

Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

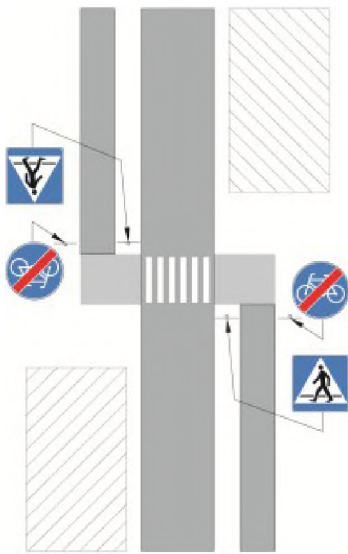
P E T Y C J A

w sprawie zmian w treści tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z 09.09.2019

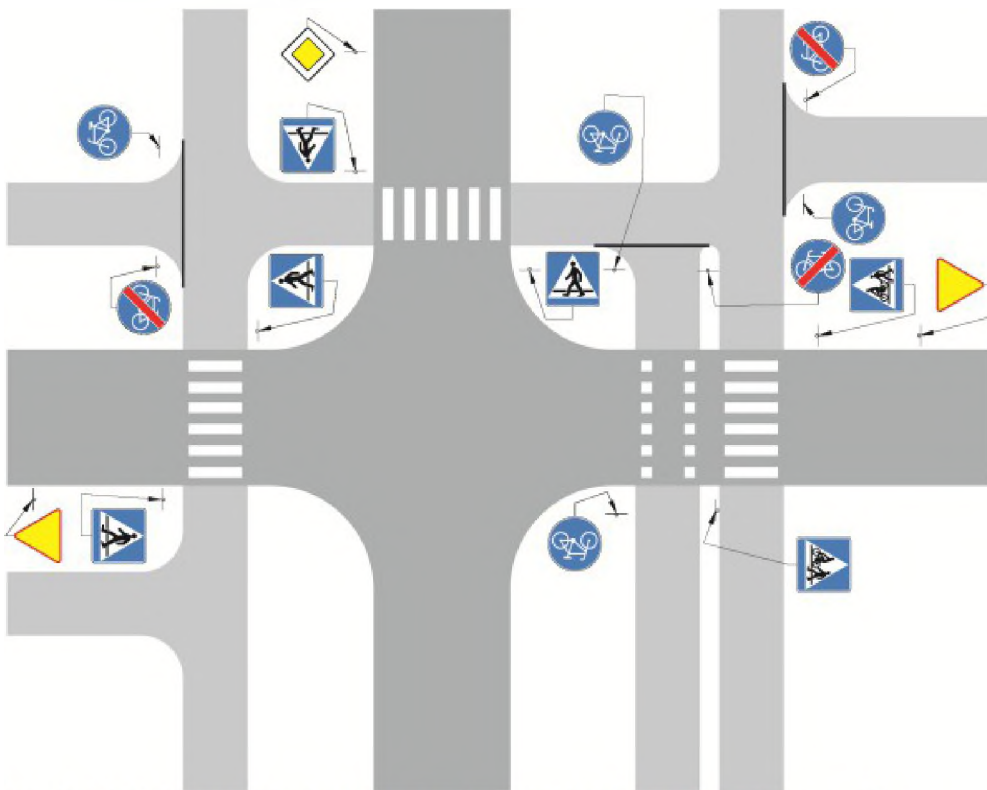
*Szanowny Panie Ministrze*

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z 09.09.2019 zawiera na stronie nr 205/poz 3211 dwa rysunki, sygnowane kolejno jako 5.2.6.11 oraz 5.2.6.12.

Pragnę wskazać, że rysunki te przedstawiają propozycje rozwiązań w oznakowaniu poziomym i pionowym, które nie są zgodne z samym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.



