



Opinia w sprawie dwukierunkowego ruchu rowerowego na ulicach i drogach jednokierunkowych

Autorzy opinii:

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

Naczelnik Wydziału Studiów:

mgr inż. Grzegorz Obara

Dyrektor Departamentu Studiów:

mgr inż. Marek Rolla

Warszawa - Kraków, maj 2011 r.

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

*ul. Mogilska 25
31-542 Kraków
tel. 012 616 37 33
012 616 37 29*

1. Uwagi wprowadzające

Dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego w jezdniach ulic jednokierunkowych jest standardową organizacją ruchu w terenie zabudowanym wielu krajach Unii Europejskiej (zwłaszcza w Holandii, Niemczech, a także Wielkiej Brytanii, Francji czy Irlandii). Jest to rozwiązanie znane i stosowane również w Polsce – pierwszy tzw. kontrapas rowerowy powstał w Poznaniu już w roku 1993 (ul. Wroniecka), następne – w Krakowie (ul. Kopernika, Grodzka, Reymana – lata: 2001 i 2003). Jednak zarządcy dróg w Polsce różnie interpretują obowiązujące przepisy i mimo że przewidują one specjalne znaki drogowe dla takiej organizacji ruchu, niekiedy nie zgadzają się na nią lub stawiają nieracjonalne warunki dla jej wprowadzenia.

Problemy z interpretacją wynikają przede wszystkim z przepisów Rozporządzenia 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 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181ze zm.).

W chwili powstawania niniejszej opinii rozporządzenie to posługiwało się pojęciami **nigdzie nie zdefiniowanymi** lub zdefiniowanymi w ustawie w sposób mało intuicyjny. Chodzi w szczególności o pojęcie "pasa ruchu dla rowerów" (nie zdefiniowane nigdzie a zarazem nie wyczerpujące ustawowej definicji "pasa ruchu") oraz samą, mało intuicyjną definicję pasa ruchu. Zgodnie z art. 2 pkt 7 ustawy Prawo o ruchu drogowym **pas ruchu** to „każdy z podłużnych pasów jezdni, wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi”. Kluczowe jest tu sformułowanie "oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi". Istnienie pasa lub pasów ruchu **wynika przede wszystkim z przekroju jezdni**. Zastosowanie znaków drogowych, pionowych lub poziomych **nie jest warunkiem koniecznym** do zaistnienia pasa lub pasów ruchu na drodze.

Jednak opisana powyżej sytuacja prawna zmieni się po wejściu w życie ustawy z dnia 1 kwietnia 2011 roku o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym. Definiuje ona bowiem pas ruchu dla rowerów (nowy art. 2 pkt 5a) jako „część jezdni przeznaczoną do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi”. Ponadto zniknie z ustawy pojęcie „roweru jednośladowego”, które występuje w definicjach znaków drogowych. Wymagać to będzie zmiany definicji znaków.

2. Przepisy szczegółowe

Zgodnie z art. 7 ust. 2 i 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 roku nr 108 poz. 908 z późniejszymi zmianami) rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 (Dz. U. z 2002 roku nr 170 poz. 1393) w *sprawie znaków i sygnałów drogowych* **określa znaczenie znaków i zakres ich obowiązywania**, zaś 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 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181) jest właściwe dla **określania szczegółowych warunków**

technicznych dla znaków drogowych i warunków umieszczania ich na drogach.

Dwukierunkową organizację ruchu rowerowego w jezdni drogi jednokierunkowej umożliwia tabliczka T-22 („nie dotyczy rowerów jednośladowych”), opisana w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury i Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 lipca 2002 (Dz. U. z 2002 roku nr 170 poz. 1393) w *sprawie znaków i sygnałów drogowych*. Artykuł 2 ust. 4 rozporządzenia mówi, że „napis lub symbol umieszczony na tabliczce pod znakiem drogowym stanowi integralną część znaku. Art. 17 ust 2. tego rozporządzenia stwierdza: „umieszczona pod znakiem B-2 tabliczka T-22 wskazuje, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych wjeżdżających na wyznaczony na jezdni pas ruchu dla rowerów”, zaś art. 44 ust 2. – „umieszczona pod znakiem D-3 tabliczka T-22 wskazuje, że ruch rowerów jednośladowych na wyznaczonym na jezdni pasie ruchu przeznaczonym dla tych pojazdów odbywa się w kierunku przeciwnym do wskazanego na znaku”. Dodatkowo, rozporządzenie opisuje znaki T-22 stosowane łącznie ze znakami B-21 („zakaz skręcania w lewo”) i B-22 („zakaz skręcania w prawo”) co jest logicznym uzupełnieniem przywołanego powyżej przepisu art. 17 ust. 2.

