



0125122

22.02.2017

Jerzy Bożek
Radny Rady Miejskiej
w Czechowicach-Dziedzicach

P L Y N E C O	URZĄD MIEJSKI w Czechowicach-Dziedzicach PUNKT KANCELARYJNY	
	23-02-2017	
	Nr. 8166	Wydz. BRM
	data i podpis..... *	

Sz. Pan Marian Błachut

Burmistrz Czechowic-Dziedzic

Przewodniczący zespołu ds. rozwoju i

udogodnień ruchu rowerowego w Cz-Dz.

Wniosek radnego: Dotyczy zmian organizacji ruchu na drodze rowerowej wzdłuż ul. Węglowej

Mając na względzie poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w naszej gminie ze szczególnym uwzględnieniem rowerzystów, wnioskuję o zmianę organizacja ruchu dotyczącej ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż ul. Węglowej.

Wnoszę o to aby na całej długości istniejącej tam ścieżki rowerowej nadać pierwszeństwo przejazdu dla rowerzystów poprzez zmianę oznakowania.

Zaznaczam, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Studiów Warszawa, Wydział Studiów w Krakowie – Zespół ds. Ścieżek i Dróg Rowerowych pod kierownictwem dr inż. Tadeusza Kapy opracował i wydał opinię w sprawie ustalenia pierwszeństwa na przejazdach dla rowerzystów w świetle nowelizacji ustawy Prawo o Ruchu Drogowym z 1. kwietnia 2011 r. W opracowaniu tym autorzy wskazują na słuszność ustalania pierwszeństwa przejazdu dla rowerzystów i sposoby oznakowania skrzyżowań dróg rowerowych z drogami podporządkowanymi.

Przedstawioną opinię GDDKIA w przedmiotowej sprawie dołączam do wniosku.

Pismo złożono osobiście
23.02.2017
dnia

podpis

Bożek

**Opinia w sprawie ustalania pierwszeństwa
na przejazdach dla rowerzystów
w świetle nowelizacji ustawy
Prawo o Ruchu Drogowym z 1 kwietnia 2011r**



Autorzy opracowania:

dr inż. Tadeusz Kopta
mgr Aleksander Buczyński
Marcin Hyla
mgr inż. Bartłomiej Lustofin

Naczelnik Wydziału Studiów:

mgr inż. Grzegorz Obara

Dyrektor Departamentu Studiów:

mgr inż. Marek Rolla

Warszawa-Kraków, czerwiec 2012 r.

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Departament Studiów Warszawa
Wydział Studiów w Krakowie
Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych

ul. Mogilska 25
31-542 Kraków
tel. 12 616 37 33
12 616 37 29

1. WPROWADZENIE

Niniejsze opracowanie powstało wskutek zgłaszanych zapytań oraz wątpliwości pojawiających się podczas audytów rozwiązań projektowych w zakresie skrzyżowań dróg krajowych z drogami rowerowymi, wykonywanych przez Departament Studiów GDDKiA.

Nowelizacja ustawy Prawo o Ruchu Drogowym z 1 kwietnia 2011 roku (Dz. U. z 2011 roku nr 92 poz. 530) zmieniła zasady ruchu na przejazdach dla rowerzystów. Uchylenie art. 33 ust. 4 ustawy w związku z przepisem art. 16 ust. 2 Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym (Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 40 i 44) oraz art. 25 ust. 1 ustawy i nowym art. 27 ust. 1a ustawy spowodowało, że przejazd dla rowerzystów stał się de facto skrzyżowaniem, jego częścią lub „innym miejscem przecinania się kierunków ruchu” na którym pierwszeństwo określa zasada prawej ręki, wynikająca z art. 25 ust. 1 ustawy, zasada określona w art. 27 ust. 1a ustawy lub znaki i sygnały drogowe.

Do chwili powstania niniejszej opinii nie zostały znowelizowane rozporządzenia wykonawcze do ustawy Prawo o Ruchu Drogowym – w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 roku nr 170 poz. 1393 z późn. zm.) oraz 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 roku nr 220 poz. 2181 z późn. zm.). (Zgodnie z planem prac legislacyjnych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na rok 2012 nowelizacja jest przewidziana na grudzień 2012 r.)