Rys. 5.2.6.11. Przejście dla pieszych wyznaczone w celu przeprowadzenia rowerów przez jezdnię na odcinku między skrzyżowaniami



Rys. 5.2.6.12. Przejście dla pieszych wyznaczone na skrzyżowaniu na wlocie z pierwszeństwem w przeprowadzeniu rowerów

## 1. Omówienie rysunku 5.2.6.11 pod kątem zgodności z rozporządzeniami Ministra Infrastruktury

Rysunek zawiera przykład-sugestię na poprowadzenie śladu drogi dla rowerów w poprzek jezdni o ruchu ogólnym. Celem „ochrony” niechronionych użytkowników ruchu czyli rowerzystów, użytkowników UTO, UWR (dalej opisywani zbiorczo jako rowerzyści) zastosowano w ciągu drogi rowerowej przerwanie jej spójności poprzez naniesienie na jezdni oznaczenia poziomego P-10 oraz tarcz znaków C-13a dla każdego z kierunków z których może się poruszać rowerzysta. Takie zestawienie wg ustawodawcy ma wymusić na rowerzyście zejście z roweru, prowadzenie go po przejściu dla pieszych. Nadmieniam, że znaku C-13a nie wolno stosować w sytuacji przedstawionej na rysunku. Wg definicji znaku C-13a można go stosować tylko wtedy, gdy droga rowerowa kończy się i wpada do jezdni o ruchu ogólnym. Na rysunku droga dla rowerów kończąc się przechodzi w domniemaną drogę dla pieszych ponieważ w jej osi poprowadzone jest przejście dla pieszych P-10. W takiej sytuacji rozporządzenie zezwala a nawet nakazuje użyć zamiast znaku C-13a znaku C-16, który odwołuje znak C-13 i zastępuje C-13a (najlepiej w formacie mini). Niezależnie jednak od powyższych błędów, prawo budowlane nakazuje projektować i budować drogi dla rowerów z zachowaniem ciągłości przejazdu. Proszę pamiętać, że wg obecnych założeń rower ma stać się jednym z multimodalnych form transportu osobistego. Nie może zatem być mowy o zmuszaniu rowerzysty do zsiadania z roweru w przy każdej sytuacji, która wymaga od inżyniera ruchu zastosowania rozwiązania poprawiającego bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu.

### 4.2.14.<sup>26)</sup> Koniec drogi dla rowerów

Znak C-13a „koniec drogi dla rowerów” (rys. 4.2.14.1) stosuje się w celu wskazania miejsca, w którym kończy się droga dla rowerów i następuje włączenie do jezdni, na której odbywa się ruch innych pojazdów. Znaku C-13a nie stosuje się, jeżeli kontynuacją drogi dla rowerów jest droga dla rowerów i pieszych, droga dla pieszych albo strefa zamieszkania albo został zastosowany znak B-1 albo znak B-9. W miejscu połączenia z drogą dla pieszych umieszcza się odpowiednią odmianę znaku C-13/16.



Rys. 4.2.14.1. Znak C-13a

## Oddział 3

**Części drogi przeznaczone do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego lub osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch**

§ 39. 1. Do ruchu rowerów i hulajnóg elektrycznych projektuje się drogę dla rowerów, drogę dla pieszych i rowerów lub jezdnię.

2. Drogę dla rowerów oraz drogę dla pieszych i rowerów projektuje się także do ruchu urządzeń transportu osobistego i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

§ 40. 1. Części drogi przeznaczone do ruchu rowerów projektuje się z zachowaniem ciągłości tras dla rowerów w ramach projektowanego odcinka drogi i poza nim.

§ 41. 1. Drogę dla rowerów projektuje się w taki sposób, aby przyjęta prędkość do projektowania wynosiła 20, 30 lub 40 km/h.

