

25.10.2013

4/2013

Projekt zmian rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U.99.43.430, <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19990430430>)

Treści proponowane do uchylenia są zaznaczone jako **przekreślone**. Proponowane nowe zapisy są wprowadzone **pogrubioną czcionką barwy czerwonej**.

1. W § 4. dodaje się ust. 3 o treści:

§ 4. ust. 3. W skład drogi klasy A, S, GP, G i wyjątkowo Z może wchodzić jezdnia lub jezdnie o parametrach odpowiadających drodze niższej klasy, obsługujące ruch lokalny i stanowiące wyposażenie tej drogi.

UZASADNIENIE: poprawka porządkowa, sankcjonująca obyczaj i praktykę, uściślająca również zasady stosowania dróg dla rowerów (patrz też punkt 2 i 7).

2. W § 7 dodaje się ust. 5 o treści:

§ 7 ust. 5. W przypadku ulic klasy L i D dopuszcza się aby ich szerokość była mniejsza niż określona w ust. 1 i była równa szerokości torowiska tramwajowego, chodnika, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych lub sumy ich szerokości powiększonej o szerokość wymaganej odrębnymi przepisami wolnej przestrzeni (skrajni) obok nich oraz skarpy, jeśli składają się wyłącznie z tych elementów występujących samodzielnie lub łącznie – jednak nie mniej, niż 3,0 m.

UZASADNIENIE: celem poprawki jest dopuszczenie, aby droga klasy L lub D mogła składać się wyłącznie z drogi dla rowerów, drogi dla pieszych (chodnika) czy torowiska tramwajowego itp. a w konsekwencji jej pas drogowy był węższy niż wynika to z przepisów niniejszego rozporządzenia. W ten sposób samodzielne drogi dla rowerów, chodniki lub torowiska tramwajowe będą mogły mieć status drogi publicznej z wszystkimi tego konsekwencjami, w tym możliwością stosowania do ich budowy ustawy z 10 kwietnia 2003

rokuo szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (D.U.2003.80.721 z późn. zm.). Obniży to również koszty, które ponoszą samorządy wyznaczając w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego drogi publiczne (niższe koszty wykupu terenów i budowy dróg w celu zapobieżenia tzw. groźdzeniu czy tworzeniu osiedli zamkniętych).

3. W § 14 ust. 8. dodaje się zdanie o treści:

§ 14 ust. 8. W strefie zamieszkania szerokość pasa terenu przeznaczonego do ruchu pojazdów i pieszych powinna być dostosowana do potrzeb; nie powinna być ona mniejsza, niż wynika to z warunków określonych w przepisach dotyczących dróg pożarowych. **W strefie zamieszkania nie stosuje się oddzielenia jezdni i chodnika krawężnikiem ani zróżnicowania poziomu niwelety chodnika i jezdni, dopuszcza się natomiast stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu w celu wyznaczenia miejsc postojowych i organizacji ruchu kołowego i pieszego na zasadach opisanych w odrębnych przepisach dotyczących urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

UZASADNIENIE: zasady tworzenia nowych stref zamieszkania (także na drogach publicznych) wymagają odrębnych, jednoznacznych przepisów, zgodnych z przepisami określonymi w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym.

4. § 15 otrzymuje następującą treść:

§ 15. 1. Szerokość pasa ruchu, z zastrzeżeniem § 14 ust. 6 i § 16, określa tabela:

Usytuowanie drogi	Szerokość pasa ruchu na drodze klasy						
	A	S	GP	G	Z	L	D
Poza terenem zabudowy		3,50 3,75 ²⁾	3,5	3,00-3,50	2,75-3,00	2,50-2,75	2,50-2,75 ⁵⁾ 3,50-3,00 ⁶⁾
Na terenie zabudowy	3,75 ¹⁾ 3,50	3,5	3,50 3,50-3,25 ³⁾	3,50 3,50-3,25³⁾ 3,25- 3,00⁴⁾ <u>3,25</u> <u>3,25-3,00³⁾</u> <u>2,75⁴⁾</u>	3,50 3,50-3,25³⁾ 3,25-2,75⁴⁾ <u>3,00</u> <u>2,75⁴⁾</u>	3,00 3,00-2,50⁷⁾ <u>2,75</u> <u>2,50⁷⁾</u>	2,50-2,25⁵⁾ 3,50-3,00⁸⁾ <u>2,50</u> <u>2,25⁵⁾</u>

- 1) Stosuje się w szczególności na drodze o dwóch pasach ruchu na każdej jezdni i prędkości projektowej 120 km/h.
- 2) Stosuje się na jednojezdniowej drodze o prędkości projektowej 100 km/h.
- 3) Dopuszcza się stosowanie w wypadku przebudowy albo remontu drogi.
- 4) Stosuje się przy uspokajaniu ruchu.
- 5) Stosuje się na drodze dwupasowej, **w tym na drodze jednokierunkowej z pasem ruchu dla rowerów w przeciwnym kierunku.**

- 6) Stosuje się na drodze jednopasowej, jeżeli szerokość utwardzonej części korony jest nie mniejsza niż 5,00 m, a mijanki umożliwiają wymijanie pojazdów.
- 7) Stosuje się w zabudowie jednorodzinnej lub przy uspokajaniu ruchu.
- 8) Stosuje się na ulicy jednopasowej na odcinkach z zachowaną wzajemną widocznością, a mijanki umożliwiają wymijanie pojazdów.

