

MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA
Zarząd Mienia m.st. Warszawy

KONCEPCJA
NADWIŚLAŃSKIEGO SZLAKU ROWEROWEGO
PROJEKT KONCEPCYJNY
ORGANIZACJI RUCHU
SZLAKU ROWEROWEGO NSR

OPRACOWAŁ ZESPÓŁ:
Zygmunt Uzdalewicz
Maciej Czerski

Warszawa 2010 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

CZEŚĆ OPISOWA:

1. Podstawa i zakres opracowania
2. Stan istniejący
3. Zasady organizacji ruchu

RYSUNKI:

A. Plan sytuacyjny trasy (skala 1:2000)

- 01.** Od promu przez Wisłę w Łomiankach do końca istniejącego wału w rejonie istniejącego kolektora (rejon 525 km Wisły)
- 02.** Od końca istniejącego wału w rejonie istniejącego kolektora (rejon 525 km Wisły), do skrzyżowania ulic: Farysa i Prozy.
- 03.** Na południe od skrzyżowania ulic: Farysa i Prozy do obszaru budowy węzła Trasy Mostu Północnego.
- 04.** Odcinek piaskarnia – Gwiazdzista.
- 05.** Odcinek od węzła z ul. Gwiazdzistą do południowej granicy planowanego terenu zieleni urządzonej (ZU2) wg mpzp Pasa Nadwiślańskiego (w tym węzeł z trasą Armii Krajowej).
- 06.** Od południowej granicy planowanego terenu zieleni urządzonej (ZU2) wg mpzp Pasa Nadwiślańskiego do placu widokowego przed Bramą Straceń w Cytadeli.
- 07.** Od północnej granicy placu widokowego przed Bramą Straceń w Cytadeli do północnej granicy przebudowy bulwarów według rozwiązań konkursowych (w tym węzeł z Mostem Gdańskim).
- 08.** **BRAK PLANUSZY** – organizacja ruchu opracowywana w ramach projektu przebudowy bulwarów
- 09.** Od zjazdu z drogi technicznej przed Mostem Poniatowskiego, do mostu nad kanałem do Portu Czerniakowskiego (w tym węzeł z Mostem Poniatowskiego bez połączeń dla rowerów).
- 10.** Od placu przy moście nad kanałem do Portu Czerniakowskiego do południowej granicy terenu MPWiK.
- 11.** Od południowej granicy terenu MPWiK do rejonu na południe od ul. Bananowej (508 km Wisły).
- 12.** Od 508 do 505,5 km Wisły (w tym węzeł pieszo-rowerowy z Mostem Siekierkowskim).
- 13/14.** Od 505,5 do 501,8 km Wisły (w tym ujście rzeki Wilanówki i kanał ujęcia wody dla EC Siekierki)
- 15.** Od 501,8 do 500,2 km Wisły.
- 16.** Od 500,2 do 498,2 km Wisły.
- 17.** Od 498,2 do południowej granicy m.st. Warszawy (rejon 497 km Wisły) oraz możliwość kontynuacji zadania na terenie gminy Konstancin Jeziorna.

1. Podstawa i zakres opracowania

Niniejszy projekt koncepcyjny organizacji ruchu jest integralną częścią dokumentacji koncepcyjnej Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego, opracowanej na zamówienie Zarządu Mienia m.st. Warszawy (umowa ZMW/66/2010/I3/AK/C). Zakres obszarowy opracowania obejmuje m.st. Warszawa w granicach pasa niezbędnego do zlokalizowania trasy rowerowej możliwie jak najbliżej lewego brzegu rzeki Wisły. Właściwą jednostką miasta pełniącą funkcje zarządzającego ruchem na tym terenie, jest lub będzie w najbliższym czasie, zamawiający niniejsze opracowanie. Wyjątek stanowią odcinki, na których NSR przebiega w pasie drogowym drogi publicznej, poza Młocinami, na ogół są to odcinki przebiegu wspólnego z Rowerowym Szlakiem Wisły (RSW) oraz odcinek RSW objęty projektem NSR, na odcinku od KS „Spójnia” do Mostu Śląsko - Dąbrowskiego. W celu zapewnienia lepszego powiązania z podwarszawskimi terenami rekreacyjnymi, projektowany szlak wybiega w niewielkim zakresie na teren sąsiednich gmin, Łomianki i Konstancin Jeziorna.

