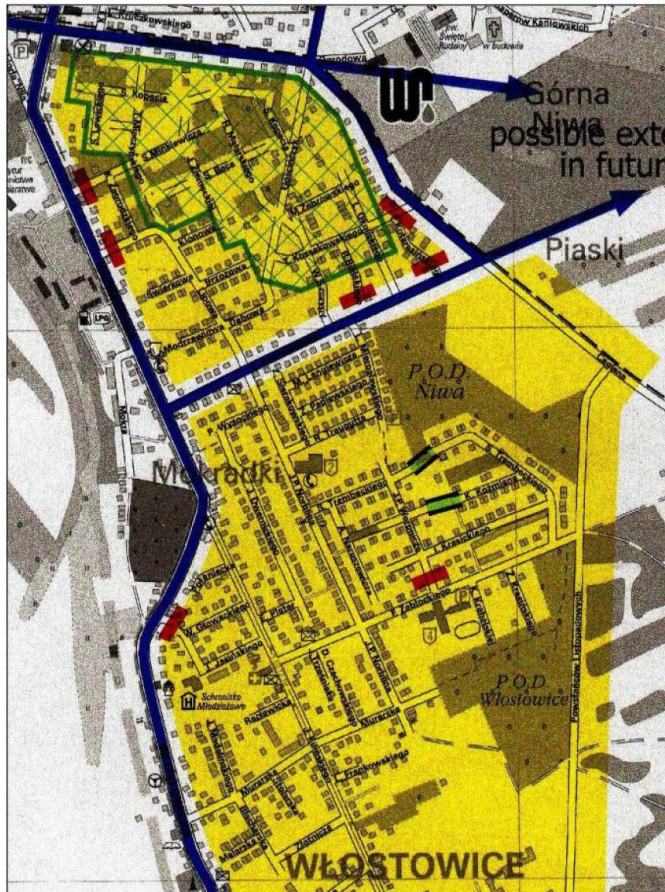
W nowszej publikacji analogiczny podział dróg na trzy funkcje również został opisany





Hierarchizacja sieci drogowej

Polskie klasy techniczne (A, S, GP, G, Z, L, D) koncentrują się na minimalnych parametrach dla ruchu zmotoryzowanego, a nie na bezpieczeństwie niechronionych uczestników ruchu:

- **brak ograniczania dostępności** – po drogach najniższych klas odbywa się ruch przelotowy, drogi o podwyższonej prędkości mogą mieć bezpośrednie połączenia z drogami dojazdowymi
- **brak strefowania prędkości** – strefy 30 km/h nie są standardem na drogach klas L i D, drogi klasy G i Z przechodzące przez małe miejscowości umożliwiają jazdę z nadmierną prędkością
- **dozwolone zbyt wysokie prędkości projektowe, zbyt szerokie pasy ruchu, nadmierna liczba pasów ruchu** itd.

Hierarchizacja sieci drogowej

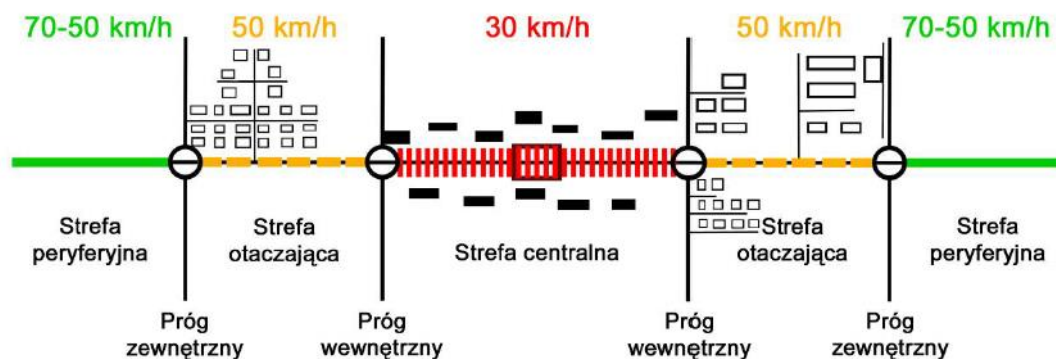


-  – drogi rozprowadzające 50 km/h
-  – drogi dojazdowe 30 km/h i strefy zamieszkania
-  – zamknięcia ulic
-  – ulice z nową nawierzchnią

Z opisu klas technicznych nie wynika wprost, że na jakiegokolwiek drodze należy ograniczyć ruch przelotowy (nawet na drodze klasy D)

Źródło: „Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych”
(red. Bohatkiewicz J., 2008) – [publikacja na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury](#)

Drogi tranzytowe – strefowanie prędkości



Źródło: Ministerstwo Infrastruktury: Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego Program Szkoleń. Podręcznik dla słuchaczy, Nr 6. Drogi i tereny publiczne, Opracowanie: konsorcjum w składzie: Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Ekodroga i NEA, 2004.



Uspokojenie ruchu na drodze N376 (odpowiednik drogi wojewódzkiej), Holandia.

W Polsce drogi wojewódzkie o szerokości jezdni min. 6 m (koniecznej do mijania np. autobusów) zawsze muszą mieć linię rozdzielającą kierunki ruchu ułatwiającą szybką jazdę samochodem.