2. Zmiana szerokości pasa ruchu powinna być wykonana zgodnie z warunkami określonymi w § 64.

3. Szerokość wyznaczonego podłużnym oznakowaniem poziomym pasa ruchu dla rowerów w jezdni jest określona w § 47 ust. 12.

UZASADNIENIE: obecne szerokości pasów ruchu są nadmierne, uniemożliwiając skuteczne zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego w terenie zabudowanym. Proponowane węższe przekroje są powszechnie stosowane w krajach o dużo wyższych wskaźnikach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przepisy te należy ujednoczyć z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (D.U.2003.220.2181).

5. § 35 otrzymuje treść:

§ 35.

1. Na ~~dwukierunkowej~~ jezdni drogi, w zależności od potrzeb, można stosować wyspy dzielące środkowe lub boczne.

~~2. Wymiary wyspy powinny być dostosowane do funkcji, jakie ona pełni. Jeżeli jest ona strefą oczekiwania dla pieszych lub rowerzystów, jej szerokość nie powinna być mniejsza niż 2,0 m.~~

2. Wymiary wyspy powinny być dostosowane do funkcji, jakie ona pełni. Jej szerokość nie powinna być mniejsza niż:

1) 2,0 m, jeżeli jest strefą oczekiwania dla pieszych lub rowerzystów przekraczających jezdnię,

2) 1,5 m, jeżeli jest strefą oczekiwania dla rowerzystów zmieniających kierunek jazdy na jezdni,

3) 0,5 m, jeżeli oddziela pas ruchu dla rowerów.

3. Załamania osi i krawędzi jezdni związane z wyspą powinny być wykonane o skosie określonym w § 64.

4. Konstrukcja wyspy powinna spełniać warunki określone w § 76 dla wysp kanalizujących ruch na skrzyżowaniu.

5. Przepisy dotyczące konstrukcji i geometrii dróg dla rowerów stosuje się odpowiednio, chyba że niweleta drogi dla rowerów stanowi część konstrukcji jezdni.

UZASADNIENIE: szczególne przepisy dla wysp przeznaczonych do obsługi ruchu rowerowego wynikają z potrzeb i uwarunkowań ruchu rowerowego (wymiary roweru, zachowanie niwelety wynikające z wymogów wygody i bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego itp.).

6. Rozdział 9 „Ścieżki rowerowe” otrzymuje nazwę „Drogi i pasy ruchu dla rowerów”

UZASADNIENIE: zachodzi konieczność ujednoczenia nazewnictwa i dostosowania go do ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (art. 2 pkt. 5 i 5a, D.U.2011.92.530).

7. § 46 otrzymuje treść:

~~§ 46. 1. Usytuowanie ścieżki rowerowej względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu.
2. Odległość ścieżki rowerowej od krawędzi jezdni oraz jej usytuowanie powinny odpowiadać wymaganiom określonym w § 43 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3.
3. Przy przebudowie lub remoncie drogi klasy G i dróg niższych klas dopuszcza się wyznaczenie przy prawej krawędzi jezdni pasa dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m. Pas dla rowerów powinien być oddzielony od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi.~~

§ 46. Lokalizacja drogi dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów

1. Drogi dla rowerów można lokalizować wzdłuż jezdni dróg klasy A, S, GP, G i Z. W drogach klasy L i D droga dla rowerów jest lokalizowana jako jezdnia zasadnicza, lokalizację wzdłuż jezdni zasadniczej dopuszcza się wyjątkowo.
2. Drogi dla rowerów lokalizuje się w odległości co najmniej:
 - 10 m od jezdni drogi klasy A i S,
 - 2,5 m od jezdni drogi klasy GP
 - 1 m od jezdni drogi klasy G i niższych klas
3. Odległości o których mowa w punkcie 2 powyżej mogą zostać zmniejszone, jeśli oddzielenie jezdni i drogi dla rowerów jest zapewnione przy pomocy urządzeń lub budowli uniemożliwiających ich przekroczenie, np. ekranów akustycznych, ogrodzeń lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu stosowanych zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zastrzeżeniem przepisu ust. 5 i § 47 ust. 8.
4. Odległość drogi dla rowerów od jezdni drogi klasy G i niższych klas należy odpowiednio zwiększyć w celu zapewnienia wolnej przestrzeni o której mowa w § 47 ust. 8 i Załączniku nr 1 jeśli między drogą dla rowerów a jezdnią usytuowane są podpory sygnalizatorów, znaków drogowych lub urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Wyjątkowo dopuszcza się, aby jednokierunkowa droga dla rowerów przylegała bezpośrednio do jezdni, pod warunkiem że kierunek ruchu na niej jest zgodny z kierunkiem ruchu na najbliższym, skrajnym pasie ruchu na jezdni.
6. Pasy ruchu dla rowerów można wyznaczyć w jezdniach dróg klasy G i niższych klas.