Stosowanie tych znaków dla dwukierunkowej organizacji ruchu rowerowego na jezdni jednokierunkowej określają przepisy Załącznika nr 1 do Rozporządzenia 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 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181) odnoszące się do stosowania znaków pionowych, o następującym brzmieniu:

Punkt 3.2.2. - Zakaz wjazdu:

"Jeżeli na jezdni ruch jest otwarty w jednym kierunku tylko dla określonych pojazdów np:

- karetek pogotowia,*
- pojazdów straży pożarnej,*
- autobusów komunikacji publicznej,*
- rowerów,*

wówczas na wlocie, na którym rozpoczyna się pas ruchu przeznaczony dla tych pojazdów, umieszcza się znak B-2 z tabliczką z napisem określającym pojazdy, których zakaz nie dotyczy, np. „Nie dotyczy karetek pogotowia”, „Nie dotyczy pojazdów straży pożarnej”, „Nie dotyczy MPK” lub z tabliczką T-22, jeżeli zakaz nie dotyczy rowerów. Na przeciwległym wlocie umieszcza się odpowiednio znak F-18, F-18a, F-18b lub znak D-3 z tabliczką T-22."

Punkt 5.2.3. - Droga jednokierunkowa:

"Jeżeli na jezdni jednokierunkowej wyznaczono pas ruchu dla rowerów, na którym ruch odbywa się w kierunku przeciwnym do ruchu pozostałych pojazdów, pod znakiem D-3 umieszcza się tabliczkę T-22 wskazującą, że znak nie dotyczy rowerów jednośladowych."

Żaden przepis Załącznika nr 2 do powyższego rozporządzenia, dotyczącego oznakowania poziomego, nie odnosi się do wyznaczenia pasa ruchu rowerowego pod prąd w ulicach jednokierunkowych. Przepisy punktu 7.11 Załącznika nr 2 odnoszą się jedynie do wyznaczania jednokierunkowego pasa ruchu dla rowerów

zgodnego z kierunkiem ruchu w jezdni dwukierunkowej oraz dwukierunkowego (sic!) pasa ruchu dla rowerów w jezdni jednokierunkowej. Ten drugi przypadek wydaje się sprzeczny ze znowelizowaną 1 kwietnia 2011 roku ustawą PORD, gdyż nie istnieje przepis regulujący pierwszeństwo na skrzyżowaniach z taką organizacją ruchu. W szczególności niemożliwe jest ustalenie, czy pierwszeństwo ma rowerzysta skręcający w prawo z dwukierunkowego pasa ruchu dla rowerów znajdującego się po lewej stronie jezdni, czy samochód skręcający w lewo z pasa ruchu znajdującego się po prawej stronie jezdni. Ponadto ustawa z 1 kwietnia 2011 roku definiuje pas ruchu dla rowerów jako „część jezdni przeznaczoną do ruchu rowerów w jednym kierunku” a nie dwóch kierunkach, jak dyskutowany przepis rozporządzenia, co spowoduje kolejną sprzeczność przepisu rozporządzenia z ustawą.

Przepisy Załącznika nr 2 milczą w kwestii minimalnej szerokości jezdni i innych warunków, od których uzależnia się dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego na jezdni drogi jednokierunkowej. Podane są jedynie minimalne szerokości jezdni i pasa ruchu dla rowerów w przypadku dwukierunkowej jezdni z jednym pasem ruchu dla rowerów (7,5 m) oraz jednokierunkowej jezdni z dwukierunkowym (zatem **niezgodnym** z ustawą z 1 kwietnia 2011) pasem ruchu dla rowerów (8,5 m przy czym szerokość dwukierunkowego, niezgodnego ze znowelizowaną ustawą pasa ruchu dla rowerów musi wynosić co najmniej 2,5 m). Nie jest określona prędkość dopuszczalna lub miarodajna, maksymalna szerokość jezdni, maksymalna liczba pasów ruchu ani inne cechy, od których uzależnia się dopuszczenie takiej organizacji ruchu.