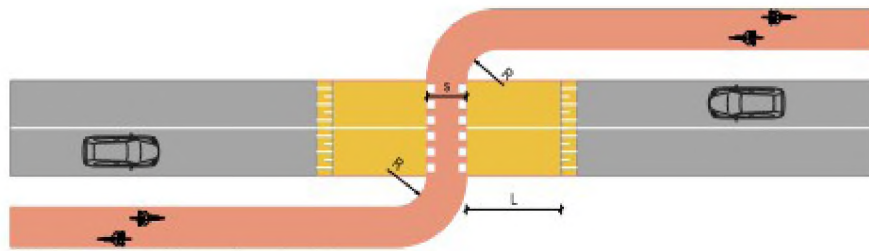
§ 45. 1. Do przekraczania drogi przez rowery, hulajnogi elektryczne, urządzenia transportu osobistego lub osoby poruszające się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch projektuje się przejazd dla rowerów, tunel lub wiadukt dla rowerów albo pieszych i rowerów.

§ 37. 1. Znak C-13 „droga dla rowerów” oznacza drogę przeznaczoną dla kierujących rowerami, którzy są obowiązani do korzystania z tej drogi, jeżeli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym oni poruszają się lub zamierzają skręcić.

2. Nakaz wyrażony znakiem C-13 obowiązuje do odwołania albo do:

- 1) miejsca umieszczenia znaku B-1, B-9, C-16, D-40;
- 2) najbliższego skrzyżowania.

Paleta poprawnych rozwiązań jest szeroka i została przedstawiona w kilku publikacjach np. w Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów z 01-2022.09.19 rekomendowane przez Ministra Infrastruktury (sic!). Nadmienię tylko, że chronić niechronionych użytkowników ruchu można także poprzez uspokojenie ruchu na jezdni drogi u ruchu ogólnym, która przecina droga dla rowerów a także można stosować szereg rozwiązań spowalniających ruch samego rowerzysty z zachowaniem zapisów stosownych rozporządzeń. Przykłady poniżej.



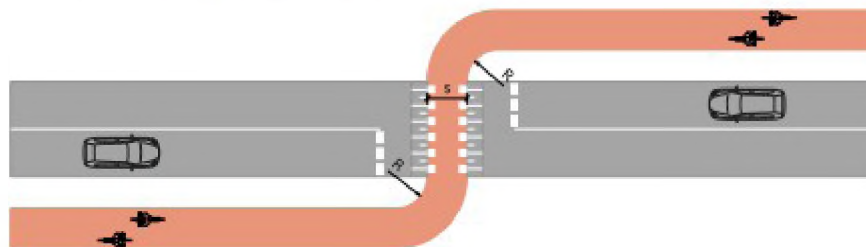
**Kiedy stosować:** Liczba pasów ruchu  $\leq 2$   
 Prędkość dopuszczalna  $\leq 30$  km/h  
 SDRR samochodów 3 000-8 000 P/24h

**Wymiary:**  
 $R \geq 2,00$  m  
 $L = 5,00-6,00$  m  
 $s \geq 2,00$  m

**Uwagi:** Szerokość przejazdu nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem.

Rys. 9.1.2. Schemat wyniesionego przejazdu dla rowerów bez sygnalizacji świetlnej i bez azylu (II)

### Przykład na rozwiązanie 1



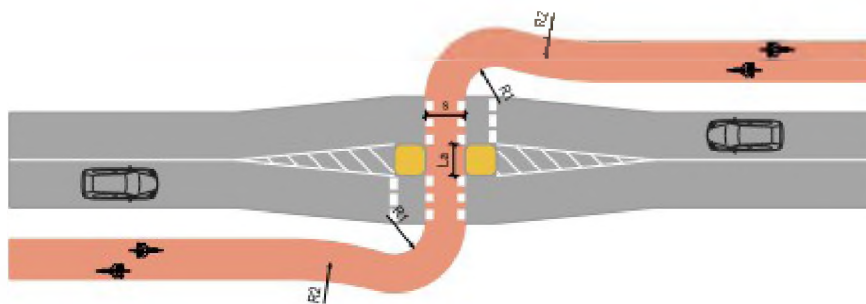
**Kiedy stosować:** Liczba pasów ruchu  $\leq 2$   
 Prędkość dopuszczalna  $\leq 30$  km/h  
 SDRR samochodów 3 000-8 000 P/24h