UZASADNIENIE: uchylenie dotychczasowego brzmienia § 46 wynika m.in. z ekspertyzy dotyczącej Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz.430), Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, lipiec 2010¹.

Proponowane nowe przepisy mają na celu uporządkowanie zasad lokalizacji dróg dla rowerów i eliminację typowych błędów. Dlatego proponuje się jedynie wyjątkowo lokalizowanie drogi dla rowerów wzdłuż jezdni drogi klasy L i D (patrz też punkt 2 powyżej i proponowany tamże w § 7 rozporządzenia nowy ust. 5).

Odległość drogi dla rowerów od jezdni powinna uwzględniać wymaganą odrębnymi przepisami niniejszego rozporządzenia skrajnię jezdni i zapewniać bezpieczeństwo i wygodę rowerzystów (np. rowerzyści nie powinni być ochlapywani błotem pośniegowym z jezdni czy – w przypadku dwukierunkowego ruchu rowerów na drodze dla rowerów – oślepiani światłami mijania samochodów poruszających się po ich prawej stronie; ustawienie reflektorów w samochodach jest asymetryczne w celu minimalizacji oślepiania kierujących pojazdami jadącymi z naprzeciwka). Wyjątkowo dopuszcza się przyleganie jednokierunkowych odcinków dróg dla rowerów, jeśli kierunek ruchu na nich i na jezdni obok jest ten sam (nie dochodzi do oślepiania).

8. § 47 otrzymuje treść:

~~§ 47-~~

~~1. Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:~~

- ~~1) 1,5 m – gdy jest ona jednokierunkowa,~~
- ~~2) 2,0 m – gdy jest ona dwukierunkowa,~~
- ~~3) 2,5 m – gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.~~

~~2. Szerokość ścieżki rowerowej należy ustalać indywidualnie, jeżeli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje.~~

§ 47. Geometria drogi dla rowerów i pasa ruchu dla rowerów.

1. Promień łuku poziomego drogi dla rowerów liczony do jej wewnętrznej krawędzi nie może być mniejszy niż:

- 1) 10 m na odcinkach między skrzyżowaniami oraz na skrzyżowaniach wzdłuż drogi z pierwszeństwem przejazdu;**
- 2) 2 m na skrzyżowaniach przy przecinaniu drogi z pierwszeństwem przejazdu.**
- 3) 20 m w przypadku zjazdu z jezdni na równoległą do niej drogę dla rowerów.**

¹ Załącznik nr 1: Analiza „Warunków technicznych dotyczących dróg publicznych” https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/e/ekspertyzy_12121/zal.1%5B1%5D.pdf – s. 36.

2. Nie dopuszcza się załamania krawędzi drogi dla rowerów pod kątem.
3. Jeżeli droga dla rowerów przecina jezdnię, jej wloty muszą być tak zaprojektowane, że proste stanowiące przedłużenie krawędzi przejazdu dla rowerzystów w jezdni przechodzą bez załamania w krawędzie drogi dla rowerów. Przepis stosuje się również do wysp tworzących azyle w ciągu przejazdu dla rowerzystów w jezdni, o których mowa w § 35. ust. 2 oraz pasów terenu dzielących jezdnie przez które wyznaczony jest przejazd dla rowerzystów.
4. Przecięcie drogi dla rowerów z jezdnią należy wyokrągać łukiem kołowym o promieniu co najmniej 1 m, a z innymi drogami dla rowerów – co najmniej 2 m. Wyokrąglenie nie stosuje się, jeśli na przecinanej drodze ruch rowerów jest zabroniony lub stosuje się je tylko od strony relacji dozwolonej, jeśli ruch dopuszczony jest tylko w jednym kierunku.
5. Odległości widoczności na zatrzymanie dla dróg dla rowerów podano w § 168 ust. 4.
6. Szerokość drogi dla rowerów powinna wynosić co najmniej:
 - 1,5 m w przypadku drogi jednokierunkowej
 - 2,0 m w przypadku drogi dwukierunkowej
 - 3,0 m w przypadku drogi dla rowerów i pieszych.
7. Dopuszcza się zwężenie jednokierunkowej drogi dla rowerów w poziomie niwelety do 1,0 m na odcinku nie dłuższym niż 20 m jeśli pochylenie podłużne nie przekracza 2 procent a droga nie przylega bezpośrednio do jezdni. Początek zwężenia musi zaczynać się na odcinku prostym i być widoczny z odległości co najmniej 10 m.
8. Obok krawędzi drogi dla rowerów należy pozostawić wolną przestrzeń po 0,5 m po każdej stronie. Wyjątkowo dopuszcza się na łukach poziomych po stronie zewnętrznej oraz na odcinkach prostych o pochyleniu podłużnym nie większym niż 1 procent aby wolna przestrzeń wynosiła po 0,2 m. Dopuszcza się, aby wolna przestrzeń obok jezdni wymagana przepisami Załącznika nr 1 i drogi dla rowerów pokrywały się.
9. W przekroju drogi dla rowerów wraz z wolną przestrzenią obok jej krawędzi nie wolno sytuować żadnych urządzeń, przedmiotów i budowli z wyjątkiem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z odrębnymi przepisami dotyczącymi urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
10. Przed przejazdami dla rowerzystów z podporządkowaniem lub sygnalizacją świetlną oraz zakończeniami dróg dla rowerów wymuszającymi zatrzymanie rowerzysty należy projektować odcinek akumulacji o głębokości co najmniej 2,0 m.