Na koniec należy zwrócić uwagę na dwa szczególne problemy, które wynikają z obecnego prawa. Po pierwsze, przepisy rozporządzenia 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 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181) podają **sprzeczne wymagania** dotyczące linii oddzielającej pas ruchu dla rowerów. Zgodnie z Załącznikiem nr 1 do tego rozporządzenia jest to linia P-2b (punkt 7.2.19 odnoszący się do znaku F-19), zaś zgodnie z punktem 7.11 załącznika nr 2 – linia P-7a lub P-7b (ale już rysunek 7.11.3 przedstawiający rozwiązania typowe omówione w tym rozdziale podaje linie P-7a i P-2b oraz nie wspomnianą w tekście linię P-1e).

Po drugie, przepis punktu 7.11 Załącznika nr 2 do Rozporządzenia 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 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181) jest **niemożliwy do stosowania**. Stwierdza on, że *"Na odcinku jezdni, na którym wyznaczony został pas dla rowerów należy wyeliminować zatrzymywanie pojazdów."* Tymczasem 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 innego instrumentu, umożliwiającego spełnienie przytoczonego powyżej wymogu punktu 7.11 niż ustawienie znaku B-1 "zakaz

ruchu w obu kierunkach". Znaki B-35 lub B-36 dotyczą wyłącznie postoju (unieruchomienie pojazdu powyżej 1 minuty) lub zatrzymywania się **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. **A to jest możliwe tylko przy pomocy znaku B-1 "zakaz ruchu w obu kierunkach", co stawia pod znakiem zapytania sens przepisów punktu 7.11 Załącznika nr 2 dotyczących wyznaczania na jezdni pasów ruchu dla rowerów.**

3. Dyskusja

W świetle powyższych uwag jasne jest, że przepisy nie określają szczegółowych warunków dla organizacji ruchu rowerowego „pod prąd” w jezdniach ulic jednokierunkowych, przewidując jednak odpowiednie znaki drogowe dla niej. Nowelizacja ustawy Prawo o ruchu drogowym z 1 kwietnia 2011 roku wprowadza pojęcia pasa ruchu dla rowerów, jako „*części jezdni przeznaczonej do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczonej odpowiednimi znakami drogowymi*”. Odpowiednie do oznaczenia pasa ruchu dla rowerów są znaki poziome: P-23 „rower”, linie P-2b, P-7a i P-7b oraz znaki pionowe F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów” i tabliczka T-22 „nie dotyczy rowerów jednośladowych” umieszczana pod znakami B-2 i D-3.

Stosowanie znaku F-19 nie jest obligatoryjne, a jest to jedyny znak, któremu zgodnie z przepisami punktu 7.2.19 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 w sprawie *szczególonych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. nr 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181) musi towarzyszyć oznakowanie poziome (w postaci linii P-2b).

Dotychczasowa, **niekwestionowana** praktyka stosowania wyłączeń od znaków B-2 i D-3 dla ruchu rowerów (a także innych pojazdów) wiąże się często z **niestosowaniem oznakowania poziomego**. Przykłady takiej organizacji ruchu istnieją między innymi w Krakowie: jednokierunkowa ul. Bartła dwukierunkowa dla autobusów MPK, ulica Karmelicka na odcinku między ul. Garbarską a ulicami Dunajewskiego i Podwale otwarta w obu kierunkach dla rowerów, taksówek, pojazdów transportu zbiorowego (w tym tramwajów) i pojazdów policji, Mały Rynek między ul. Szpitalną a Stolarską otwarty dla rowerzystów a także w Toruniu, gdzie ul. Fosa Staromiejska jest otwarta w dwóch kierunkach dla taksówek.

Oczywiście, są również liczne przykłady stosowania oznakowania poziomego (linia P-2b/P-7b) towarzyszącego znakom pionowym: w Krakowie ul. Kopernika między ul. Radziwiłłowską a ul. Lubicz/Rondem Mogiłskim (łącznie ze znakiem F-19 oraz wyspami dzielącymi wyposażonymi w słupki U5-b ze znakami C-9 na wlotach skrzyżowań), w Gdańsku - ul. Ogarna, w Warszawie - ul. Oboźna.