W konsekwencji niektóre sytuacje z którymi mogą spotkać się zarządca drogi i uczestnik ruchu nie są wprost przewidziane literą rozporządzeń. Wydaje się jednak, że dość oczywiste interpretacje przedstawione poniżej pozwalają rozwiązać najważniejsze problemy. Pożądana nowelizacja rozporządzeń powinna doprecyzować znaczenie i zakres stosowania znaków, w tym znaku poziomego P-11 a także pionowych D-6a i D-6b stosowanych do oznaczania przejazdów dla rowerzystów oraz A-7 i B-20 ustalających pierwszeństwo.

Stosując oznakowanie przejazdów dla rowerzystów należy brać pod uwagę podstawowe zasady tworzenia infrastruktury rowerowej, w tym np. program pięciu wymogów CROW¹ ze szczególnym uwzględnieniem wymogu wygody i uwarunkowania psychofizyczne rowerzysty. Nieuzasadnione lub zbyt częste odbieranie rowerzyście pierwszeństwa może skutkować wzrostem ryzyka wypadków ze względu na to, że zatrzymywanie się i ponowne rozpędzanie wymaga ze strony rowerzysty zwiększonego wysiłku i wybija go z tempa. Może być to przyczyną ignorowania znaków drogowych, jeśli ich lokalizacja nie jest uzasadniona rzeczywistymi względami bezpieczeństwa.

¹„Sign Up For The Bike”, CROW, Ede 1993, wydanie polskie „Postaw na rower”, PKE, Kraków 1999, ISBN 83-910128-8-3

2. UWARUNKOWANIA FORMALNO - PRAWNE

Podstawowa dla poniższych rozważań jest analiza obecnych przepisów określających znaczenie, zakres i sposób stosowania znaków drogowych ustanawiających pierwszeństwo na przecięciu kierunków ruchu oraz wyznaczających przejazd dla rowerzystów. Jako pomocnicze wykorzystujemy rozwiązania stosowane w analogicznych przypadkach w innych krajach - stronach Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym (Dz. U. nr 5 poz. 40 i 44 z 1988r)

Znaczenie znaku A-7 i zakres jego stosowania określa rozporządzenie Ministra Transportu i Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 roku nr 170 poz. 1393). Paragraf 5 ust. 5 i 6 tego rozporządzenia stwierdzają co następuje:

5. Znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” ostrzega o skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem. Znak A-7 znajdujący się w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni, przed którą został umieszczony.

6. Przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio do znaku A-7 umieszczonego przed torowiskiem pojazdów szynowych lub w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu.

Jak z tego wynika, problemem może być sytuacja, w której znak A-7 zlokalizowany jest między przejazdem dla rowerzystów a jezdnią. Odczytując literalnie przepisy, znak A-7 powinien być w tym przypadku powtarzany i ustawiany również przed przejazdem dla rowerzystów, nad znakiem D-6a lub D-6b, lub w ogóle przed znakiem D-6a lub D-6b².

Jednak § 47. tegoż rozporządzenia mówi:

4. Kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.

Znak D-6a lub D-6b, choć jest znakiem informacyjnym i samoistnie nie ustala pierwszeństwa, to jednak zobowiązuje kierującego do zmniejszenia prędkości i zapewnienia bezpieczeństwa rowerzyście wjeżdżającemu na przejazd dla rowerzystów. Jeżeli znak A-7 znajduje się bezpośrednio za znakiem D-6a lub D-6b, kierujący powinien być gotowy do zatrzymania pojazdu, aby nie narazić na niebezpieczeństwo rowerzystów wjeżdżających na przejazd. W większości przypadków sytuacje takie, ze względu na niską prędkość samochodów zbliżających się do skrzyżowania z drogą z pierwszeństwem, nie stanowią zagrożenia. Niemniej, w sytuacjach gdy przejazd dla rowerzystów jest odsunięty od jezdni, a znak A-7 przed skrzyżowaniem może nie być widoczny ani

² Takie rozwiązanie sugeruje rysunek 5.2.6.12. załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury 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 poz. 2181 z późn. zm.). Jednak jest to rozwiązanie dyskusyjne, gdyż droga dla rowerów posiada jezdnię (zwykle składa się wyłącznie z jezdni, przeznaczonej dla ruchu rowerów będących z definicji pojazdami) i w tym sensie przejazd dla rowerzystów stanowi skrzyżowanie.

w oczywisty sposób wiązany z przejazdem dla rowerzystów, wskazane może być umieszczenie dodatkowego znaku A-7 nad lub przed znakiem D-6a lub D-6b.