Koncepcja zawiera jednowariantową propozycję przebiegu turystyczno – rekreacyjnej trasy rowerowej wzdłuż lewego brzegu Wisły, stanowiącej część programu projektu pn. *Warszawski Węzeł Wodno-Rowerowy „Pedałuj i płyń” (bike & sail)*. Propozycja przebiegu trasy, wybrana została na podstawie analiz dotychczasowych opracowań dotyczących terenu objętego opracowaniem, warunków terenowych (w tym dostępności terenu), warunków wodnych (zwłaszcza zasięgu poziomu wody o różnym prawdopodobieństwie występowania), realności realizacyjnej analizowanych rozwiązań i atrakcyjności widokowo rekreacyjnej terenu. Szlak stanowić będzie element Wiślanej Trasy Rowerowej z Wisły do Gdańska, Szlaku rowerowego EuroVelo E2 Galway/Irlandia–Moskwa/Rosja i Eurovelo E11 Ateny/Grecja –Nordkapp/Norwegia oraz Szlaku Bursztynowego w systemie dróg rowerowych Greenways. Ze względu na istniejące walory przyrodnicze i warunki techniczne, szlak rowerowy zostanie zróżnicowany na odcinki o różnym charakterze, szerokości i rodzaju nawierzchni. W koncepcji programowo – przestrzennej zostały określone podstawowe parametry rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego wzdłuż Wisły oraz niektóre parametry powiązań z innymi trasami rowerowymi. Projekt koncepcyjny organizacji ruchu zawiera zasady i środki prawne wprowadzenia organizacji ruchu odpowiadającej założeniom funkcjonalnym określonym w koncepcji programowo – przestrzennej.

Dlatego zasady organizacji ruchu podano na planszach o takim samym zakresie obszarowym i takich samych numerach identyfikacyjnych, jak dla koncepcji programowo – przestrzennej. Ponieważ jednak organizacja ruchu dotyczy tylko odcinków realizowanych w ramach koncepcji NSR, dla odcinków realizowanych według odrębnych projektów, nie przedstawiono szczegółowych zasad organizacji ruchu. Nie zawsze też był konieczny tak duży obszar sąsiadującego terenu.

W związku z tym liczba plansz jest o 2 mniejsza niż w koncepcji programowo – przestrzennej, co uwzględniono w spisie rysunków; nie występuje plansza nr 08 (w całości obejmująca odcinek z innego projektu), a rys. nr 13 i 14 zostały umieszczone na jednej planszy o podwójnym numerze 13/14. Projekt wykonawczy organizacji ruchu powinien uwzględniać skoordynowanie zasad wszystkich organizacji ruchu na ciągu NSR.

2. Stan istniejący

W Warszawie funkcjonuje obecnie 250 km tras przeznaczonych w różny sposób dla ruchu rowerowego; od ciągów pieszo-rowerowych (bez części chodnika deklarowanego dla ruchu rowerowego lub z częścią zadeklarowaną znakami poziomymi, nieraz wzbogaconymi zróżnicowanym kolorem nawierzchni), po wydzielone drogi dla rowerów. Jest nawet krótki odcinek ulicy z powierzchniami wydzielonymi na jezdni z przeznaczeniem dla ruchu rowerowego.

Nadwiślański Szlak Rowerowy przebiega wzdłuż lewego brzegu Wisły, w większości na terenach nie wyposażonych obecnie w rozwiązania dla ruchu rowerowego, które mimo iż bywają użytkowane przez rowerzystów, to jednak nie mają wprowadzonej organizacji ruchu. Pewne elementy organizacji ruchu występują jedynie na odcinkach zainwestowanych RSW.

