



Grzegorz Obara  
Naczelnik Wydziału Studiów  
GDDKiA-DSWSK-4/4117/DK-7/47/2010

Kraków, dnia 14.10.2010 r.

**Pan Łukasz Oleszczuk  
Przewodniczący KR SISKOM  
Ul. Mroczna 5/23  
01-456 Warszawa**

**Dotyczy: opinia w sprawie warunków technicznych umożliwiających dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych**

W odpowiedzi na Pana pismo GDDKiA/II/85/10/LO z dnia 16.09.2010 roku w sprawie warunków technicznych umożliwiających dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na ulicach jednokierunkowych informujemy.

1. Przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. nr 170 poz. 1393 z późniejszymi zmianami) przewidują specjalny znak drogowy służący m. in. dopuszczeniu ruchu rowerów pod prąd. Jest to tabliczka T-22 („nie dotyczy rowerów jednośladowych”) umieszczana pod znakiem B-2 („zakaz wjazdu”) i D-3 („droga jednokierunkowa”) oraz pod powiązаныmi z nimi znakami B-21 i B-22 (zakaz skręcania odpowiednio w lewo i w prawo).
2. Przepisy przywołanego rozporządzenia stwierdzają, że znak T-22 umieszczony pod znakami B-2 i D-3 oznacza, że znaki te „nie dotyczą rowerów jednośladowych wjeżdżających na wyznaczony na jezdni pas ruchu dla rowerów”. Jednocześnie ani ustawa Prawo o Ruchu Drogowym ani żaden inny akt prawny nie definiuje pojęcia „pas ruchu dla rowerów”, zaś ta sama ustawa określa w art. 2 pkt. 7 pas ruchu jako „każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi”. Kluczowe jest tu stwierdzenie „oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi”.
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. nr nr 220 poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 r.) w Załączniku 2 w punkcie 1.2 mówi, że „oznakowaniu poziomemu podlegają na całej długości drogi krajowe i wojewódzkie [...] o szerokości jezdni 6 m i większej” oraz „Na drogach powiatowych i gminnych zaleca się stosować zasadę oznakowania poziomego jak na drogach krajowych i wojewódzkich. Zakres oznakowania może być ograniczony przez organ zarządzający ruchem do miejsc niebezpiecznych”. Dopuszcza tym samym brak oznakowania poziomego, pozostawiając uznanie Zarządcy Drogi, gdzie na drogach powiatowych i gminnych powinno się ono znaleźć. Jednocześnie żaden przepis Rozporządzenia z 3 lipca 2003 nie wymaga wprost stosowania oznakowania poziomego w przypadku pasów rowerowych w jezdni – choć taki wymóg jest wprost zapisany np. w przypadku pasów ruchu dla autobusów czy przejazdów rowerowych. Wymóg zastosowania oznakowania poziomego jest zawarty w przepisach dotyczących przejazdów rowerowych oraz stosowania znaku pionowego F-19, którego stosowanie nie jest obligatoryjne.

4. Żaden przepis ustawy Prawo o Ruchu Drogowym nie zawiera wprost wymagań dotyczących przekroju jezdni, dla którego dopuszcza się wprowadzenie dwukierunkowego ruchu rowerowego przy jednym kierunku ruchu ogólnego. Przepis punktu 7.11 Załącznika nr 2 Rozporządzenia z 3 lipca 2003 roku mówiący o dopuszczeniu dwukierunkowego pasa rowerowego w jezdni jednokierunkowej o szerokości co najmniej 8,50 m odnosi się do sytuacji odmiennej, w której po lewej stronie jezdni jednokierunkowej wyznaczono dwukierunkowy pas rowerowy o szerokości co najmniej 2,50 m a nie pas ruchu rowerowego pod prąd. (Nawiasem mówiąc, taka organizacja ruchu jest sprzeczna z ustawą Prawo o Ruchu drogowym, gdyż na skrzyżowaniach niemożliwe jest ustalenie pierwszeństwa w przypadku rowerzysty skręcającego z takiego pasa w prawo i pojazdu samochodowego skręcającego z pozostałej części jezdni w lewo).
5. Domniemanie minimalnej wymaganej szerokości pasa ruchu wynika pośrednio nie z ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i rozporządzeń wykonawczych do niej, lecz przepisów wykonawczych do ustawy Prawo o Ruchu Drogowym – Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 roku (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430). Art. 15 ust. 1 stwierdza, że minimalna szerokość pasa ruchu w przypadku dróg klasy D w terenie zabudowy wynosi 2,25 m (dla dróg dwupasowych) a dla jednopasowych - 3,00 m. Szerokość pasa rowerowego zgodnie z art. 46 ust. 3 tego samego rozporządzenia powinna wynosić 1,5 m. Ponieważ ulica jednokierunkowa z dwukierunkowym ruchem rowerowym jest bez wątplenia dwupasowa, zatem na gruncie Prawa Budowlanego minimalna szerokość jezdni jednokierunkowej na której dopuszczalny jest dwukierunkowy ruch rowerowy wynosi 3,75 m. Żaden przepis nie zabrania, aby na tym przekroju dopuszczony był postój pojazdów.
6. Należy zwrócić uwagę na fundamentalny problem, wynikający z wadliwego zapisu Rozporządzenia z 3 lipca 2003 roku przed którym staje Zarządca Drogi decydujący o wyznaczeniu w jezdni pasów ruchu dla rowerów. Przepis punktu 7.11 stwierdza, że *"Na odcinku jezdni, na którym wyznaczony został pas dla rowerów należy wyeliminować zatrzymywanie pojazdów."* Zgodnie z art. 2 ust. 29 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym *"zatrzymanie pojazdu" to "unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie wynikające z tych warunków lub przepisów"*. Zarządca drogi nie ma żadnej możliwości spełnienia wymogów punktu 7.11. Znaki B-35 lub B-36 dotyczą wyłącznie postoju (unieruchomienie pojazdu powyżej 1 minuty) lub zatrzymania nie wynikającego z warunków ruchu. Tymczasem przepis rozporządzenia wymaga eliminacji zatrzymywania w ogóle - a nie tylko zatrzymywania nie wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego. Stąd jedynym możliwym sposobem spełnienia wymogów rozporządzenia jest eliminacja ruchu wszystkich pojazdów, w tym rowerów - bo rozporządzenie nie wyłącza w tej mierze rowerów. A to jest możliwe tylko znakiem B-1 *"zakaz ruchu w obu kierunkach"*, co stawia pod znakiem zapytania sens wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów. Znak B-1 powinien obejmować również rowerzystów, gdyż ich zatrzymywanie też powinno zostać zgodnie z życzeniem autorów rozporządzenia wyeliminowane.