Rys. 1. Przejazd dla rowerzystów prowadzony grzbietem płytowego progu zwalniającego. Znak A-7 umieszczony jest wraz ze znakiem D-6b na wlocie podporządkowanym przed drogą dla rowerów. Próg zwalniający jest doskonałym rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo rowerzystów w tej sytuacji. Kraków, skrzyżowanie ul. Monte Cassino i Władysława Miłkowskiego.

Zasady stosowania znaku A-7 określa rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz. U. z 2003 roku nr 220 poz. 2181) stanowi w załączniku nr 1 w pkt. 2.2.8 że „Znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” umieszcza się na drodze podporządkowanej przed skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem. Znak A-7 może być umieszczany także w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu gdzie obowiązek ustąpienia pierwszeństwa wynika z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym (wyjazd z obiektów).”

Przepis o „innych miejscach przecinania się kierunków ruchu gdzie obowiązek ustąpienia pierwszeństwa wynika z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym” należy interpretować w oparciu o art. 25 ust. 1 i 3 ustawy („Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo” oraz „Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również w razie przecinania się kierunków ruchu poza skrzyżowaniem”) oraz art. 27 ust. 1a ustawy. Określają one bowiem obowiązek ustępowania pierwszeństwa i zakres jego występowania.

Z powyższego wynika, że znaki A-7 mogą być stosowane także na drogach dla rowerów, w tym przed przejazdami dla rowerzystów. Analogiczne przepisy określają stosowanie znaku B-20 „stop”, stosowanego, gdy na przecięciu kierunków ruchu nie ma dostatecznej widoczności. W każdym przypadku przecięcia drogi dla rowerów przez drogę ogólnodostępną, na wlocie drogi dla rowerów należy umieszczać znak C-13 „droga dla rowerów” z prawej strony drogi dla rowerów.

Należy również zwrócić uwagę na przepis art. 17 ust. 1 pkt 3a: włączaniem się do ruchu jest wjazd na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów, **z wyjątkiem** wjazdu na przejazd dla rowerzystów lub pas ruchu dla rowerów. W niektórych sytuacjach ten przepis może skutkować koniecznością ustalenia pierwszeństwa znakami.

3. STAN OBECNY: PROBLEMY I ROZWIĄZANIA

Zdecydowana większość przejazdów dla rowerzystów **ma ustalone znakami drogowymi pierwszeństwo** (z zastrzeżeniem wynikającym ze znaczenia znaków A-7 i B-20, co zostało omówione powyżej). Wynika to z faktu, że drogi dla rowerów są budowane zwykle wzdłuż jezdni dróg z dużymi natężeniami i prędkościami ruchu, które mają pierwszeństwo. Stąd na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerzystów na wlotach jezdni poprzecznych ustawia się znaki A-7 „ustęp pierwszeństwa”, wraz ze znakami D-6a lub D-6b („przejazd dla rowerzystów”).

Problem z nieustalonym pierwszeństwem na przejazdach dla rowerzystów pojawia się natomiast w pięciu przypadkach:

- izolowanych przejazdów dla rowerzystów poza skrzyżowaniami dróg ogólnodostępnych
- przejazdów dla rowerzystów w przedłużeniu drogi dla rowerów zlokalizowanej wzdłuż drogi podporządkowanej
- nieintuicyjnej geometrii, braku widoczności i innych podobnych cech skrzyżowania - np. w przypadku drogi dla rowerów zlokalizowanej wokół wielopasowego ronda z szerokimi dwupasowymi wylotami a także na niektórych łącznicach węzłów i skrzyżowaniach skanalizowanych
- braku widoczności, spowodowanego zielenią, budynkami, ekranami akustycznymi lub innymi przeszkodami
- przejazdu dla rowerzystów zlokalizowanego za znakiem C-13a jeśli droga dla rowerów stanowi samodzielny wlot skrzyżowania

W przedstawionych powyżej pięciu sytuacjach problemowych należy ustalić pierwszeństwo na przejeździe dla rowerzystów znakami A-7 (wyjątkowo, przy braku widoczności – B-20) oraz odpowiednim oznakowaniem poziomym.