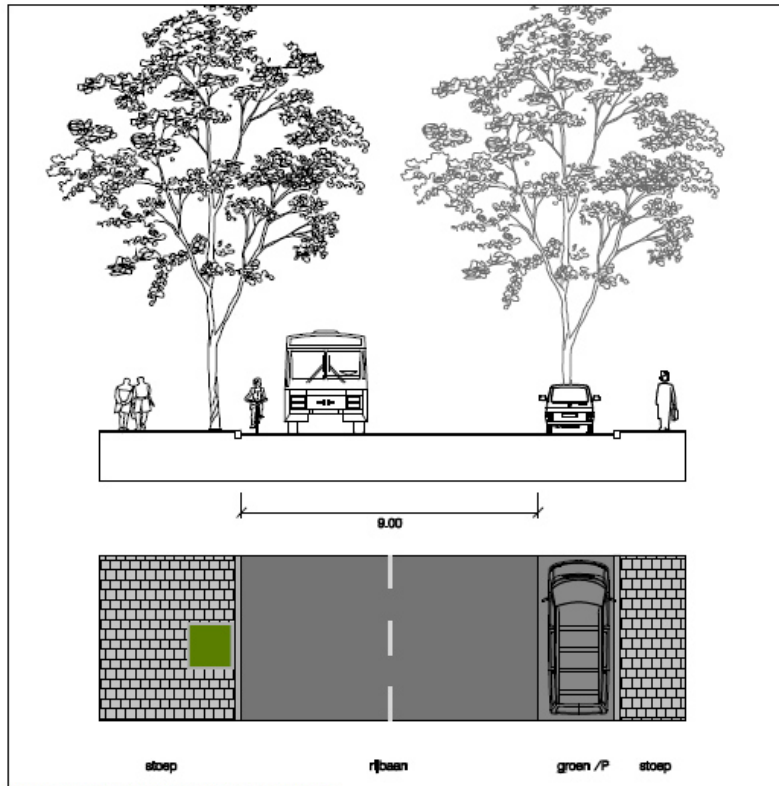
Pasy rowerowe z linią przerywaną

- Podział 1,5+3,0+3,0+1,5 jest niezgodny z nowszymi wytycznymi CROW (2014) – powinno być 1,7+2,8+2,8+1,7
- Do mijania się autobusów lub ciężarówek potrzeba pasów ruchu o szer. 3 m, gdy są przy krawężniku, ale wzdłuż pasów rowerowych wystarczy 2,8 m – dodatkowe uspokojenie ruchu
- **Należy dopuścić pasy rowerowe oddzielone linią przerywaną – dzięki temu zwiększenie szerokości do 1,7 m nie uniemożliwiłoby wyznaczania pasów rowerowych**

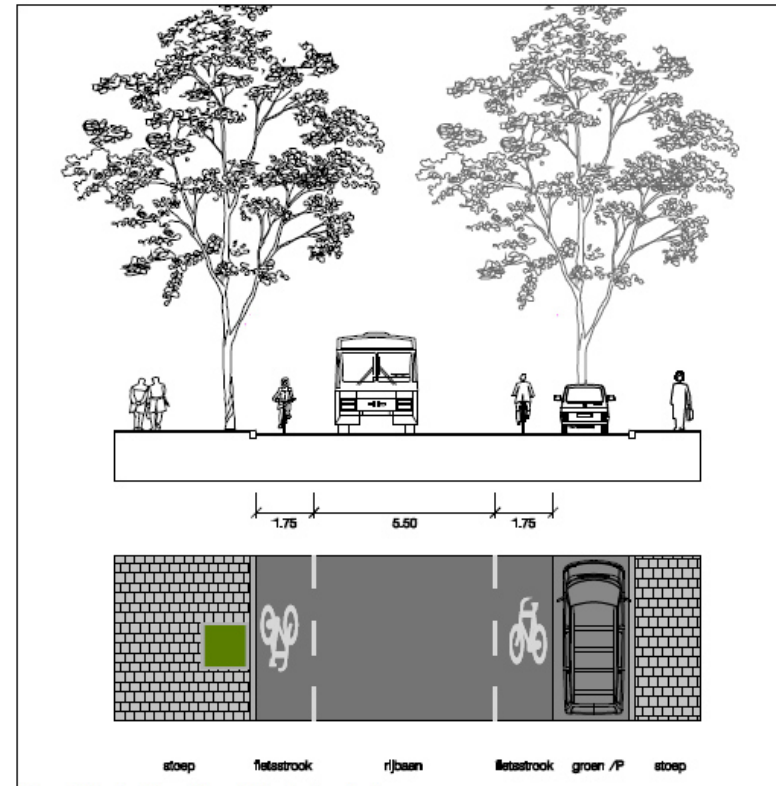


Warszawa 2009

Pasy rowerowe z linią przerywaną



Huidig 'standaard' profiel met as-markering



Nieuw 'standaard' profiel met fietsstrookmarkering

Źródło:
[Bicycle Dutch](#)

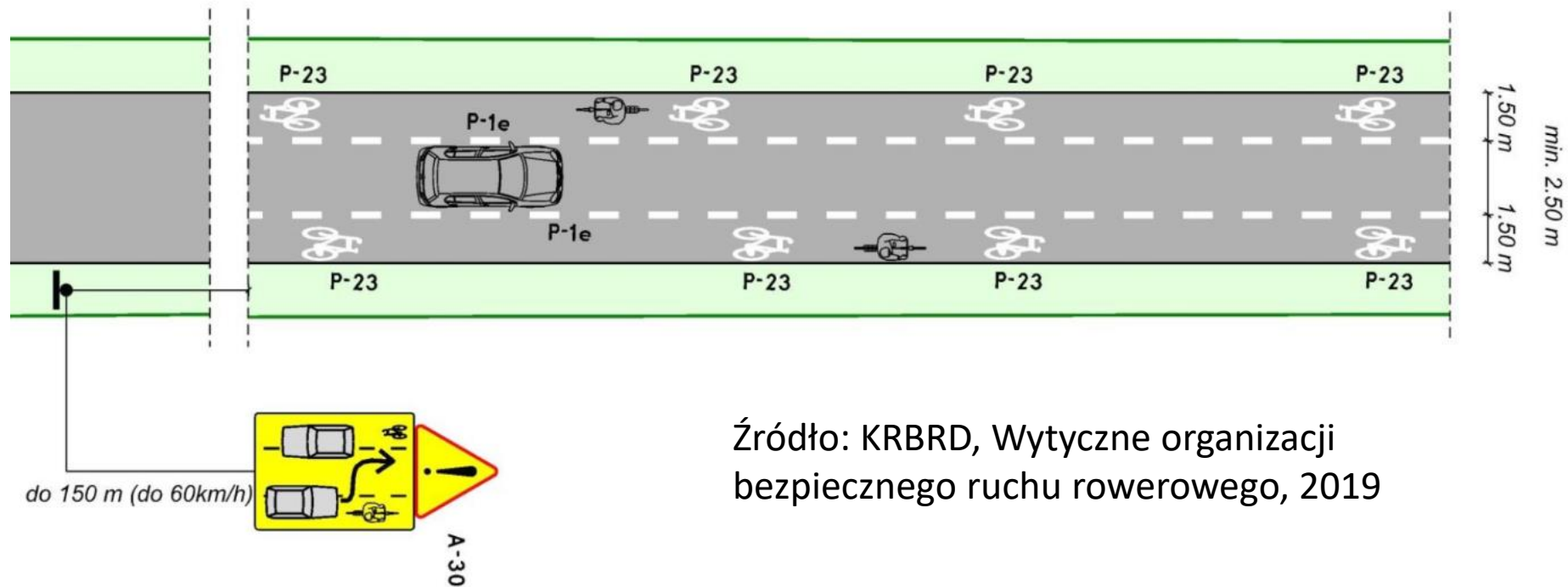
W Utrechcie na jezdni o szer. 9 m wyznaczono pasy rowerowe o szer. 1,75 m oddzielone linią przerywaną (w Polsce miałyby szer. 1,5 m i byłyby oddzielone linią ciągłą).