Trasa rowerowa w lewobrzeżnej części Warszawy, przecinająca miasto z północy na południe, była pierwszą trasą w okresie odradzania się ruchu rowerowego w Stolicy i odegrała istotną rolę w tym procesie. Od początku istnienia, jest to trasa o największym ruchu rowerowym. Według pomiarów wykonanych w czerwcu 2010 r., przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, ruch rowerowy w obu kierunkach na wysokości KS „Spójnia” dochodzi w dni robocze do **300 rowerów/h**, a w dni wolne od pracy przekracza **450 rowerów/h**. Co prawda w czasie pomiarów wykonanych w tym samym okresie na przebiegającej na terenach zalewowych w rejonie Starego i Nowego Miasta ścieżce rowerowej przypisanej do szlaku RSW, zanotowano w dni wolne od pracy niespełna **120 rowerów/h**, a w dni robocze poniżej **70 rowerów/h**. Jednak na tym odcinku znaczna część osób podróżujących rowerami wybiera przejazd bulwarem bezpośrednio nad Wisłą, a oprócz tego na krótkim odcinku (od ul. Wenedów do ul. Grodzkiej) funkcjonuje ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie Wisłostrady. Na podstawie wrywkowych obserwacji wzajemnych proporcji liczby rowerów korzystających z asfaltowej ścieżki rowerowej i jadących bulwarami nad Wisłą, można oszacować ruch rowerowy po wschodniej strony Wisłostrady na poziomie ponad **700 rowerów/h** w dni wolne od pracy.

3. Zasady organizacji ruchu

Dla Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego przewidziano następujące formy organizacji ruchu:

1. droga dla rowerów;
2. ciąg pieszo – rowerowy;
3. droga dla pieszych lub chodnik;
4. strefa zamieszkania;
5. ciąg pieszo – jezdni 30 km/h;
6. zakaz ruchu kołowego, nie dotyczący rowerów i innych określonych pojazdów;
7. ruch rowerowy po jezdni istniejącej ulicy.

Projektowane formy organizacji ruchu zostały dostosowane do rozwiązań geometrycznych i przestrzennych na poszczególnych odcinkach NSR oraz na nowo projektowanym odcinku RSW. Poniżej przedstawiono podstawowe definicje, przepisy i znaki drogowe właściwe dla odpowiedniej organizacji ruchu, według ustawy *Prawo o ruchu drogowym* (z przywołaniem art.) i rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy (z przywołaniem §).



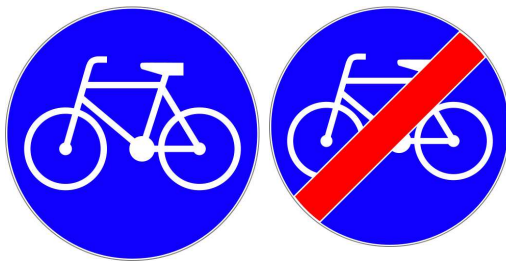
droga dla rowerów

Droga dla rowerów oznacza: - drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi (art.2, pkt.5);

Kierujący rowerem jednośladowym **jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów** lub z drogi dla rowerów i pieszych (art.33, ust.1).

Kierujący pojazdem, **przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych**, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu (art.26, ust.4).

Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi (art.11, ust.4).



przeznaczonej dla kierujących rowerami jednośladowymi (§37).

1. **Znak C-13 "droga dla rowerów"**

oznacza drogę przeznaczoną dla kierujących rowerami jednośladowymi, którzy **są obowiązani do korzystania z tej drogi**.

2. **Znak C-13a "koniec drogi dla rowerów"** oznacza koniec drogi

 ciąg pieszo-rowerowy

Kierujący rowerem jednośladowym **jest obowiązany korzystać** z drogi dla rowerów lub **z drogi dla rowerów i pieszych**. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, **jest obowiązany** zachować szczególną ostrożność i **ustępować miejsca pieszym** (art.33, ust.1).



1. Umieszczone na jednej tarczy symbole znaków **C-13 i C-16** oznaczają, że droga jest przeznaczona dla pieszych i kierujących rowerami jednośladowymi; ruch pieszych rowerzystów odbywa się:

1) na całej powierzchni, jeżeli symbole oddzielone są kreską poziomą,



2) odpowiednio po stronach drogi wskazanych na znaku, jeżeli symbole oddzielone są kreską pionową.