Przypadek 1 - izolowane (samodzielne) przejazdy dla rowerzystów poza skrzyżowaniami dróg ogólnodostępnych

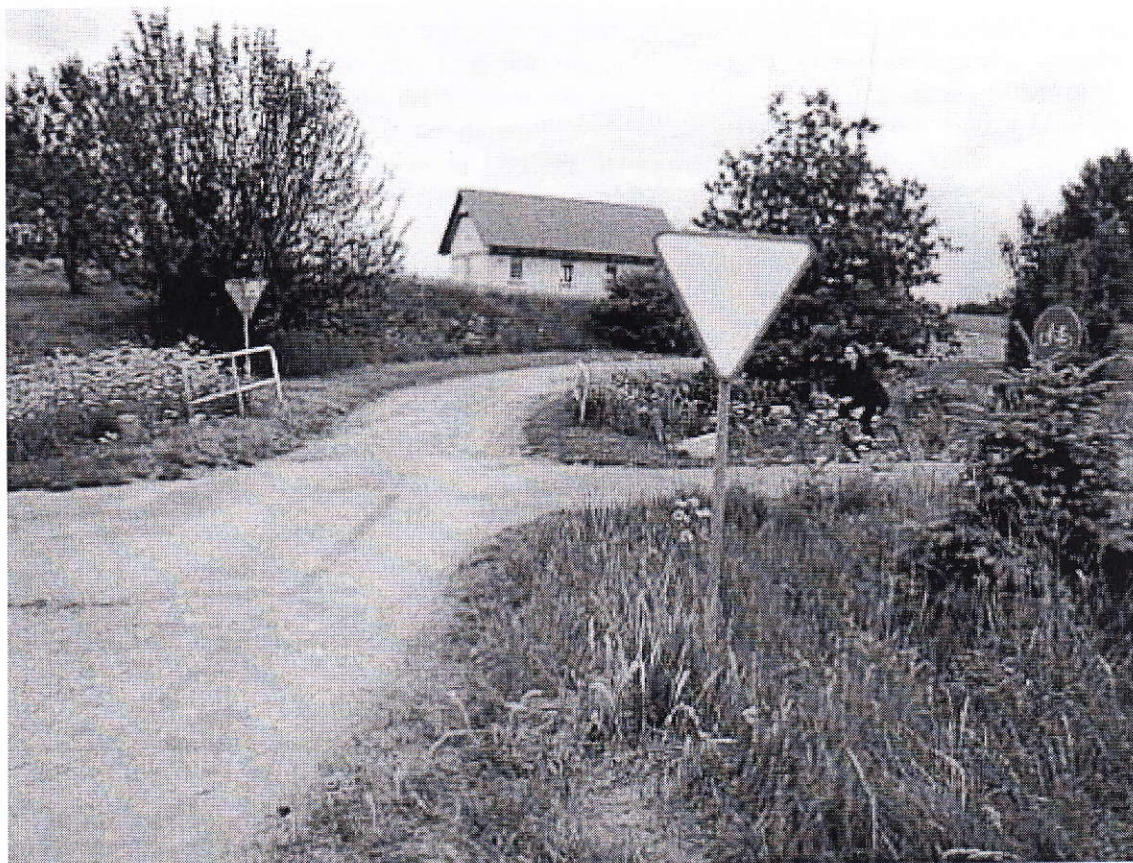
W przypadku izolowanych przejazdów dla rowerzystów przez jezdnie dróg oznaczonych znakiem D-1 „droga z pierwszeństwem” należy umieścić znaki A-7

(lub B-20) na drodze dla rowerów bezpośrednio przed przejazdem dla rowerzystów i wprowadzić na niej odpowiednie oznakowanie poziome w postaci linii P-13 lub P-14 przed wlotem drogi dla rowerów w jezdnię ogólnodostępną i przejazd dla rowerzystów. W niektórych przypadkach rozważyć można także wprowadzanie na drodze dla rowerów labiryntów, wymuszających spowolnienie rowerzystów, ale jest to rozwiązanie **niezwykle ryzykowne**: labirynty muszą być doskonale widoczne, dobrze oświetlone w nocy i zlokalizowane co najmniej 10 m od krawędzi jezdni, aby nie utrudniać ewakuacji rowerzystów z przejazdu dla rowerzystów a tym samym nie pogarszać ich bezpieczeństwa.