Uwaga: zapewnienie odpowiedniej szerokości (wyznaczającej odstęp przy wyprzedzaniu) uznano za ważniejsze niż utworzenie bufora od strony parkujących samochodów.

Drogi o przekroju 2-1



Drogi o przekroju 2-1



Konieczność dostosowania przepisów o oznakowaniu do nowych wytycznych i przepisów budowlanych

Drogi o przekroju 2-1



Rozwiązanie jest potrzebne również w terenie zabudowanym, czego projektowane przepisy nie uwzględniają






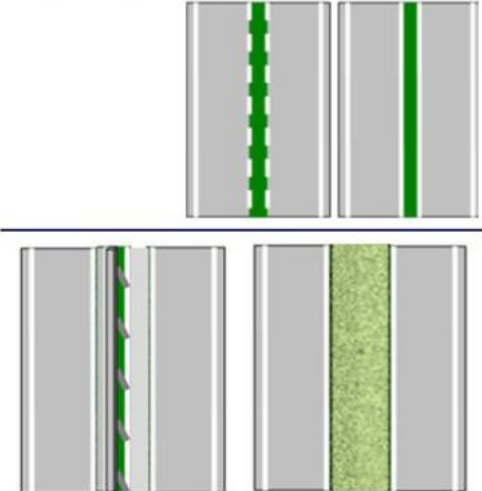
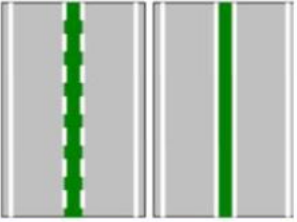
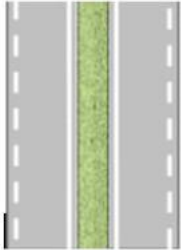
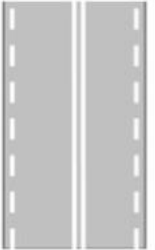

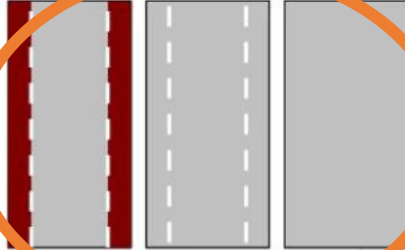
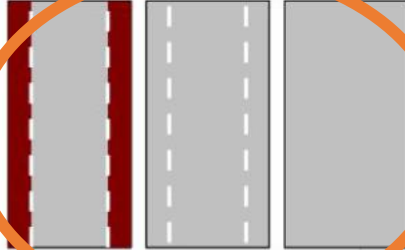
Wyznaczenie bezpiecznego odstępu przy wyprzedzaniu



Fot.
[Bicycle Dutch](#)

Rozwiązanie nie ma w Polsce podstawy prawnej

Drogi dojazdowe – uspokojenie ruchu

Essential predictability features (EHK)	Through road		Distributor road			Access road	
	TR120	TR100	DR80	DR70	DR50	AR60	AR30
Zone indication			n.a. (general limit Traffic Code)		n.a. (general limit Traffic Code)		
Markings and driving direction separators							

Źródło: SWOV, *Principles for safe road design. SWOV-factsheet, 2017, The Hague*

Drogi dojazdowe – uspokojenie ruchu

Londyn: usunięcie linii segregacyjnych obniżyło prędkość o 13%

[brd24.pl: *Brytyjczycy zmazują linie z dróg. Przekonują: tak jest bezpieczniej*]



Utrecht (Holandia) – uspokojenie ruchu na drodze dojazdowej

Drogi dojazdowe – uspokojenie ruchu

Tymczasem w Polsce: „*Na drogach powiatowych i gminnych zaleca się stosować zasadę oznakowania poziomego jak dla dróg krajowych i wojewódzkich*” – kuriozalny przepis wprost zalecający **malowanie dróg w strefach ruchu uspokojonego tak jak dróg z ruchem tranzytowym!**

Np. na „*łukach o niedostatecznej widoczności*” oznakowanie poziome jest obowiązkowe, a przepisy nie rozróżniają pod tym względem dróg w strefach 30 km/h od dróg z ograniczeniem do 60 km/h ani wyprzedzania roweru od wyprzedzania innego pojazdu.

Drogi dojazdowe – uspokojenie ruchu



Polska: uspokojono ruch w kilku punktach, a przyspieszono pomiędzy nimi (namalowano linię) i uniemożliwiono legalne wyprzedzanie rowerzystów

Drogi dojazdowe – kontraruch

- ***W Belgii zarządca drogi ma obowiązek dopuszczać ruch rowerowy w obu kierunkach, jeśli szerokość jezdni ulicy jednokierunkowej jest większa niż 3,0 m, odstępstwa muszą być uzasadnione (np. warunkami ruchu na skrzyżowaniu). Jeśli szerokość jezdni wynosi od 2,6 do 3,0 m, wówczas zarządca drogi może dopuścić ruch rowerowy pod prąd. We Francji od 1 lipca 2010 roku wszystkie ulice jednokierunkowe muszą być otwarte dla ruchu rowerowego w obu kierunkach [odstępstwa są dopuszczalne pod warunkiem pisemnego uzasadnienia].***

Źródło: GDDKiA, „Opinia w sprawie dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicach i drogach jednokierunkowych”, 2011