**Wymiary:**  
 $R \geq 2,00$  m  
 $s \geq 2,00$  m

**Uwagi:** Szerokość przejazdu nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem.

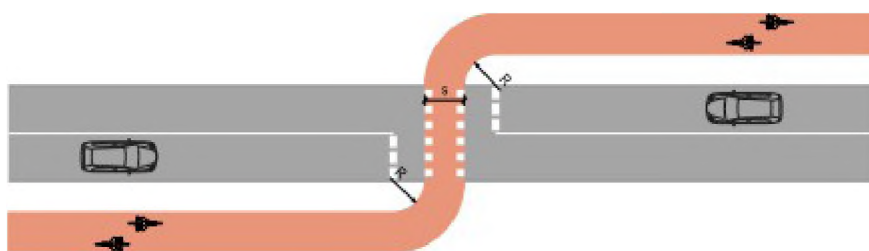
Rys. 9.1.1. Schemat wyniesionego przejazdu dla rowerów bez sygnalizacji świetlnej i bez azylu (I)

### Przykład na rozwiązanie 2



### Przykład na rozwiązanie 3

### Przykład na rozwiązanie 4



**Kiedy stosować:** Liczba pasów ruchu s 2  
 Prędkość dopuszczalna: na ulicy s 50 km/h  
 SODAR samochodów < 3 000 P/24h

**Wymiary:**  
 R  $\geq$  2,80 m  
 s  $\geq$  2,00 m

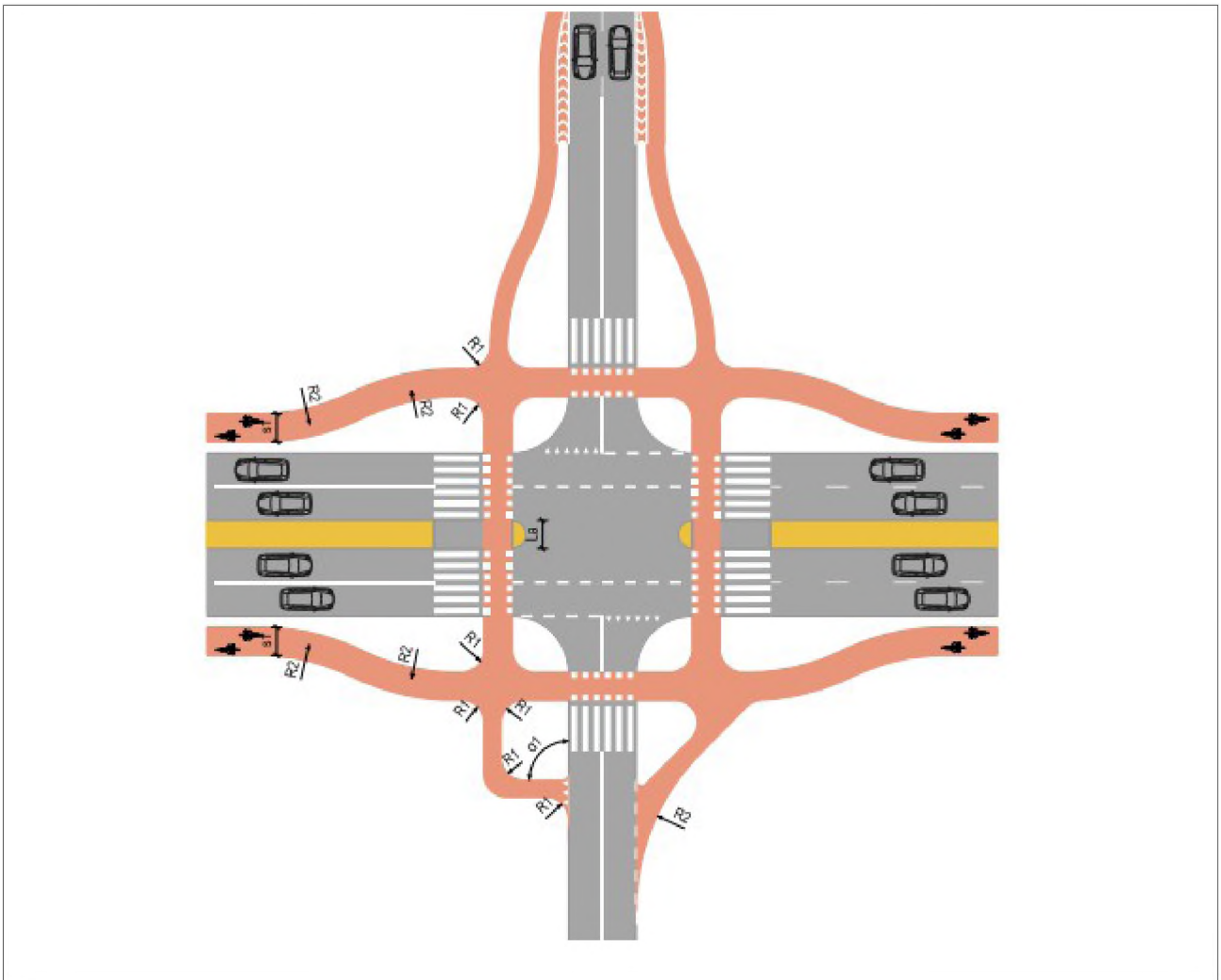
**Uwagi:**  
 Szerokość przejazdu nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem.  
 Rozwiązanie możliwe do zastosowania na drodze zamiejscowej pod warunkiem zastosowania sygnalizacji świetlnej.