Rys. 2. Samodzielne skrzyżowanie drogi dla rowerów z drogą ogólnodostępną. Droga dla rowerów Połczyn Zdrój – Złocieniec (woj. zachodniopomorskie) prowadzona jest w śladzie nieistniejącej linii kolejowej poza układem drogowym. Pierwszeństwo ustalono znakami drogowymi. Znak B-20 (a nie A-7) zastosowano w związku z brakiem widoczności. Nie wyznaczono przejazdu oznakowaniem poziomym.

W przypadku przecięć z niektórymi drogami klasy L lub D, biorąc pod uwagę charakter i natężenia ruchu rowerowego i samochodowego, możliwa a niekiedy wręcz pożądana jest odwrotna organizacja ruchu: ustawienie znaków A-7 lub B-20 w jezdni ogólnodostępnej i podporządkowanie jej drodze dla rowerów. Uzasadnieniem mogą być natężenia ruchu czy charakter obu dróg (lokalna ogólnodostępna i główna rowerowa). Decyzję o tym, której drodze przyznać pierwszeństwo, podejmuje zarządca drogi. W obu przypadkach należy w jezdni drogi ogólnodostępnej ustawiać znaki D-6a lub D-6b i wyznaczać przejazd dla rowerzystów znakiem poziomym P-11.



Rys. 3. Samodzielne skrzyżowanie drogi dla rowerów z drogą ogólnodostępną. Droga dla rowerów Polczyn Zdrój – Złocieniec (woj. zachodniopomorskie). Tu pierwszeństwo znakami odebrano pojazdom na drodze ogólnodostępnej. Zwraca uwagę brak oznakowania poziomego i znaków D-6a.

Alternatywnie, w celu ustalenia pierwszeństwa dopuszczalne jest zaniechanie wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów znakami poziomymi P-11 i pionowymi D-6a lub D-6b oraz umieszczenie na wlocie drogi dla rowerów na jezdnię znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” lub B-20 „stop” wraz z odpowiednią linią zatrzymań P-12 lub P-13 na drodze dla rowerów. Jeśli w jezdni ogólnodostępnej drogi poprzecznej wyznaczono linie krawędziowe i rozdzielające pasy ruchu, na wysokości przecięcia z drogami dla rowerów muszą one być przerywane (linia P-1d).

W obu powyższych przypadkach, niezależnie od zastosowania oznakowania poziomego P-11, wloty drogi dla rowerów należy oznaczyć znakami C-13 „droga dla rowerów” umieszczonymi bezpośrednio przy krawędzi jezdni ogólnodostępnej z prawej strony drogi dla rowerów. Wskazane jest również umieszczenie na drodze ogólnodostępnej przed przecięciem z drogą dla rowerów znaku A-24 „rowerzyści”.

Przypadek 2 - przejazdy dla rowerzystów w przedłużeniu drogi dla rowerów wzdłuż drogi z podporządkowaniem

W przypadku przejazdów dla rowerzystów zlokalizowanych w przedłużeniu drogi dla rowerów wzdłuż jezdni drogi podporządkowanej należy zbadać, czy z drogi dla rowerów widoczny i czytelny jest znak A-7 umieszczony przy jezdni drogi podporządkowanej. Jeśli droga dla rowerów jest zlokalizowana po

przeciwniej stronie jezdni, niż ustawiony jest znak A-7 lub też jest oddalona od jezdni tak, że znak może nie być widoczny i czytelny (np. po zmroku, kiedy wymagane prawem oświetlenie roweru nie jest w stanie skutecznie go oświetlić), powinien on być powtórzony po prawej stronie drogi dla rowerów bezpośrednio przed wlotem drogi dla rowerów w jezdnię drogi ogólnodostępnej. Należy również wprowadzić na drodze dla rowerów przed przejazdem dla rowerzystów odpowiednie oznakowanie poziome w postaci linii P-13 i – opcjonalnie - znaku P-15.

Alternatywnie, dopuszcza się rozwiązanie opisane w **przypadku 1** powyżej: zaniechanie wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów znakami poziomymi P-11 i pionowymi D-6a lub D-6b oraz umieszczenie na wlocie drogi dla rowerów na jezdnię znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” lub B-20 „stop” wraz z odpowiednią linią zatrzymań P-12 lub P-13 na drodze dla rowerów. Jeśli w jezdni drogi poprzecznej wyznaczono linie krawędziowe i rozdzielające pasy ruchu, na wysokości przecięcia z drogami dla rowerów muszą one być przerywane (linia P-1d).