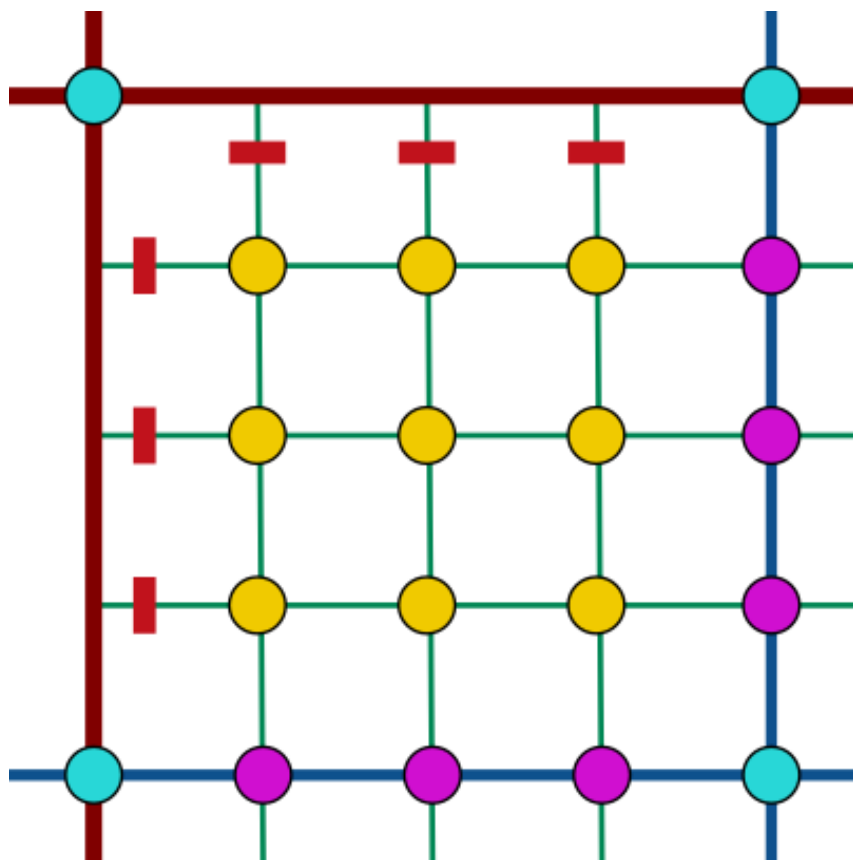
- W Polsce niektóre miasta mają setki ulic z kontraruchem, a niektóre nie mają (prawie) w ogóle – potrzeba ujednoczenia








Drogi dojazdowe – ulice rowerowe



- Konieczne zezwolenie na jazdę obok siebie bez względu na „utrudnianie ruchu”
- Brak podstawy prawnej dla wyniesionego przejezdnego pasa dzielącego (optyczne zwężenie jezdni i uspokojenie ruchu)

Skrzyżowania – dobór typu



-  Drogi tranzytowe
-  Drogi rozprowadzające
-  Drogi dojazdowe
-  Węzły, ronda, sygnalizacja świetlna
-  Poprzeczne chodniki / drogi dla rowerów
-  Skrzyżowania równorzędne
-  Brak dostępu dla ruchu zmotoryzowanego (dostęp możliwy dla pieszych / rowerzystów)

Tragiczny wypadek na Mazowszu. Nie żyje pięć osób

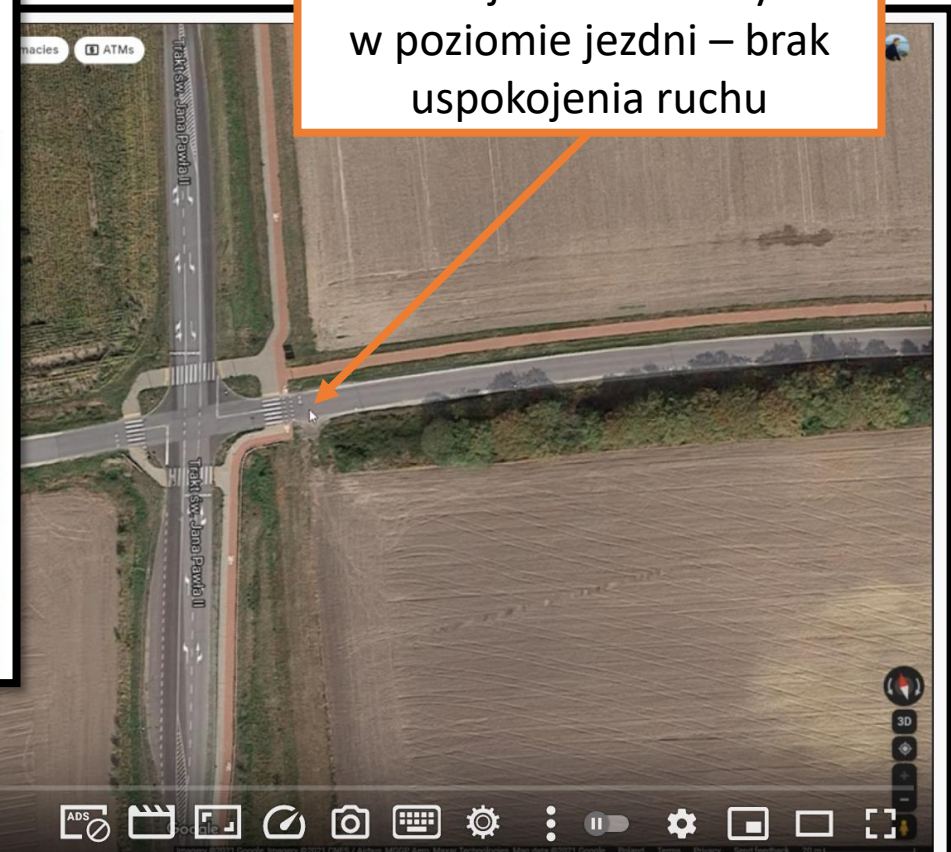
Do wypadku doszło we wtorek ok. godz. 12.30 w miejscowości Elżbietów w powiecie sochaczewskim. – Zderzył się samochód osobowy z ciężarówką. Na miejscu zginęło 5 osób, w tym troje dzieci – przekazał oficer Prasowy Komendanta Powiatowego PSP w Sochaczewie st. kpt. Rafał Krupa.