11. Szerokość obszaru akumulacji przed przejazdem dla rowerzystów lub końcem drogi dla rowerzystów musi być równa szerokości przejazdu dla rowerzystów, jeśli jest wyznaczony.
12. Pas ruchu dla rowerów w jezdni ma szerokość co najmniej 1,5 m, jednak nie więcej niż 2,0 m w przypadku jezdni w krawężnikach i 3,0 m w przypadku jezdni nie ograniczonej krawężnikami. Dopuszcza się, aby wyznaczony oznakowaniem poziomym pas ruchu dla rowerów miał szerokość 1,2 m pod warunkami opisanymi w odrębnych przepisach dotyczących warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych.

UZASADNIENIE: podstawa merytoryczna jak w przypadku punktu 7 i § 46 powyżej.

Proponowane przepisy są spójne z wymiarami rowerów, potrzebami i możliwościami ich użytkowników i wynikają z blisko 20 lat doświadczeń z eksploatacją infrastruktury rowerowej w Polsce. Przepisy te powinny być docelowo spójne z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (D.U.2003.220.2181).

9. § 48 otrzymuje treść:

~~§ 48.~~

- ~~1. Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej nie powinno przekraczać 5%. W wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, lecz nie większe niż 15%. Wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm.~~
- ~~2. Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej powinno być jednostronne i wynosić od 1% do 3%, w zależności od rodzaju nawierzehni, i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej.~~

§ 48. Konstrukcja drogi dla rowerów

1. Droga dla rowerów powinna mieć nawierzchnię w postaci asfaltowej warstwy ścieralnej grubości co najmniej 4 cm o wysokim standardzie równości, układanej na podbudowie z kruszywa łamanego o grubości co najmniej 15 cm po dogęszczeniu oraz na warstwie odsączającej i - jeśli wymagają tego warunki - także odcinającej, zgodnie z wymaganiami Załącznika nr 4. Droga dla rowerów powinna być zamknięta obrzeżami lub krawężnikami układanymi na ławach betonowych, jeśli to konieczne – z oporem. Jeśli nie zachodzi konieczność stosowania obrzeży lub krawężników, podbudowa powinna być szersza od podstawy warstwy ścieralnej o co najmniej 0,10 m z każdej strony.
2. Dopuszcza się warstwę ścieralną z betonu cementowego o grubości co najmniej 5 cm oraz z płyt betonowych lub kamiennych o wymiarach co najmniej 0,5 m na 0,5 m na 0,1 m. Płyty te powinny być umieszczane naprzemiennie w taki sposób, aby szczeliny między nimi nie zachowywały ciągłości w osi podłużnej drogi dla rowerów. Dopuszcza się również nawierzchnię z płyt betonowych o szerokości

równej szerokości drogi dla rowerów układanych wyłącznie na ławach poprzecznych (bez podbudowy) w miejscach przebiegu instalacji podziemnych lub systemów korzeniowych drzew. Płyty te mogą mieć otwory wentylacyjne o średnicy nie większej niż 0,02 m ułożone równomiernie w liczbie nie większej niż 100 na metr kwadratowy.