Przypadek 3 - nieczytelna geometria skrzyżowania

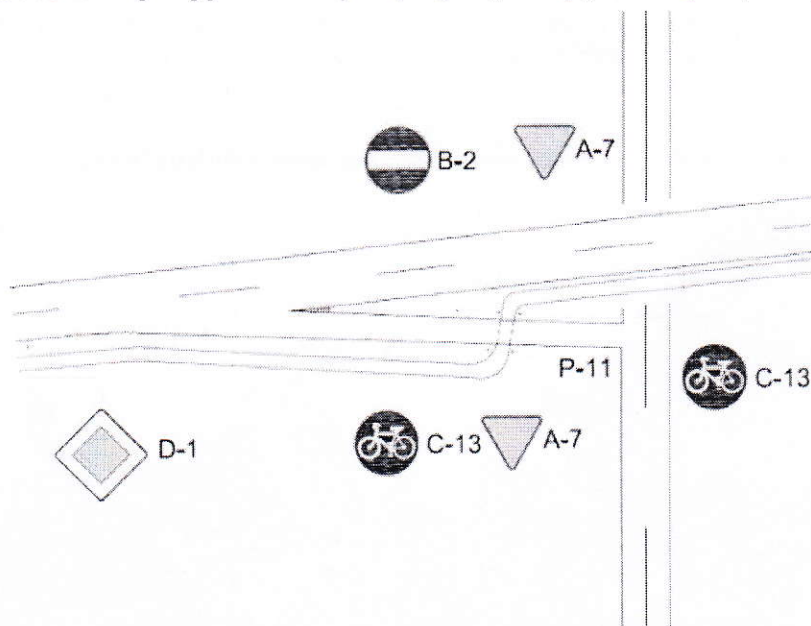
Art. 27 ust. 1a ustawy nakłada na kierującego pojazdem zmieniającym kierunek ruchu obowiązek ustąpienia rowerzyście, jadącemu na wprost po jezdni, drodze dla rowerów lub innej części drogi którą kierujący zamierza opuścić. W niektórych sytuacjach pojęcia „na wprost” i „zmiana kierunku ruchu” mogą być nieostre i nieczytelne dla uczestników ruchu. W szczególności dotyczy to

- łącznic (rozwidleń jezdni na węzłach, nie stanowiących samodzielnych skrzyżowań), zwłaszcza o ponadstandardowych (przekraczających przewidziane prawem budowlanym dla skrzyżowań) promieniach łuków,
- wylotów rond o dużej średnicy, zwłaszcza dwupasowych, przecinanych drogą dla rowerów
- skrzyżowań skanalizowanych, na których wyspa oddziela jezdnię służącą do prawoskrętu od jezdni głównej, a droga dla rowerów jest prowadzona przez tę wyspę
- skrzyżowań, na których przebieg drogi z pierwszeństwem załamuje się (np. jest ustalony znakiem T-6a) lub droga dla rowerów z przejazdem dla rowerzystów mają nieczytelną lokalizację i przebieg
- przecięć jezdni ogólnodostępnej i drogi dla rowerów gdzie geometria drogi dla rowerów jest nieczytelna i wprowadza kierujących w błąd co do kierunku jazdy i zamiarów rowerzysty.

W takich sytuacjach wskazane jest ustawienie na drodze dla rowerów znaków A-7 „ustąp pierwszeństwa” przed przejazdem dla rowerzystów oraz odpowiednie oznakowanie poziome drogi dla rowerów. Istotne jest, aby znak A-7 był widoczny dla rowerzystów i nie był widoczny licem dla pozostałych kierujących pojazdami, co mogłoby ich wprowadzać w błąd. W przypadku wysp dzielących na skrzyżowaniach skanalizowanych przez które przebiega droga dla rowerów wraz z prowadzącymi do nich przejazdami dla rowerzystów pierwszeństwo należy ustalać indywidualnie, przy czym jeśli wyspa dzieląca jest niewielka a wlot podporządkowany, wówczas wskazane jest ustawienie znaku A-7 na jezdni ogólnodostępnej wlotu przed przejazdem dla rowerzystów.