👍😊 6,7 tys. • 29 czerwca 2021, 13:47 • Ten tekst przeczytasz w 1 minutę

Lubię to



Przejazd rowerowy
w poziomie jezdni – brak
uspokojenia ruchu

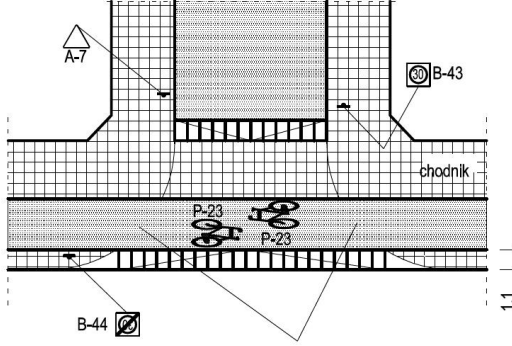
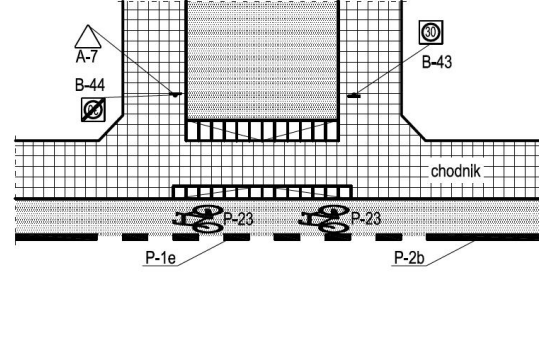





4:40 / 21:37

Polska cywilizacja śmierci im. Jana Pawła II. Jak zbudowaliśmy przestrzeń, która zabija

Gdyby wybudowano skrzyżowanie odpowiedniego typu, do tego wypadku by nie doszło

Skrzyżowanie w formie wjazdu

Projekt nr 2.1	A - Wjazd do strefy uspokojonego ruchu prowadzony przez drogę dla rowerów. B - Wjazd do strefy uspokojonego ruchu prowadzony przez pas ruchu dla rowerów.
Wjazd do strefy ruchu uspokojonego przez drogę dla rowerów oraz pas ruchu dla rowerów	
Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Górnośląsko - Zagłębiowskiej Metropolii	 <p>Brak krawężnika na szerokości drogi dla rowerów i chodnika</p>
	
 <p>projekty</p>	

To jest zwykły odcinek jezdni (łuki pionowe, spadki?) czy nieoznakowany próg zwalniający?

Skrzyżowanie w formie wjazdu



Fot. Google Street View (Kopenhaga)

To nie jest próg płytowy – można zastosować rampę z asfaltu, krawężnik najazdowy, specjalny krawężnik ze skosem lub odcinek jezdni o stromym nachyleniu.

To nie jest przejazd rowerowy – przejazdy wyznacza się tylko w poprzek jezdni, podczas gdy tu ciągłość jezdni jest przerywana.

Skrzyżowanie w formie wjazdu



Nieliczne próby wdrożenia w Polsce (np. Gdańsk, Łódź, Wrocław, Warszawa) wymagały nadmiarowego oznakowania – nie zawsze jest na nie miejsce

Oznakowanie przejazdów



Fot. Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej (GZM)



ZAMIAST



Holandia: oznakowanie przejazdów wzorowane na skrzyżowaniach

Oznakowanie przejazdów



Fot. Google Street View (Amsterdam)



PRZED A NIE ZA PRZEJAZDEM



ZAMIAST



Oznakowanie przejazdów



Holandia: dodatkowe oznakowanie dwukierunkowych przejazdów, na których ryzyko wypadku jest większe (kierowcy skręcający w prawo często nie zwracają uwagi na rowerzystów jadących z prawej strony)

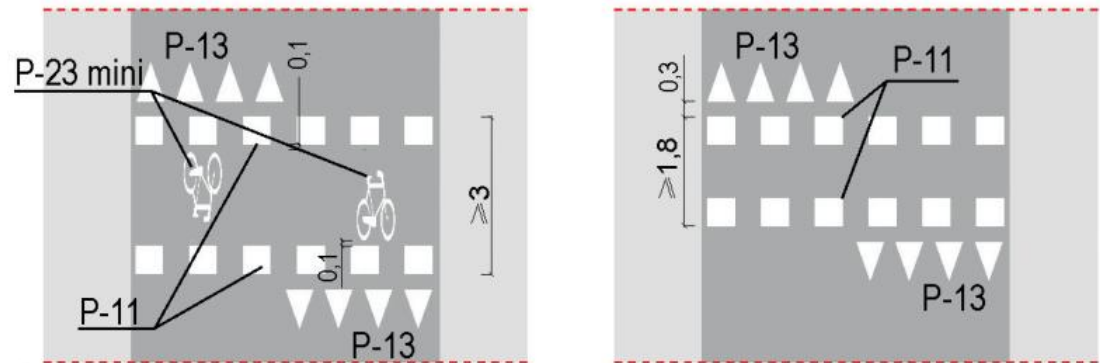
Oznakowanie przejazdów



brd24.pl: „na samych przejazdach rowerowych kierowca zgodnie z prawem ustępuje pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się już na przejeździe” (czy to znaczy, że kierowca powinien hamować dopiero gdy zobaczy rowerzystę tuż przed maską samochodu?)

Polska: oznakowanie przejazdów wzorowane na przejściach dla pieszych

Oznakowanie przejazdów



SCHEMAT 29. Dodatkowe oznakowanie przejazdu dla rowerzystów.