3. Drogę dla rowerów oddziela się od przylegającego chodnika krawężnikiem lub obrzeżem o przekroju poprzecznym trapezowym lub opaską brukową tworzącymi skos między niweletą drogi dla rowerów a niweletą chodnika o nachyleniu poprzecznym 15-30 stopni przy czym niweleta drogi dla rowerów powinna być obniżona w stosunku do chodnika o 3-5 cm.
4. Dopuszcza się oddzielenie chodnika i drogi dla rowerów prefabrykowanym otwartym ściekiem korytkowym o przekroju półokrągłym i całkowitej szerokości co najmniej 0,5 m i głębokości nie większej niż 0,07 m a także pasem terenu o szerokości co najmniej 0,5 m lub urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego na zasadach omówionych w odrębnych przepisach dotyczących tych urządzeń.
5. Oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni powinno uniemożliwiać wjazd na nią i postój pojazdów samochodowych. Oddzielenie zapewnia się krawężnikiem lub pasem terenu o szerokości co najmniej 1 m, zgodnie z § 46 ust. 2 - 4 z zastrzeżeniem przepisu § 46 ust. 5 i § 47 ust. 8.
6. Dopuszcza się oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie odrębnych przepisów.
7. Na przecięciu zjazdów indywidualnych i publicznych należy utrzymać wysokość niwelety drogi dla rowerów i ciągłość konstrukcji jej nawierzchni, w razie potrzeby odpowiednio ją wzmacniając.
8. Pochylenie poprzeczne drogi dla rowerów powinno wynosi 1-3% i zapewnić sprawny odpływ wody opadowej. Na łukach o promieniu mniejszym niż 10 m licząc do wewnętrznej krawędzi pochylenie poprzeczne drogi dla rowerów musi być skierowane w dół do wewnątrz łuku.
9. Maksymalna wysokość uskołu lub nierówności na drodze dla rowerów i jej styku z jezdnią oraz na przejeździe dla rowerzystów wynosi 0,004 m.
10. Na drodze dla rowerów nie wolno lokalizować studzienek kanalizacji opadowej. Na styku drogi dla rowerów oraz jezdni i zjazdów publicznych i indywidualnych nie wolno stosować ścieków przykrawężnikowych. W tych miejscach należy zapewnić odwodnienie ukształtowaniem niwelety jezdni i drogi dla rowerów.
11. Pochylenie podłużne drogi dla rowerów powinno być nie większe niż 5 procent, z zastrzeżeniem ust. 12.
12. W uzasadnionych przypadkach pochylenie podłużne drogi dla rowerów może być nie większe niż 15%, ale tylko przy różnicy wysokości nie większej niż 3 m lub

jeśli pochylenie podłużne nie jest większe niż pochylenia podłużne jezdni głównej w pasie drogowym, w którym zlokalizowana jest droga dla rowerów.

13. Na czas przebudowy lub remontu dróg wyznacza się tymczasowe drogi dla rowerów przy pomocy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego spełniające warunki określone w przepisach dotyczących tych urządzeń.

UZASADNIENIE: podstawa merytoryczna jak dla pkt. 7 i § 46 powyżej.

Proponowane przepisy wynikają z blisko 20 lat eksploatacji infrastruktury rowerowej, w tym – skarg użytkowników i obserwacji stanu technicznego wielu rozwiązań. Proponowane przepisy są spójne z literaturą fachową z Holandii, Wielkiej Brytanii i Niemiec oraz z obowiązującymi od 2004 roku tzw. standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej, przyjmowanymi przez niektóre samorzady (Kraków, Gdańsk).

10. W § 49 dodaje się ust. 5 o treści:

§ 49.

1. Torowisko tramwajowe usytuowane w ulicy powinno być wydzielone z jezdni, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. Torowisko może być wspólne z jezdnią na skrzyżowaniu oraz na ulicy klasy G i ulicach niższych klas między skrzyżowaniami z wyłączeniem rozjazdów, a w szczególności zwrotnic.
3. Wydzielone torowisko tramwajowe, jeżeli nie przewiduje się po nim ruchu innych pojazdów, w szczególności pojazdów uprzywilejowanych, powinno być wyniesione ponad jezdnię na wysokość nie mniejszą niż 10 cm i oddzielone krawężnikiem od jezdni.
4. Na torowisku wspólnym z jezdnią, z wyłączeniem łuków w planie, poziomy główek szyn powinny być dostosowane do poziomu powierzchni jezdni, z tym że różnica wysokości między szyną wewnętrzną i zewnętrzną nie powinna być większa niż 2 cm.
5. Na rozjazdach i zwrotnicach o których mowa w ust. 2 dopuszcza się lokalizację przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

UZASADNIENIE: proponowany przepis rozwiewa liczne wątpliwości prawne dotyczące możliwości lokalizacji na skrzyżowaniach przejść dla pieszych i rozjazdów, stanowiących zgodnie z definicjami „część jezdni”.

Rozdział 13 Skrzyżowania i zjazdy

11. § 60 otrzymuje treść:

§ 60.

1. Kąt przecięcia osi dróg na skrzyżowaniu powinien być zbliżony do kąta 90°, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż 30°, jeśli są spełnione wymagania widoczności na skrzyżowaniu określone w załączniku nr 2.
2. Kąt przecięcia toru jazdy pojazdów z torem ruchu pieszych ~~lub rowerzystów~~ powinien być zbliżony do kąta 90°, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż ~~10°~~30°.

3. W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych warunkami miejscowymi, dopuszcza się odstępstwo od warunków, o których mowa w ust. 1 i 2, jeśli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu, w szczególności wymagania widoczności i przejezdności.

UZASADNIENIE: konieczne jest zapewnienie spójności z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (D.U.2003.220.2181). Ponadto rower zgodnie z ustawą Prawo o Ruchu Drogowym jest pojazdem, zatem w rozporządzeniu występuje błąd logiczny. Ponadto wymaganie zachowania kąta 90° (z dopuszczalnym odchyleniem do 30°) jest często technicznie niemożliwe np. w przypadku torowisk tramwajowych i wielu skrzyżowań, gdzie rowerzyści poruszają się po jezdni lub ją przecinają.

