

Wybrane problemy prawne infrastruktury rowerowej

-

Marcin Hyla

Departament Studiów GDDKiA

mhyla@krakow.gddkia.gov.pl

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Uwarunkowania formalne:

- ustawa **PoRD**
- rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (prawo bud.)
- rozporządzenie MI w sprawie **znaków i sygnałów** drogowych (PoRD)
- rozporządzenie w sprawie **szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów** drogowych (PoRD)

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Przepisy są niejasne i niespójne

- **sprzeczność** PoRD i Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym (1968)
- **brakuje szeregu znaków i sygnałów** drogowych dla rowerzystów
- stosowanie niektórych znaków i sygnałów jest obostrzone **nieracjonalnymi ograniczeniami**

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Pasy rowerowe w jezdni

- co to jest pas rowerowy? (nie spełnia definicji pasa ruchu)
- czy pas rowerowy wolno wyznaczać na nowo budowanej (nie *remontowanej*) drodze?
- jak prowadzić pasy rowerowe na skrzyżowaniach i przed nimi?
- jak pogodzić zapisy rozporządzenia z PoRD?



Ile przepisów naruszono tym dobrym projektem?

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku I

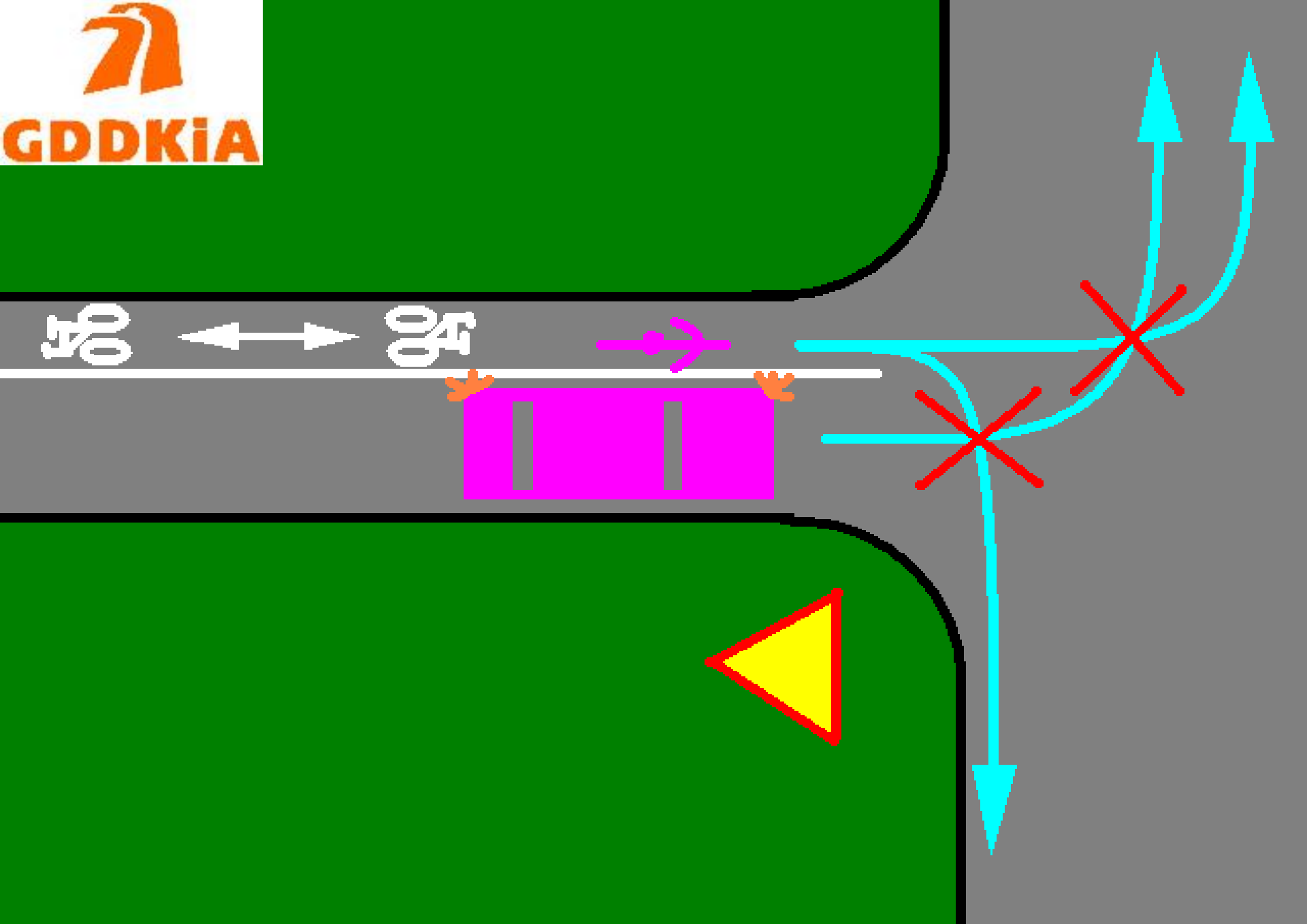
- dwukierunkowy pas rowerowy w jezdni ulicy jednokierunkowej (*rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów....*)
- kto ma pierwszeństwo na skrzyżowaniach ulic z takimi pasami?
- dlaczego nie wyznacza się dwukierunkowych pasów ruchu np. dla autobusów?