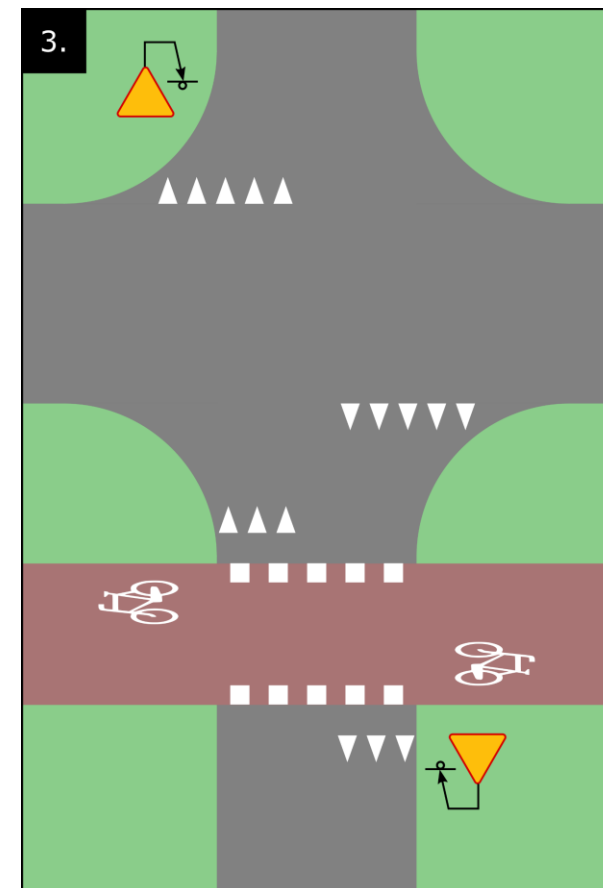
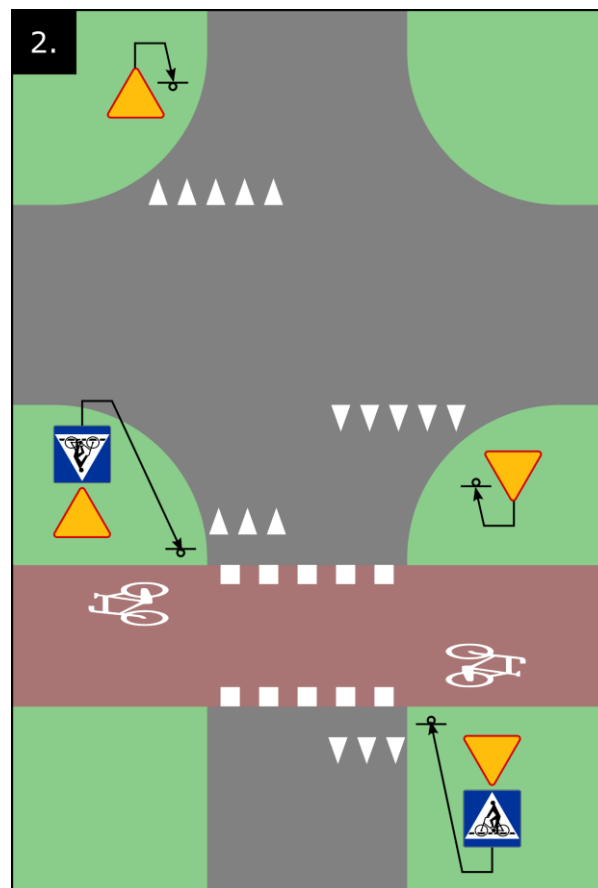
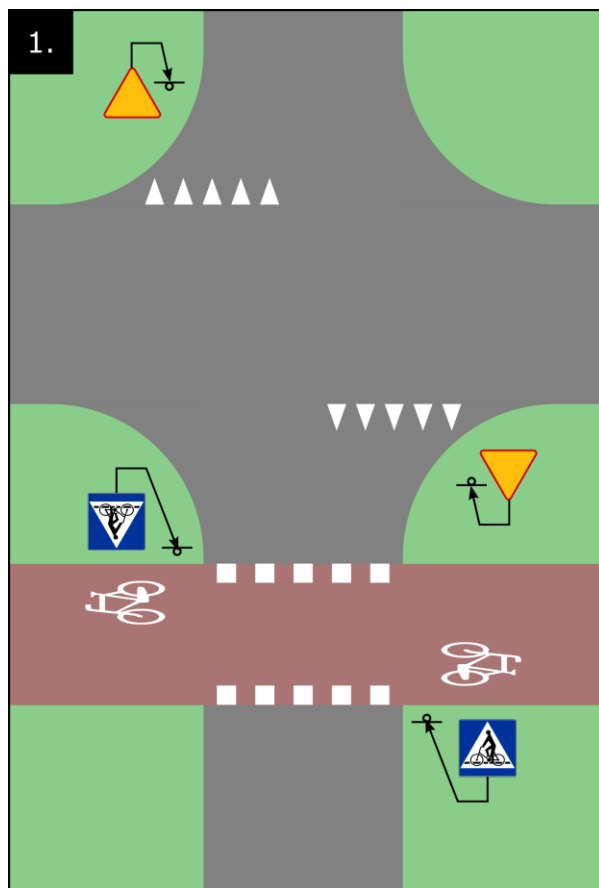
Źródło: „Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego”



Źródło: „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”

Tak powinny być oznakowane wszystkie przejazdy, ale takie oznakowanie nie jest standardem w przepisach, dlatego prawie nigdzie nie jest stosowane

Oznakowanie przejazdów



Oznakowanie: 1) najczęściej stosowane, 2) z nadmierną liczbą znaków, 3) optymalne

Sygnalizacja świetlna

- **Trójkomorowe sygnalizatory** – dopuszczone np. na pasach ruchu dla rowerów, ale nie na wydzielonych drogach dla rowerów (przejazdach dla rowerzystów)
- **Liczniki czasu** – dopuszczone tylko wyświetlacze czasu dla sygnalizacji stałoczasowej



Fot. [Zielone Mazowsze](#)