12. W § 61 dodaje się zdanie o treści:

§ 61. Liczba pasów ruchu na wprost na odpowiadającym sobie wlocie i wylocie skrzyżowania powinna być taka sama, jak na odcinku drogi przed skrzyżowaniem. **Nie dotyczy to skrzyżowania typu rondo, na którym dopuszcza się mniejszą liczbę pasów ruchu na wylotach niż na wlotach. Nie dotyczy to również pasów ruchu dla rowerów.**

UZASADNIENIE: w przypadku tzw. rond turbinowych taka sama liczba wlotów na wlotach i wylotach skrzyżowania jest zwykle niemożliwa z założenia. Na rondach zwykłych wskazane jest, aby wylot ronda był możliwie wąski, tj. składał się z jednego pasa ruchu. Zmniejsza to prędkość pojazdów opuszczających skrzyżowanie, poprawia widoczność wzajemną z pieszymi i rowerzystami przekraczającymi jezdnię wylotu i skraca drogę i czas przekroczenia jezdni. W przypadku pasów ruchu dla rowerów należy dopuścić stosowanie tzw. pasów filtrujących, doprowadzających ruch rowerów do śluzy dla rowerów na wlocie skrzyżowania i kontynuację ruchu rowerów (wjazd i opuszczenie skrzyżowania) na zasadach ogólnych.

13. W § 71. otrzymuje treść:

§ 71. Wewnętrzna krawędź pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo na skrzyżowaniu zwykłym powinna być kształtowana za pomocą łuku kołowego o promieniu nie mniejszym niż:

- 1) 6,0 m - na wlocie drogi klasy L lub D,
- 2) 8,0 m - na wlocie drogi klasy G lub Z,
- 3) 10,0 m - na wlocie drogi klasy GP.

a w terenie zabudowy:

- 4) **2,0 m - na wlocie drogi klasy D,**
- 5) **4,0 m - na wlocie drogi klasy L,**
- 6) **6,0 m - na wlocie drogi klasy Z,**
- 7) **8,0 m - na wlocie drogi klasy G,**
- 8) **10,0 m - na wlocie drogi klasy GP**

z zastrzeżeniem § 77a.

UZASADNIENIE: celem zmiany jest dopuszczenie geometrii znacząco uspokajającej ruch samochodowy w terenie zabudowanym, a przez to podnoszącej bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Proponowane wartości są dopuszczalne (mogą być stosowane w miarę potrzeby wartości wyższe) i mogą być (np. w podręcznikach) obwarowane koniecznością zastosowania organizacji ruchu ograniczającej wjazd niektórych pojazdów (choćby zakaz wjazdu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej np. 10t czy 3,5t). Zastrzeżenie § 77a dotyczy wlotów ulic klasy L i D gdzie proponuje się dodatkowo dopuszczenie rozwiązania przedstawionego w pkt. 14 poniżej.

14. Po §77 dodaje się § 77a o treści:

§ 77a:

1. Jeśli zjazd indywidualny, zjazd publiczny lub wlot ulicy klasy L lub D przecina chodnik, drogę dla pieszych lub drogę dla rowerów zlokalizowane wzdłuż drogi poprzecznej z pierwszeństwem, na powierzchni przecięcia ukształtowanie wysokościowe i nawierzchnia jezdni powinny być dostosowane do ukształtowania wysokościowego nawierzchni chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 na odcinku zjazdu lub wlotu od krawędzi jezdni drogi z pierwszeństwem przejazdu do krawędzi chodnika lub drogi dla rowerów dopuszcza się pochylenie podłużne jezdni nie większe niż 30%
3. Nawierzchnia przecięcia o którym mowa w ust. 1 powinna zachować konstrukcję chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów. Jeśli to konieczne, należy odpowiednio wzmocnić jej konstrukcję.

UZASADNIENIE: umożliwienie wykonywania wylotów jezdni dróg najniższych klas w formie tzw. wyjazdu („bramy”), z podkreśleniem pierwszeństwa pieszych i rowerzystów poruszających się wzdłuż drogi z pierwszeństwem przejazdu, także jako element uspokojenia ruchu samochodowego.

15. W § 119 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

§ 119.