Rys. 9.1.4. Schemat przejazdu dla rowerów bez sygnalizacji świetlnej i bez azyku

## 2. Omówienie rysunku 5.2.6.12 pod kątem zgodności z rozporządzeniami Ministra Infrastruktury.

Rysunek przedstawia zakończenia drogi dla rowerów przechodzące w drogi dla pieszych dla obu stron skrzyżowania. Końce drogi rowerowej przechodzące w drogę dla pieszych zostały niezgodnie z rozporządzeniem oznaczone pionowo poprzez tarcze C-13a co zostało udowodnione w akapicie poświęconym rysunkowi 5.2.6.11. Rysunek nie wyodrębnia kolorystycznie różnicy nawierzchni pomiędzy drogą dla rowerów a drogą dla pieszych co było zaznaczone na rysunku 5.2.6.11. Za to ustawodawca, autor rysunku użył bliżej niezidentyfikowanej linii granicznej. Należy tak projektować infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów aby różniła się fakturą nawierzchni i nie opierać się tylko i wyłącznie na biernym oznaczaniu jej oznaczeniami pionowymi. Brak wyznaczenia przejazdu rowerowego P-11 dla połączenia dwóch dróg rowerowych w pobliżu skrzyżowania jest absurdalny i podważa traktowanie roweru jako pojazdu wykorzystywanego w formie alternatywnego środka transportu osobistego. Obszary w pobliżu skrzyżowań są najlepszymi miejscami do poprowadzenia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

Całość rozwiązań przedstawionych na rysunku jest absurdalna, komplikuje ona do maksimum czytelność organizacji ruchu. Uniemożliwia np. zjazd rowerzyście z jezdni o ruchu ogólnym na którąkolwiek drogę rowerową (sic!). Prawidłowe zorganizowanie ruchu dla rowerzystów zamieszczono poniżej, jest to wycinek z opracowania Ministra Infrastruktury Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów Część 3:Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach. **Reszta błędów w kwestii niezgodności z rozporządzeniami jest taka sama jak pod uzasadnieniem w punkcie 1 dla rysunki 5.2.6.11.**



**Wnoszę o USUNIĘCIE w całości strony numer 205 z treści tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z 09.09.2019 jako niezgodną z rozporządzeniami opracowanymi Ministra Infrastruktury zamieszczonymi powyżej.**