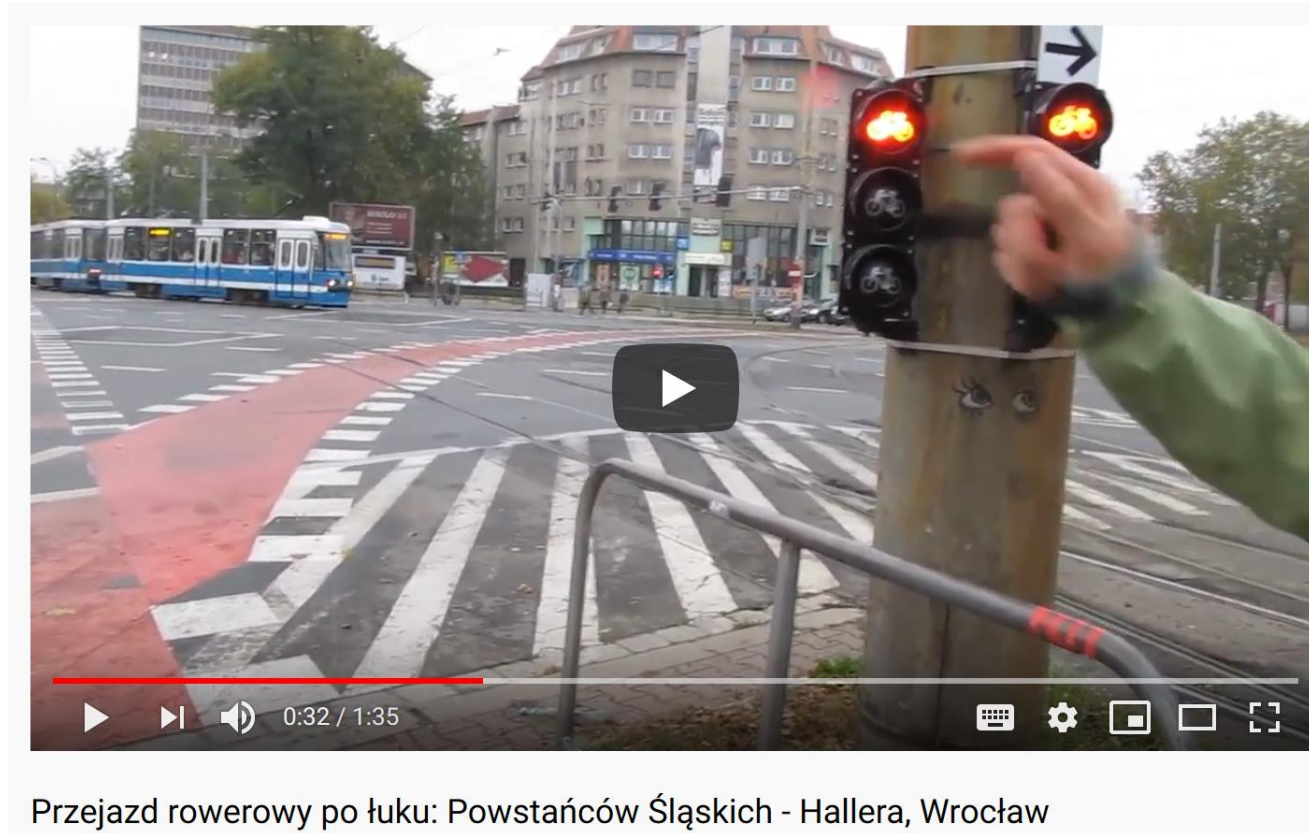
Sygnalizacja świetlna



Fot. skyscrapercity.com
(Nipsu)

Sygnalizator widoczny dla rowerzysty skręcającego w ulicę poprzeczną – przepisy nie dopuszczają umieszczenia sygnalizatora pomocniczego na osobnym maszcie (Kraków)

Sygnalizacja świetlna



Rozwiązanie bezpieczne, ale niezgodne z przepisami dla przejazdów (kształt, skos)

Sygnalizacja świetlna



Article 74

- 1 The following signs at pedestrian crossings signify:
 - a. green light: pedestrians may cross;
 - b. flashing green light: pedestrians may cross, but the lights are about to change to red;
 - c. red light: pedestrians must not start to cross. Pedestrians already on the crossing must finish crossing as quickly as possible.
- 2 When the red light is replaced by a flashing yellow light, as described in Article 75, pedestrians may cross provided that they give way to other traffic.

Article 75

A flashing yellow light signifies: Danger. Take care.

Źródło: Ministry of Transport, Public Works and Water Management,
Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands, 2010

Można albo poczekać na zielone światło, albo przekroczyć jezdnię po ustąpieniu pierwszeństwa pojazdom

Sygnalizacja świetlna

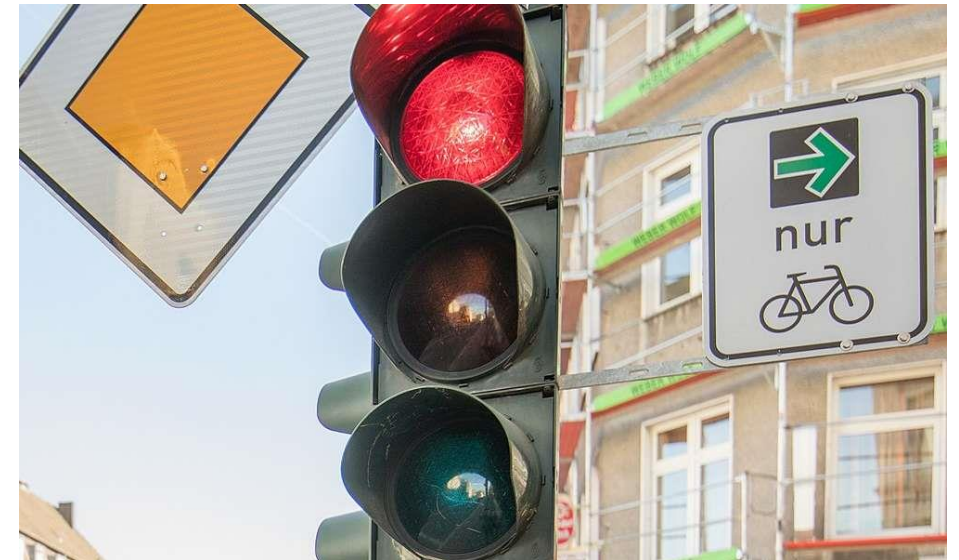
- W Brukseli rowerzyści mogą traktować czerwone światło jak znak „ustąp pierwszeństwa” (od 2012 r. na niektórych skrzyżowaniach, od 2018 – na wszystkich)
- W Paryżu: od 2017 r. (po 2 latach testów)
- Skoro kierowcy mogą skręcać na czerwonym świetle (gdy mają „zieloną strzałkę”), to dlaczego na czerwonym nie mogą przejeżdżać rowerzyści?



Fot. gracq.org

Sygnalizacja świetlna

- W 2020 r. w Niemczech w prowadzono zieloną strzałkę tylko dla rowerzystów
- Rozwiązanie to – stosowane wcześniej np. w Holandii, Danii, Belgii czy Francji – podnosi bezpieczeństwo rowerzystów z tego względu, że skręcając równocześnie z samochodami rowerzyści często znajdują się w martwym punkcie lusterka



Źródło: brd24.pl

„Zielona strzałka” dyskryminuje rowerzystów

*„Dodatkowo w przypadku lokalizacji na skrzyżowaniach masaż uprzyjemni coraz dłuższe oczekiwanie na zielone światło. Projekt wpisuje się w ten sposób w najnowszą inicjatywę Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy, dzięki której **na głównych trasach rowerowych zielone światło dla rowerzystów jest skracane do kilku sekund, mimo że poruszający się równolegle kierowcy i piesi mają zielone znacznie dłuższe**” – wspomina autor pomysłu w pełnym opisie.*

*(...) Janusz Galas, stołeczny Inżynier Ruchu, chciał **likwidować zielone strzałki na najniebezpieczniejszych skrzyżowaniach**. Argumentował to przepisami, które nie dopuszczają, by zielone światło mieli jednocześnie cykliści i skręcające na strzałce na relacji poprzecznej samochodu. Likwidacji strzałek zabronił jednak Jacek Wojciechowicz, były wiceprezydent Warszawy. W tej sytuacji Inżynier Ruchu „pogodził” interesy cyklistów i kierujących poprzez skrócenie czasu światła zielonego na przejazdach rowerowych do kilku sekund – tak, by auta i rowery nie mogły przejeżdżać równocześnie”.*

Źródło: [Transport Publiczny](#)

Skrzyżowania – podsumowanie

Polskie przepisy utrudniają optymalne projektowanie prawie każdego rodzaju skrzyżowań!