5. Na dwupasowej drodze dwukierunkowej klasy G, ~~Z lub L~~ GP, gdy przewiduje się zbiorową komunikację autobusową i natężenie ruchu wynosi co najmniej 400 P/h, powinny być wykonane zatoki autobusowe. Przy przebudowie albo remoncie drogi dopuszcza się odstępstwo od wykonania zatoki, jeżeli jest zapewniona wymagana odległość widoczności na zatrzymanie. **Zatok nie wykonuje się, jeśli ruch autobusów prowadzony jest po przeznaczonym dla nich pasie ruchu i nie zachodzi konieczność omijania się autobusów na nim.**

UZASADNIENIE: Ograniczenie wymogu wykonywania zatoki autobusowej do dróg wyższych klas obniża koszty inwestycyjne i umożliwia wykorzystanie pasa drogowego np. na drogę dla rowerów, pozwalając na zachowanie jej ciągłości w trudnych warunkach terenowych. Na drogach niższych klas zarządca powinien mieć całkowitą swobodę wyboru rozwiązania. Wymóg budowy zatoki nie powinien obowiązywać, jeśli ruch autobusów jest prowadzony po przeznaczonym dla nich pasie ruchu (tzw. buspasie).

16. W § 127 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

§ 127

8. Szerokość przejścia dla pieszych w poziomie jezdni nie powinna być mniejsza niż ~~4,0 m~~ 2,5 m **jeżeli prędkość dopuszczalna na jezdni wynosi nie więcej niż 60 km/h i 4,0 m jeżeli prędkość jest większa niż 60 km/h.**

UZASADNIENIE: Dostosowanie przepisów do wymogów Konwencji Wiedeńskiej o znakach i sygnałach drogowych (D.U.88.5.43), konieczne docelowo osiągnięcie spójności z przepisami rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (D.U.2003.220.2181). Zmniejszenie minimalnej szerokości przejścia dla pieszych pozwoli na bezpieczną lokalizację przejazdów dla rowerzystów i lepsze gospodarowanie terenem na skrzyżowaniach z drogami niższych klas.

17. W § 127 uchyla się ust. 9

§ 127

~~9. Na przejściu dla pieszych powinna być umieszczona wyspa dzieląca jezdnię ograniczona krawężnikami o szerokości nie mniejszej niż 2,0 m, w szczególności:~~

- ~~1) na jezdni dwukierunkowej międzyskrzyżowaniami, o liczbie pasów co najmniej 4,~~
- ~~2) na skrzyżowaniu bez wyspy dzielącej kierunki ruchu, jeżeli liczba pasów ruchu wynosi co najmniej 4,~~
- ~~3) między jezdnią a torowiskiem, w wypadku wydzielonego torowiska tramwajowego,~~
- ~~4) na odcinku drogi dwupasowej z uspokojeniem ruchu.~~

UZASADNIENIE: wymogi dotyczące szerokości wyspy dzielącej są już określone w § 35. Wymogi dotyczące lokalizacji są dyskusyjne – np. przy zastosowaniu wyniesionej tarczy skrzyżowania kanalizacja ruchu nie jest konieczna.

18. W § 130 ust. 3 po punkcie 5 dodaje się punkt 6 o treści:

§ 130 ust. 3

6) Dopuszcza się, aby bariera o której mowa w punktach 1-5 powyżej nie była stosowana w przypadku drogi dla rowerów stanowiącej drogę klasy L lub D.

UZASADNIENIE: stosowanie barier na drogach dla rowerów może mieć skutek obosieczny, np. zmniejszając przekrój użyteczny lub powodując, że rowerzysta odniesie urazy po zderzeniu z taką barierą (a ze względu na wysokość układu rower – rowerzysta i wysoko położony środek ciężkości po prostu przez nią przeleci). Prędkości rozwijane przez rowerzystów nie są wysokie i ponoszenie ewentualnych kosztów związanych z hipotetycznymi zagrożeniami należy pozostawić uznaniu projektanta i inwestora.

19. W § 168 dodaje się po ust. 3 ustęp 4 o treści:

§ 168

4. Odległości widoczności na drogach dla rowerów zostały określone w tabeli:

Prędkość projektowa	Odległość widoczności na zatrzymanie
20 km/godz	20 m
30 km/godz	40 m
40 km/godz	60 m

Na pochyleniu podłużnym drogi dla rowerów większym niż 3% należy przyjmować odległość widoczności na zatrzymanie dla prędkości 40 km/godz. Punkt obserwacji należy przyjmować zawsze dla zakresu wysokości od 0,5 do 2,0 m nad niweletą drogi.

UZASADNIENIE: odległość widoczności jest istotnym parametrem stanowiącym o bezpieczeństwie eksploatacji drogi. Pomijanie go stanowi narastający problem. Punkt obserwacji na poziomie od 0,5 m do 2,0 m wynika ze zróżnicowania parku maszynowego (rowery dziecięce, rowery poziome oraz rowery miejskie).

20. W Załączniku nr 1 w punkcie 5 zmienia się rysunek 5.2. „ścieżka rowerowa” i jego tytuł („**droga dla rowerów**”) a w opisie dodaje się zdanie: **Skrajnia drogi dla rowerów wynosi po 0,5 m od krawędzi, przy czym wyjątkowo dopuszcza się po 0,2 m zgodnie z § 47. ust. 8.**

UZASADNIENIE: zmiana ma charakter porządkowy, wynikający z wcześniejszych zmian.