Warto tutaj zauważyć, że nieco inne podejście wynika z prawa budowlanego. Artykuł 46 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2

marca 1999 r. (Dz. U. z 1999 roku nr 43 poz. 430) stwierdza: „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”. Wynikać może stąd, że w przypadku **przebudowy** lub **remontu** należy do wyznaczania pasa ruchu dla rowerów stosować oznakowanie poziome. Przepis stosuje się jednak wyłącznie do przebudowy lub remontu, a nie budowy nowej drogi – rozporządzenie nie przewiduje wyznaczania pasów ruchu dla rowerów w ramach nowych inwestycji.

Jednak istnieje **zasadnicza wątpliwość**, czy rozporządzenie to może w ogóle regulować sprawy zastrzeżone dla zupełnie innej ustawy (Prawo o ruchu drogowym), niż ta w której jest delegacja do niego (Prawo budowlane). Ponadto zasada *Lex posterior derogat legi priori* wskazuje, że rozporządzenie z 2003 roku wyłącza stosowanie przepisów rozporządzenia z 1999 roku w przedmiotowym zakresie i wiążące są obecnie przepisy rozporządzenia z 2003 roku. Co więcej, zgodnie z treścią art. 2 przedmiotowego rozporządzenia, jego przepisy stosuje się przy „projektowaniu, wykonywaniu dróg publicznych i związanych z nimi urządzeń budowlanych, a także ich odbudowie, rozbudowie, przebudowie oraz przy remontach objętych obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę” a rozwiązania z zakresu samej inżynierii i organizacji ruchu takiego pozwolenia nie wymagają, zatem nie są regulowane tym rozporządzeniem.

Należy również zauważyć, że Załącznik nr 2 do Rozporządzenia 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 220 z 23 grudnia 2003, poz. 2181) w punkcie 1.2 mówi, że „oznakowaniu poziomemu podlegają na całej długości drogi krajowe i wojewódzkie w zakresie linii segregacyjnych [...] 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”. Innymi słowy np. na dwupasowej drodze klasy L o szerokości jezdni zgodnej z zapisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 1999 (Dz. U. z 1999 roku nr 43 poz. 430) opisywany Załącznik nr 2 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 nie przewiduje malowania linii segregacyjnych, gdyż jezdnia ma szerokość mniejszą niż 5,8 m.

Zatem oznakowanie poziome dla ruchu pod prąd na drogach powiatowych i gminnych jest wskazane w miejscach niebezpiecznych, a wymagane – na drogach krajowych i wojewódzkich, gdzie ruch rowerowy pod prąd może być niezbędną formą organizacji ruchu na niektórych odcinkach dróg dojazdowych lub łącznicach w rejonie węzłów.

4. Wnioski wynikające z polskiego prawa

Żaden przepis polskiego prawa nie określa dla jezdni jednokierunkowej, na której można dopuścić dwukierunkowy ruch rowerowy:

- minimalnej (ani maksymalnej) szerokości jezdni
- prędkości dopuszczalnej lub miarodajnej
- natężenia ruchu
- innych parametrów, które miałyby wpływ na BRD.

Nie jest również precyzyjnie określony sposób oznakowania takiej organizacji ruchu w zakresie oznakowania poziomego. Zarządzający ruchem ma w tej mierze wolną rękę i dwukierunkową organizację ruchu rowerowego może stosować zgodnie z własną oceną sytuacji i w oparciu o doświadczenia z taką organizacją ruchu w Polsce i na świecie. Niezbędne jest jedynie zastosowanie na odpowiednich wlotach znaków B-2 i D-3 z tabliczkami T-22 (oraz odpowiedniego oznakowania na wlotach poprzecznych).

Przymus stosowania oznakowania poziomego występuje jedynie na drogach krajowych i wojewódzkich (o ile ich jezdnie mają szerokość co najmniej 6,0 m) oraz w przypadku zastosowania znaku F-19 – co jednak nie wyklucza stosowania go także w innych przypadkach, w zależności od oceny zarządzającego ruchem.

5. Dobra Praktyka w Polsce i w innych krajach

Doświadczenia zebrane w Polsce i w innych krajach wskazują, że ruch rowerowy pod prąd jest bezpieczny i ułatwia zarządzanie ruchem, pozwalając skracać drogę rowerzystom a nawet eliminować ruch rowerowy z niebezpiecznych odcinków i skrzyżowań z dużym udziałem ruchu ciężkiego lub wysokimi prędkościami miarodajnymi. Ruch rowerowy pod prąd zapewnia kontakt wzrokowy między rowerzystami a kierowcami i ewentualnie wymaga jedynie minimalnych korekt organizacji ruchu na skrzyżowaniach.