- Brak podstaw prawnych ciągłych dróg dla rowerów w poprzek wjazdów do stref ruchu uspokojonego
- Zasady pierwszeństwa wynikające z oznakowania przejazdów (np. na rondach) są niejasne
- Różne rozwiązania ułatwiające przejazd przez skrzyżowania z sygnalizacją świetlną nie są uwzględnione w przepisach

Standardem jest niebezpieczny typ skrzyżowań z pierwszeństwem przejazdu bez żadnych dodatkowych środków bezpieczeństwa

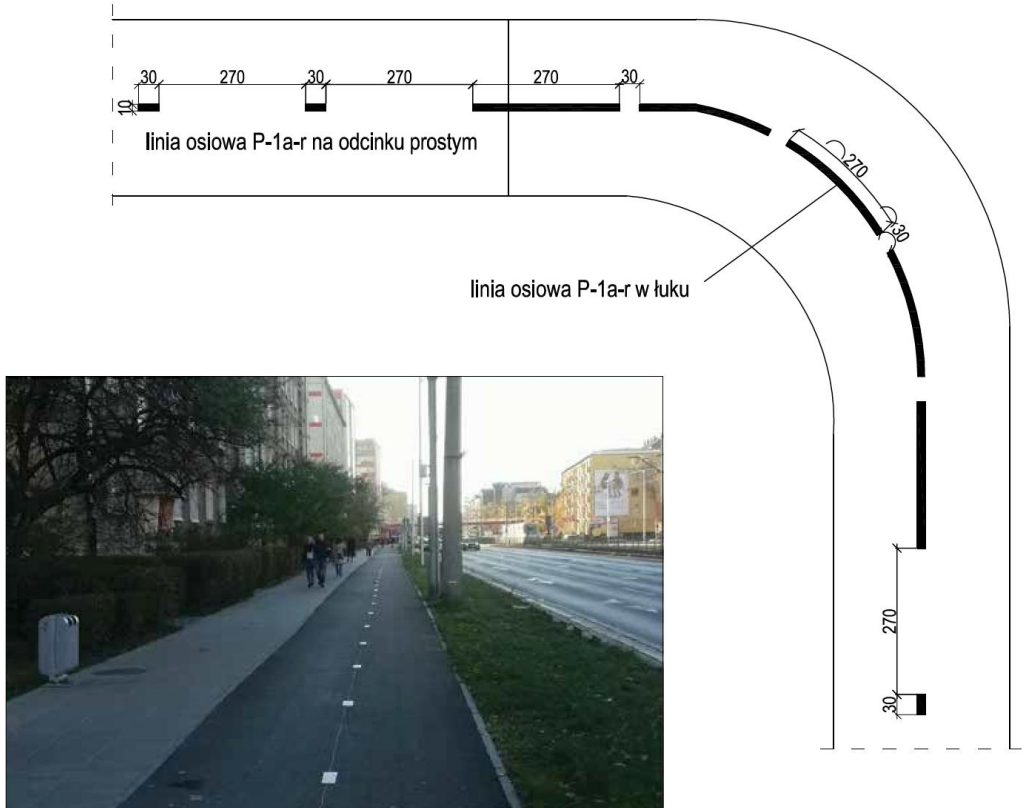


Standardy rowerowe w rozporządzeniu

- W projekcie nowych warunków technicznych brakuje np. wymagań co do nawierzchni DDR, odległości od jezdni z podwyższoną prędkością, ciągłości na przejazdach, rozwiązań wjazdów do posesji, oddzielenia od chodnika
- W przypadku zmiany organizacji ruchu można wyznaczyć dowolnie wąski pas rowerowy i oznakować jako obowiązkową DDR dowolny chodnik nie spełniający żadnych standardów



Fot. Śląska Koalicja Rowerowa

Pasy ruchu na drogach dla rowerów

Projekt nr 5.5	 <p>linia osiowa P-1a-r na odcinku prostym</p> <p>linia osiowa P-1a-r w łuku</p>
Oznakowanie poziome P-1a mini	
Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Górnośląsko - Zagłębiowskiej Metropolii	
 <p>Górnośląsko -Zagłębiowska Metropolia</p>  <p>projekty</p>	

- Obecnie brak podstawy prawnej
- Zakaz stosowania znaków podłużnych (linii osiowych) na przejazdach rowerowych

Drogowskazy dla rowerzystów



Fot. [Pełnomocnik Rowerowy m. st. Warszawy](#)

Przepisy przewidują drogowskazy tylko dla tras turystycznych, ale nie miejskich (brak drogowskazów analogicznych jak do jazdy samochodem)

Objazdy na trasach rowerowych



Fot. [OrdBike – infrastruktura rowerowa](#)

Takiego znaku nie ma w przepisach (a dla samochodów jest)

Chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów

Gmina Skawina · Obserwuj
Skawina
CPR-y fakty i mity 1

Wokół ciągów ciągów pieszo-rowerowych nagromadziło się wiele mitów. Uważnie Was słuchamy, ... Zobacz więcej



Ciąg pieszo-rowerowy to w praktyce szeroki chodnik zarówno dla pieszych, jak i dla rowerzystów



Słuszna uwaga!

Chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów

- **Na ciągu pieszo-rowerowym obowiązują zasady ruchu jak na chodniku (rowerzysta jest na nim „gościem”, piesi mogą poruszać się dowolnie)**, więc trzeba wprost zapisać w przepisach, że CPR to chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów
- Doprecyzowanie znaczenia znaku analogiczne jak w wersji z pionową kreską (2015)
- Przy okazji rozwiązanie problemu **obowiązku jazdy po CPR** (rowerzyści nie powinni być zmuszeni do jazdy po chodnikach jakiegokolwiek rodzaju!)
- Uproszczenie prawa i rozwiązanie wątpliwości interpretacyjnych - czy do DDRiP (DDPiR) odnoszą się przepisy o DDP czy DDR (np. dotyczące parkowania, włączania do ruchu...)?
- W Holandii nie ma obowiązkowych CPR – na drogach podmiejskich piesi poruszają się lewą stroną dróg dla rowerów
- Skorzystają nie tylko kolarze z licencją
- Dopuszczenie ruchu rowerów na chodniku korzystne też dla kierowców – wolniejsi rowerzyści nie muszą poruszać się po jezdni z samochodami

Chodnik z dopuszczonym ruchem rowerów



Fot. Śląska Koalicja
Rowerowa

#RowerToPojazd

#NieZmuszamDoJazdyPoChodniku

Dziękuję za uwagę