Alternatywnie, dopuszcza się rozwiązanie opisane w **przypadku 1** powyżej: zaniechanie wyznaczenia przejazdu dla rowerzystów znakami poziomymi P-11 i pionowymi D-6a lub D-6b oraz umieszczenie na wlocie drogi dla rowerów na jezdnię znaku A-7 „ustąp pierwszeństwa” lub B-20 „stop” wraz z odpowiednią linią zatrzymań P-12 lub P-13 na drodze dla rowerów. Jeśli w jezdni drogi poprzecznej wyznaczono linie krawędziowe i rozdzielające pasy ruchu, na wysokości przecięcia z drogami dla rowerów muszą one być przerywane (linia P-1d). Oczywiście, w uzasadnionych przypadkach również możliwe jest odebranie znakami pierwszeństwa jezdni ogólnodostępnej.

Należy zwrócić szczególną uwagę na problem dróg dla rowerów przecinających jezdnię łącznic. Formalnie kierujący samochodami zmieniają na nich kierunek ruchu, ale ponieważ łącznica nie jest skrzyżowaniem (przecięciem, rozwidleniem dróg mających jezdnię) a jedynie rozwidleniem jezdni tej samej drogi, przejazd dla rowerzystów często jest na niej przejazdem izolowanym, co zostało omówione w **przypadku 1** powyżej. Sytuację ilustruje rys. 4 poniżej.



Rys. 4. Przykład nieintuicyjnej geometrii w rejonie przecięcia jezdni ogólnodostępnej i drogi dla rowerów.
UWAGA: część oznakowania na szkicu pominięto dla czytelności. Skala i geometria skażone.

Przedstawione na rys. 4 rozwidlenie jezdni na węźle nie jest skrzyżowaniem w myśl przepisów ustawy i przejazd dla rowerzystów przez jezdnię łącznicy jest izolowany, jak w przykładzie 1. Choć kierujący pojazdem zmienia kierunek jazdy i zastosowanie ma art. 27 ust. 1a ustawy, to geometria jezdni (bardzo duży promień łuku łącznicy, rzędu 100 m) zachęca do rozwijania dużych prędkości, rowerzysta zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów od lewej strony rysunku nie może ocenić zamiaru kierującego pojazdem ze względu na położenie pojazdu (dokładnie za plecami rowerzysty) a kierowca ma problemy z oceną zamiaru rowerzysty, który nie ma powodu i nie musi sygnalizować zamiaru wjazdu na przejazd dla rowerzystów bo nie wykonuje skrętu a jedynie kontynuuje jazdę po drodze dla rowerów. Ponadto przed przejazdem dla rowerzystów nie ma znaku D-2 „koniec drogi z pierwszeństwem” (na rysunku dla czytelności nie przedstawiono organizacji ruchu poza przejazdem dla rowerzystów).

Na drodze dla rowerów przed wjazdem na przejazd dla rowerzystów ustawiono znaki A-7, za przejazdem – znaki C-13. Znak B-2 umieszczony na jezdni licem w kierunku przejazdu dla rowerzystów uniemożliwia opuszczenie go pod prąd jezdni jednokierunkowej (dopuszczalny jest skręt w jezdnię łącznicy w kierunku przeciwnym, do skrzyżowania).

W takich przypadkach wskazane jest stosowanie **rozwiązań bezkolizyjnych** (droga dla rowerów biegnąca w innym niż jezdnia łącznicy poziomie - w tunelu lub na kładce) lub stosowanie innej geometrii łącznicy (włącznie z odstępstwem od warunków technicznych). Jej promień łuku powinien być niewielki, co zmusza kierujących do znacznego ograniczenia prędkości. Jeśli geometria łącznicy i drogi dla rowerów przecinającej ją jest zbliżona do skrzyżowania (promienie łuku łącznicy są niższe niż skrzyżowaniu zwykłym, jak w par. 71 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie), zastosowanie ma art. 27 ust. 1a ustawy: kierujący pojazdem zmieniającym kierunek musi ustąpić pierwszeństwa rowerzystom jadącym na wprost i znaków odbierających pierwszeństwo rowerzystom nie należy stosować.