W Polsce ruch rowerowy pod prąd jest dopuszczony m.in. na kilkudziesięciu ulicach śródmieścia Gdańska (obszar uspokojonego ruchu z prędkością dopuszczalną 30 km/h i skrzyżowaniami równorzędnymi), kilkunastu ulicach w Krakowie (obszary strefy zamieszkania i strefy uspokojonego ruchu w ścisłym centrum miasta, częściowo ze skrzyżowaniami równorzędnymi), we Wrocławiu, w Poznaniu i w Warszawie. Spotykane są różne formy organizacji ruchu rowerowego pod prąd:

- Wyłącznie oznakowaniem pionowym (Gdańsk, Kraków, Poznań, Wrocław, Warszawa)
- Oznakowaniem pionowym i poziomym (Gdańsk, Wrocław, Warszawa, Kraków, Poznań)
- Oznakowaniem pionowym, poziomym i segregacją fizyczną w miejscach wrażliwych takich jak wloty skrzyżowań i łuki (Kraków).

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na popełniane przy dopuszczeniu dwukierunkowego ruchu rowerowego w jezdniach ulic jednokierunkowych błędy. Należą do nich przede wszystkim:

- nieczytelne lub niezgodne z rozporządzeniem oznakowanie poziome (linie spoza katalogu rozporządzenia, wadliwy, odgięty przebieg w rejonie skrzyżowań)
- brak odpowiedniego oznakowania na skrzyżowaniach dla kierunku przeciwnego do ogólnej organizacji ruchu (np. brak znaku A-7 lub B-20 dla rowerzystów i odpowiednich linii zatrzymań w sytuacji gdy w ulicy poprzecznej znajdują się znaki D-1)
- brak znaku B-21 lub B-22 jeśli w ulicy poprzecznej obowiązuje jeden kierunek ruchu bez wyłączenia rowerzystów a nawet brak tabliczek T-22

pod znakiem D-3 mimo, że na przeciwnym wlocie umieszczono znak B-2 z tabliczką T-22

- brak tabliczek T-22 na wlotach poprzecznych pod znakami B-21, B-22, lub C-1 do C-7.

W ostatnim czasie pojawiły się projekty budowlane dróg wyższych klas (GP) na których ruch rowerowy pod prąd jest jedyną dostępną formą organizacji ruchu na łącznicach i w jezdniach zbiorczo - rozprowadzających w rejonie węzłów ze względu na brak miejsca w pasie drogowym (przykładem jest projekt przebudowy ul. Igołomskiej w Krakowie DK-79). Oczywiście, na odcinkach jednokierunkowych z dwukierunkowym ruchem rowerowym przewidywane jest ograniczenie prędkości do 30 km/h.

W innych krajach Europy stosuje się zarówno kontrapasy rowerowe (pasy rowerowe wyznaczone oznakowaniem poziomym) jak i ruch dwukierunkowy dopuszczony wyłącznie oznakowaniem pionowym. Stosuje się również oznakowanie pionowe któremu towarzyszy oznakowanie poziome w postaci samych odpowiedników znaku P-23 „rower” ze strzałką oznaczającą kierunek ruchu (brak odpowiednika tego znaku w polskich przepisach), bez oznakowania poziomego w postaci linii.

W Belgii zarządca drogi ma obowiązek dopuszczać ruch rowerowy w obu kierunkach jeśli szerokość jezdni ulicy jednokierunkowej jest większa niż 3,0 m, odstępstwa muszą być uzasadnione (np. warunkami ruchu na skrzyżowaniu). Jeśli szerokość jezdni wynosi od 2,6 do 3,0 m, wówczas zarządca drogi może dopuścić ruch rowerowy pod prąd¹. We Francji od 1 lipca 2010 roku wszystkie ulice jednokierunkowe muszą być otwarte dla ruchu rowerowego w obu kierunkach. W innych krajach takiego wymogu prawnego nie ma, ale dwukierunkowy ruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych jest standardem stosowanym w obszarach zabudowanych. W Berlinie na około 200 km ulic jednokierunkowych dopuszczono ruch rowerowy w obu kierunkach.