21. W Załączniku nr 2 w rozdziale „Warunki widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach” punkt 4.1. otrzymuje treść:

Przy zbliżaniu się do skrzyżowania po drodze podporządkowanej powinna być zapewniona widoczność drogi z pierwszeństwem przejazdu umożliwiającą podjęcie decyzji o wykonaniu zamierzonego manewru lub o konieczności zatrzymania się przed skrzyżowaniem:

1) poza terenem zabudowy w odległości od krawędzi jezdni **lub drogi dla rowerów wzdłuż tej jezdni** nie mniejszej niż:

a) 20 m - jeżeli droga podporządkowana jest klasy GP lub G,

b) 10 m - jeżeli droga podporządkowana jest klasy Z, L lub D,

2) na terenie zabudowy w odległości od krawędzi jezdni **lub drogi dla rowerów wzdłuż tej jezdni** nie mniejszej niż 10 m, jeżeli droga podporządkowana jest klasy GP, G lub Z.

[...]

UZASADNIENIE: należy zapewnić widoczność rowerzystów na drogach dla rowerów znajdujących się w pasie drogowym drogi z pierwszeństwem. Z zasady należy domniemywać, że mają oni pierwszeństwo, analogicznie do pojazdów na jezdni ogólnodostępnej.

22. W Załączniku nr 2 w rozdziale „Warunki widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach” punkt 4.2. otrzymuje treść:

W wypadku gdy nie jest możliwe zapewnienie oznaczonego na rysunku 2 wolnego od przeszkód pola widoczności, umieszczonego nad jezdnią na wysokości 1 m, należy dążyć do usunięcia tych przeszkód, zmiany lokalizacji skrzyżowania lub wprowadzenia ograniczeń wynikających z przepisów o ruchu drogowym. **Jeśli na jezdni drogi z pierwszeństwem, objętej polem widoczności dopuszczony jest ruch rowerów lub wózków rowerowych, lub wzdłuż niej prowadzona jest droga dla rowerów, dodatkowe pole widoczności umieszcza się na wysokości 0,25 m nad jezdnią przyjmując wartość dla wymiaru L1 równą prędkości projektowej drogi dla rowerów lub 30 km/godz.**

UZASADNIENIE: pole widoczności powinno uwzględniać przepisy dotyczące warunków technicznych pojazdów. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych pojazdów (D.U.2003.32.262) w § 56 ust. 1 pkt. 2 określa że oświetlenie pozycyjne roweru i wózka rowerowego musi znajdować się nie wyżej niż 1500 mm i nie niżej niż 250 mm od powierzchni jezdni. W ciemności ze względu na słabą wymaganą przepisami (i wynikającą z rozwoju rynku i technologii) moc oświetlenia pozycyjnego roweru i wózka rowerowego należy umożliwić bezpośredni kontakt wzrokowy kierującego pojazdem wyjeżdżającym z drogi podporządkowanej ze źródłem światła pozycyjnego pojazdu poruszającego się po drodze z pierwszeństwem.

23. W Załączniku nr 2 w rozdziale „Warunki widoczności na skrzyżowaniach i zjazdach” punkt 5. otrzymuje treść:

Przy ruszaniu z miejsca zatrzymania na wlocie drogi podporządkowanej oraz przy wjeżdżaniu na drogę ze zjazdu lub z obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu bez pasa włączania, w odległości nie mniejszej niż 3,0 m od krawędzi jezdni lub krawędzi **ścieżki rowerowej drogi dla rowerów** wzdłuż tej jezdni, powinna być zapewniona widoczność drogi z pierwszeństwem przejazdu, co najmniej na odległość widoczności L2 określoną w tabeli: [...]

W polu widoczności, oznaczonym na rysunku 3, umieszczonym nad jezdnią na wysokości 1 m, nie powinny znajdować się żadne przeszkody. **W przypadku drogi dla rowerów i dopuszczonego ruchu rowerów w jezdni drogi z pierwszeństwem pole widoczności umieszcza się na wysokości 0,25 m.**

UZASADNIENIE: jak dla punktu 22 powyżej.

24. W Załączniku nr 5 punkt 5.7.1. otrzymuje treść:

5.7.1. „Zalecane konstrukcje **ścieżek rowerowych dróg dla rowerów**” ,

zmienia się zawartość tabeli, która przedstawia następujące rysunki:

1. **Konstrukcja drogi dla rowerów z warstwą ścierną z betonu asfaltowego**
2. **Konstrukcja drogi dla rowerów z warstwą ścierną z betonu cementowego**

3. Konstrukcja drogi dla rowerów z warstwą ścieralną z płyt betonowych lub kamiennych

oraz dodaje się zdanie:

Konstrukcję i nawierzchnię drogi dla rowerów należy projektować jak w przypadku dróg kategorii ruchu KR1 lub KR2, stosując odpowiednie mieszanki asfaltowe.

UZASADNIENIE: zmiana dostosowuje terminologię do ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, a rysunki i zapis wynikają z 20 lat doświadczeń z eksploatacją infrastruktury rowerowej w Polsce.