Przypadek 4 – przejazd dla rowerzystów na końcu drogi dla rowerów



Rys. 5. Wjazd na przejazd dla rowerzystów zlokalizowany na końcu drogi dla rowerów, stanowiącej samodzielny, czwarty wlot skrzyżowania. Pierwszeństwo ustalone znakiem A-7 umieszczonym na wlocie drogi dla rowerów. W tym miejscu powinien znajdować się niewidoczny na zdjęciu znak C-13a („koniec drogi dla rowerów”). Kraków, skrzyżowanie ul. Focha i Kasztelańskiej.

W niektórych sytuacjach drogę dla rowerów należy połączyć z układem dróg ogólnodostępnych w taki sposób, że tworzy ona samodzielny wlot skrzyżowania. Ma to miejsce w szczególności, gdy droga dla rowerów biegnie po jednej tylko stronie jezdni drogi ogólnodostępnej i konieczne jest umożliwienie dostępu do niej z jezdni wlotów poprzecznych zlokalizowanych po stronie przeciwnej. Aby poprawić orientację uczestników ruchu, niektórzy zarządcy dróg stosują w tym przypadku przejazdy dla rowerzystów łączące ogólnodostępną jezdnię wlotu poprzecznego z drogą dla rowerów.

W tym przypadku jeśli pierwszeństwo ma droga, której jezdnię przecinają rowerzyści opuszczający drogę dla rowerów, konieczne jest zastosowanie znaku A-7 niezależnie od znaku C-13a („koniec drogi dla rowerów”), gdyż zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt. 3a ustawy nie zachodzi w tym przypadku włączanie się do ruchu. Jeśli zarządca drogi nie wyznaczy w tym przypadku przejazdu dla rowerzystów, wystarczający jest sam znak C-13a, który oznacza że rowerzysta włącza się do ruchu i jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom poruszającym się po jezdni.

Przypadek 5 - brak widoczności



Rys. 6. Wadliwie oznakowany przejazd dla rowerzystów przez wylot średniego ronda z dwoma pasami ruchu. Filary wiaduktu całkowicie ograniczają widoczność. Jest to poważny błąd projektowy. W konsekwencji tego błędu w tym miejscu wskazane jest wyjątkowo odebranie rowerzystom znakami drogowymi pierwszeństwa wynikającego z art. 27 ust. 1a ustawy Prawo o Ruchu Drogowym znakiem B-20 „stop”.

Jest to sytuacja która absolutnie nie powinna mieć miejsca. Może jednak do niej dojść, gdy droga dla rowerów była projektowana jako samodzielna inwestycja w sytuacji zastanej, kiedy widoczność jest ograniczona istniejącym

budynkiem, budowlą (np. podporami wiaduktu), ukształtowaniem terenu czy niemożliwą do usunięcia zielenią. Wówczas na drodze dla rowerów przed przejazdem dla rowerzystów należy ustawić znak B-20 „Stop” analogicznie do znaku A-7 wraz z linią zatrzymań P-12 i – opcjonalnie – znakiem poziomym P-16. Dopuszczalna jest również sytuacja, w której pierwszeństwo odbiera się jezdni ogólnodostępnej. Zawsze w takich przypadkach należy rozważyć lokalizację lustra drogowego, umożliwiającego uczestnikom ruchu wzajemną obserwację po zatrzymaniu wynikającym ze znaku B-20.

4. PODSUMOWANIE

Nowelizacja ustawy Prawo o Ruchu Drogowym z dnia 1 kwietnia 2011 roku powoduje konieczność przeglądu oznakowania przejazdów dla rowerzystów i ustalania pierwszeństwa na nich znakami. W sytuacjach opisanych w rozdziale 3 powyżej konieczne jest wprowadzenie dodatkowego oznakowania, ustalającego pierwszeństwo na przejazdach dla rowerzystów.

Należy podkreślić, że omówione powyżej pięć przypadków wymagających wprowadzenia oznakowania ustalającego pierwszeństwo na przejazdach dla rowerzystów stanowi niewielki odsetek wszystkich przejazdów dla rowerzystów. W ogromnej większości sytuacji zarządca drogi musi jedynie ocenić, czy lokalizacja znaku A-7 między przejazdem dla rowerzystów a skrzyżowaniem z drogą z pierwszeństwem wzdłuż której zlokalizowano drogę dla rowerów (sytuacja najczęściej spotykana) jest wystarczająca.