**Reasumując:** na gruncie przepisów ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i Prawo Budowlane oraz rozporządzeń wykonawczych do nich dopuszczalne jest otwieranie ulic jednokierunkowych dla ruchu rowerzystów w obu kierunkach. Możliwe jest to samym oznakowaniem pionowym (tabliczki T-22 pod znakami B-2 i D-3). Minimalna szerokość jezdni powinna wynosić co najmniej 3,75 m – przy czym w tym przekroju może być dopuszczony również postój pojazdów. Przepisy nie stawiają żadnych innych warunków. Zarządca drogi powinien w tej sytuacji posilkować się przykładami Najlepszej Praktyki z innych krajów.

### **Generalne zasady są następujące:**

- W strefach zamieszkania i ulicach uspokojonego ruchu (do 30 km/godz tzw. TEMPO 30) ruch rowerów pod prąd dopuszcza się samym oznakowaniem pionowym, ewentualne oznakowanie poziome spotyka się na wlotach skrzyżowań;
- W ulicach o większych prędkościach dopuszczalnych lub większych natężeniach ruchu stosuje się oznakowanie poziome;
- W ulicach o większych natężeniach ruchu i przebiegu esowanym lub na skrzyżowaniach z dużymi natężeniami ruchu na relacjach skrzętnych wskazane jest stosowanie wysp dzielących na skrzyżowaniach i łukach, aby uniemożliwić samochodom ich „ściananie” i zajeżdżanie drogi rowerzystom;

W Polsce ruch rowerowy pod prąd wprowadziło wielu zarządców dróg. Pionierem był Poznań, gdzie powstał pierwszy kontrapas (ul. Wroniecka, 1994). Kolejnym miastem był Kraków (ul. Sławkowska, bez oznakowania poziomego, 1995 oraz ul. Grodzka, Kopernika, Reymana – z oznakowaniem poziomym, 2000-2002). Kolejne ulice jednokierunkowe z dwukierunkowym ruchem rowerowym powstały we Wrocławiu (bez oznakowania poziomego) i Warszawie (Oboźna, z oznakowaniem poziomym). W lipcu 2010 roku Gdańsk wprowadził ruch rowerowy pod prąd na 30 ulicach Starego Miasta (wyłącznie oznakowaniem pionowym, bez oznakowania poziomego). Zarządca dróg w Krakowie, stojąc na stanowisku dokładnie odwrotnym do zarządcy dróg w Gdańsku wprowadził we wrześniu 2010 ruch pod prąd na 9 ulicach oznakowaniem poziomym, popełniając przy tym zasadnicze błędy w organizacji ruchu na skrzyżowaniach – błędy których w większości można było uniknąć nie stosując oznakowania poziomego (m.in. błędnie zastosowano strzałki kierunkowe P-8, brak przejazdów rowerowych przez skrzyżowania, błędny przebieg pasów na wlotach). Jednocześnie wbrew własnemu stanowisku, na wielu ulicach jednokierunkowych lub odcinkach jednokierunkowych dopuszcza ruch rowerów pod prąd bez oznakowania poziomego (ul. Sławkowska, Szewska, Karmelicka, Kanonicza, Mały Rynek).

**NACZELNIK WYDZIAŁU  
STUDIÓW - KRAKÓW**

*mgr inż. Grzegorz Obara*

Sprawę prowadzi:  
Dr inż. Tadeusz Kopta  
(12) 616 37 33  
[tkopta@gddkia.gov.pl](mailto:tkopta@gddkia.gov.pl)