2. Przepisy ust. 1 oraz § 37 ust. 2 i § 39 ust. 2 stosuje się odpowiednio dla oznaczania końca drogi przeznaczonej dla pieszych i kierujących rowerami jednośladowymi (§ 40).

droga dla pieszych, chodnik

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

1) **droga** - wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, **chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów**, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt;

Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku - z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, ... (art.11, ust.1)

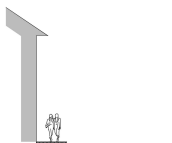
Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu (art.26, ust.4).



1. **Znak C-16 "droga dla pieszych"** oznacza drogę lub jej część przeznaczoną dla pieszych, którzy są obowiązani z niej korzystać.

2. **Znak C-16a "koniec drogi dla pieszych"** oznacza koniec drogi przeznaczonej dla pieszych (§39).

Ze znakiem C-16 nie wiąże się żaden zakaz ruchu kołowego, ani jakiegokolwiek inne jego ograniczenie.



chodnik - część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych (art.2, pkt. 9).

Potwierdza to **§10, ust.1** warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:

Droga powinna mieć w szczególności:

- 1) jezdnię - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów,
- 2) pobocza lub chodnik - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pieszych,
- 3) torowisko tramwajowe - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów szynowych.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

3) jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych (art.26, ust.3).

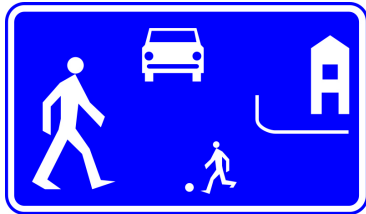
ROWER JEST POJAZDEM, ALE OPRÓCZ TEGO:

5. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jednośladowym jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

- 1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem lub
- 2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów.

6. Kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym (art.33).

Według art.2, pkt. 16 **strefa zamieszkania** oznacza: - obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;



1. Znak **D-40 "strefa zamieszkania"** oznacza wjazd do strefy zamieszkania.
Znak **D-41 "koniec strefy zamieszkania"** oznacza wyjazd ze strefy zamieszkania.
2. Znak D-40 informuje ponadto, że umieszczone w strefie zamieszkania urządzenia i rozwiązania wymuszające powolną jazdę mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi. (§ 58).

Według art.11 dotyczącego ruchu pieszych:

(1. Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku - z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi.

2. Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.

3. Piesi idący jezdnią są obowiązani iść jeden za drugim. Na drodze o małym ruchu, w warunkach dobrej widoczności, dwóch pieszych może iść obok siebie.

4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi.)

ALE:

Przepisów ust. 1-4 nie stosuje się w strefie zamieszkania. **W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem** (art.11 ust.5).

NATOMIAST:

4. **Kierujący pojazdem**, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, **jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu.**

5. Przepis ust. 4 stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym **ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni** (art.26).

OPRÓCZ TEGO:

Zabrania się postoju: w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu;(art..49, ust.2, pkt. 4).

Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczynaniu jazdy po postoju lub zatrzymaniu się niewynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego oraz **przy wjeździe**:

1) na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu, z drogi niebędącej drogą publiczną **oraz ze strefy zamieszkania**; (art.17, ust.1, pkt.1)

Dziecko w wieku do 7 lat może korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat. **Nie dotyczy to strefy zamieszkania** (Art.43, ust.1).

 ciąg pieszo-jezdny strefa 30



Według §14, ust.2, warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie::

Dopuszcza się zastosowanie dojścia i dojazdu do działek budowlanych w postaci ciągu pieszo-jezdnego, pod warunkiem że ma on szerokość nie mniejszą niż 5 m, umożliwiającą ruch pieszy oraz ruch i postój pojazdów.

Jeżeli jest to ciąg pieszo – jezdny, bez wyodrębnionej jezdni i chodnika, przepisy art.26 ust 4 i 5 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* obowiązują tak samo, jak w wypadku strefy zamieszkania.

 zakaz ruchu kołowego
nd rowerów i określonych pojazdów



Przepisów art. 11-14 nie stosuje się w razie zamknięcia ruchu pojazdów na drodze (art.15).