Rozwiązanie słuszne, ale kto ma pierwszeństwo?



Wadliwy bo dwukierunkowy pas rowerowy w jezdni



Pierwszeństwo nie jest ustalone

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku II:

- znaki drogowe umieszcza się po **prawej stronie jezdni** lub nad pasem ruchu; po lewej – **tylko** jako powtórzenie lub jeśli przepis szczegółowy stanowi inaczej (np. B-36)
- jak **zgodnie z przepisami** oznakować konieczność przekroczenia przez rowerzystę jezdni i skorzystania z drogi rowerowej?



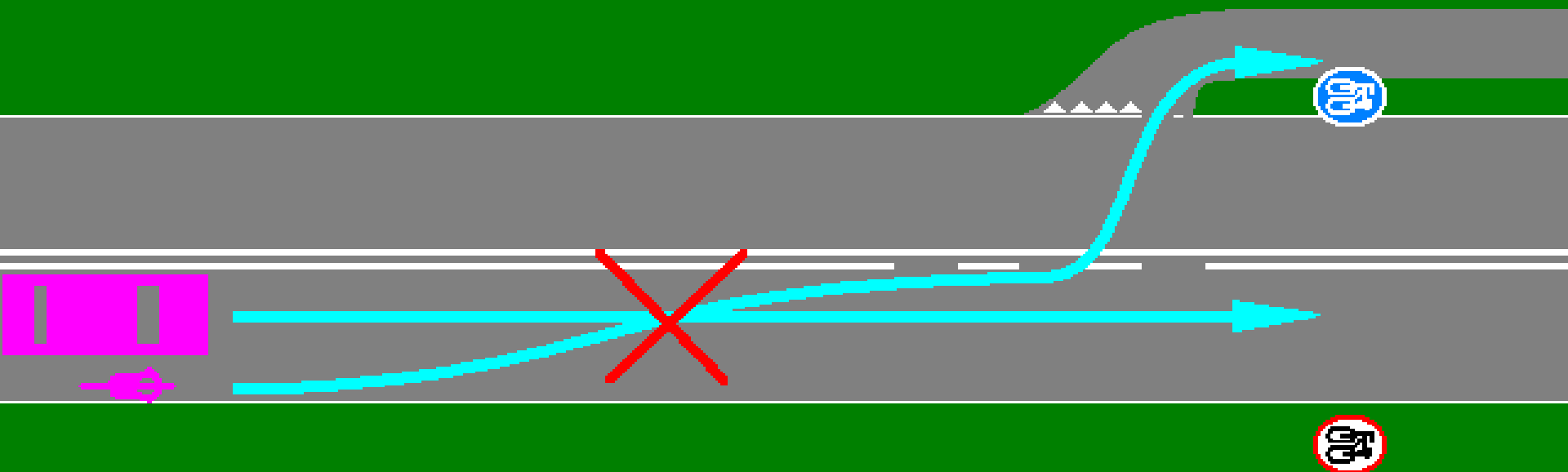


Po przeciwnej stronie drogi widoczny (?) znak C13/C16

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku II – ciąg dalszy:

- skuteczne oznakowanie wymagałoby znaku B-9 po prawej stronie jezdni
- egzekucja takiej niebezpiecznej organizacji ruchu jest w praktyce niemożliwa
- brak w przepisach znaku informującego o sposobie jazdy rowerem
- jakie są konsekwencje praktyczne?



Wjazd na drogę rowerową jest bardzo ryzykowny

Am Struckmannshof



Nicht Martinstraße
sicherer über
Katharinenstraße





Problemy prawne infrastruktury rowerowej



DK2: rowerzyści po obu stronach jezdni, w tym pod prąd

Problemy prawne infrastruktury rowerowej



Problemy prawne infrastruktury rowerowej



DK2: większość rowerzystów skręca w lewo nielegalnie

Problemy prawne infrastruktury rowerowej



DK2: droga rowerowa niedostępna z jezdni...

Problemy prawne infrastruktury rowerowej



Problemy prawne infrastruktury rowerowej



DK2: brak skomunikowania drogi rowerowej z jezdniami

Problemy prawne infrastruktury rowerowej



Problemy prawne infrastruktury rowerowej



DK2: penalizacja bezpiecznych (!) zachowań

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku III:

- **Nieobowiązkowe** ciągi rowerowe
- Znak C-13 (droga dla rowerów) i pochodne nakładają na rowerzystę **obowiązek** korzystania z niej, mimo że często wiąże się to ze znacznymi niedogodnościami
- Kombinacja znaków C-16/T-22 (droga dla pieszych z **dopuszczonym** ruchem rowerowym) nie nakłada takiego obowiązku

Problemy prawne infrastruktury rowerowej



Nie dotyczy



Rozwiązanie: nieobowiązkowy ciąg rowerowy

Problemy prawne infrastruktury rowerowej



Problemy prawne infrastruktury rowerowej



Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku IV:

- droga rowerowa wokół ronda



■ **Foto: ZDW Kraków**

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku IV:

- droga rowerowa wokół ronda
- problem pierwszeństwa na przejazdach rowerowych: rowerzysta jedzie na wprost, samochód opuszczający rondo zmienia kierunek jazdy (linia krawędziowa!)
- widoczność wzajemna i czytelność manewrów jest bardzo zła



„Bezpieczne” rozwiązanie dla rowerzystów



Rowerzyści wiedzą swoje...



Rowerzysta wjeżdżający na przejazd ma pierwszeństwo

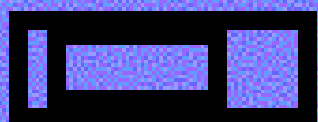


Samochód opuszczający rondo zmienia kierunek jazdy!

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Analiza przypadku IV - ciąg dalszy:

- Konwencja Wiedeńska o Ruchu Drogowym a ustawa PoRD
- KW: pierwszeństwo ma pojazd jadący na wprost w tym rowerzysta na drodze rowerowej poza jezdnią (art. 16 KW)
- PoRD: pierwszeństwo ma pojazd skręcający, rowerzysta jadący drogą rowerową musi ustąpić pierwszeństwa (art. 27 i art. 33 PoRD)



Konwencja Wiedeńska i PoRD są sprzeczne



Kto tu ma pierwszeństwo na podstawie jakiego przepisu

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Ekspertyza Biura Analiz Sejmowych:

- Konwencja Wiedeńska stosuje się **bezpośrednio**
- Konwencja Wiedeńska jest **ważniejsza** niż PoRD jeśli ich zapisów nie da się pogodzić
- Konwencja Wiedeńska **nie dopuszcza** odmiennych uregulowań krajowych
- nowelizacja PoRD z 2001 jest **bezskuteczna**

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Konwencja Wiedeńska, art. 16 ust. 2:

- *Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący - nie naruszając postanowień artykułu 21 niniejszej konwencji dotyczących pieszych - jest obowiązany przepuścić pojazdy jadące z przeciwnego kierunku na jezdni, którą zamierza opuścić, **oraz rowery i motorowery jadące po drogach dla rowerów, przecinających jezdnię, na którą zamierza wjechać.***

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Wnioski

- organizacja ruchu na skrzyżowaniach jest **problematyczna**
- poprawna organizacja ruchu wymaga **naginania przepisów** rozporządzeń
- **literalne** stosowanie przepisów **może** skutkować wadliwą organizacją ruchu rowerowego i **pogorszeniem** BRD

Problemy prawne infrastruktury rowerowej

Dziękuję za uwagę

Marcin Hyła

mhyła@krakow.gddkia.gov.pl