Art. 11-14 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, zawiera przepisy regulujące zasady ruchu pieszego na drogach:

Art. 11. 1. Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku - z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi.

2. Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść lewą stroną drogi.

3. Piesi idący jezdnią są obowiązani iść jeden za drugim. Na drodze o małym ruchu, w warunkach dobrej widoczności, dwóch pieszych może iść obok siebie.

4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi.

5. Przepisów ust. 1-4 nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.

komentarze

Art. 12. 1. Kolumna pieszych, z wyjątkiem pieszych w wieku do 10 lat, może się poruszać tylko prawą stroną jezdni.

2. Do kolumny pieszych w wieku do 10 lat stosuje się odpowiednio przepisy art. 11 ust. 1 i 2.

3. Liczba pieszych idących jezdnią w kolumnie obok siebie nie może przekraczać 4, a w kolumnie wojskowej - 6, pod warunkiem że kolumna nie zajmuje więcej niż połowy szerokości jezdni.

4. Piesi w wieku do 10 lat mogą iść w kolumnie tylko dwójkami pod nadzorem co najmniej jednej osoby pełnoletniej.

5. Długość kolumny pieszych nie może przekraczać 50 m. Odległość między kolumnami nie może być mniejsza niż 100 m.

6. Jeżeli przemarsz kolumny pieszych odbywa się w warunkach niedostatecznej widoczności:

- 1) pierwszy i ostatni z idących z lewej strony są obowiązani nieść latarki:
 - a) pierwszy - ze światłem białym, skierowanym do przodu,
 - b) ostatni - ze światłem czerwonym, skierowanym do tyłu;
- 2) w kolumnie o długości przekraczającej 20 m idący po lewej stronie z przodu i z tyłu są obowiązani używać elementów odblaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym, a ponadto idący po lewej stronie są obowiązani nieść dodatkowo latarki ze światłem białym, rozmieszczone w taki sposób, aby odległość między nimi nie przekraczała 10 m;
- 3) światło latarek powinno być widoczne z odległości co najmniej 150 m.

7. Zabrania się:

- 1) ruchu po jezdni kolumny pieszych w czasie mgły; zakaz ten nie dotyczy kolumny wojskowej lub policyjnej;
- 2) ruchu po jezdni kolumny pieszych w wieku do 10 lat w warunkach niedostatecznej widoczności;
- 3) prowadzenia po jezdni kolumny pieszych przez osobę w wieku poniżej 18 lat.

komentarze

Art. 13. 1. Pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.

2. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu.

3. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, o którym mowa w ust. 2, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadłe do osi jezdni.

4. Jeżeli na drodze znajduje się przejście nadziemne lub podziemne dla pieszych, pieszy jest obowiązany korzystać z niego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

5. Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych.

6. Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym.

7. Jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu.

8. Jeżeli przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze dwujezdniowej, przejście na każdej jezdni uważa się za przejście odrębne. Przepis ten stosuje się odpowiednio do przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą innych urządzeń na jezdni.

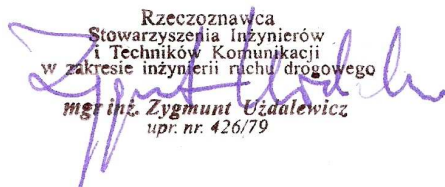
komentarze

Art. 14. Zabrania się:

- 1) wchodzenia na jezdnię:
 - a) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,
 - b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;
- 2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;
- 3) zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko;
- 4) przebiegania przez jezdnię;
- 5) chodzenia po torowisku;
- 6) wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto;
- 7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują.

 ruch rowerowy po jezdni

Wskazane aby były to ulice z uspokojeniem ruchu kołowego „strefa 30 km/h”, a zastosowane rozwiązania i urządzenia spowalniające ruch kołowy, były przyjazne dla ruchu rowerowego.

Rzecznik
Stowarzyszenia Inżynierów
i Techników Komunikacji
w zakresie inżynierii ruchu drogowego

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz
upr. nr. 426/79