Z powyższej praktyki i doświadczeń z nią związanych wynikają zasady organizacji dwukierunkowego ruchu rowerowego w jezdniach jednokierunkowych:

- wyłącznie oznakowaniem pionowym – w strefach zamieszkania lub ich odpowiednikach w innych krajach, w strefach uspokojonego ruchu o prędkości do 30 km/h (zwłaszcza przy zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wymuszających stosowanie się do ograniczenia prędkości) **Rys. 1.**

¹ B. Dupriez "Contraflow cycling in Belgium and the Brussels Region". Velo-city Conference. Brussels 2009.

Rys. 1. Dwukierunkowy ruch rowerowy jako zasada na ulicach jednokierunkowych z TEMPEM 30 w Berlinie



- oznakowaniem pionowym, uzupełnionym wyłącznie na wlotach skrzyżowań oznakowaniem poziomym w postaci linii i odpowiedników znaku P-23 „rower” – w obszarach wymienionych w poprzednim punkcie **Rys. 2 i 3.**
- oznakowaniem pionowym i poziomym na całej długości, z możliwością dodatkowego zróżnicowania barwy nawierzchni przeznaczonej do ruchu rowerzystów – na ulicach o większych natężeniach ruchu lub prędkościach miarodajnych wyższych niż 30 km/h **Rys. 4.**
- oznakowaniem pionowym, poziomym oraz dodatkowo segregacją fizyczną na wlotach skrzyżowań i ewentualnie na łukach, gdzie istnieje ryzyko „ścianania” przez samochody zakrętów i zajeżdżania drogi rowerzystom jadącym pod prąd lub gdzie występuje ruch pojazdów ciężkich **Rys.5.**

Na wyżej opisanych ulicach ruch rowerowy zgodny z kierunkiem jazdy samochodów może być organizowany zarówno na pasie samochodowym, jak też na pasie rowerowym przy prawej krawędzi jezdni, przy czym pasy rowerowe dla ruchu zgodnego z kierunkiem jazdy stosuje się przy prędkości powyżej 30 km/h, lub przed skrzyżowaniami, jako tzw. pasy filtrujące, umożliwiające rowerzyście omińnięcie kolejki samochodów i dojazd bezpośrednio do skrzyżowania.

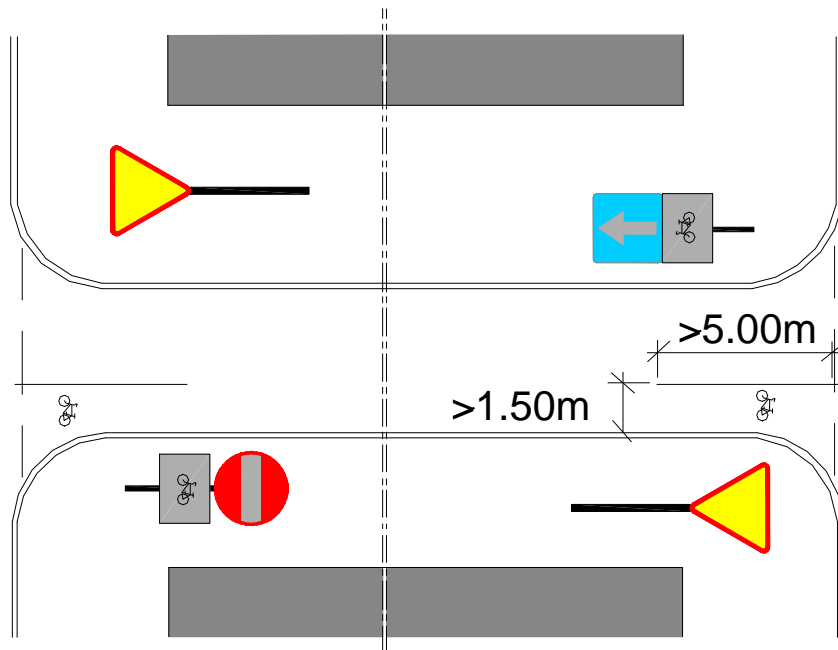
Nic nie stoi też na przeszkodzie, aby w miejscach przewężeń stosować odpowiednie znaki drogowe dające pierwszeństwo określonemu kierunkowi (D-5 „Pierwszeństwo na zwężonym odcinku drogi”) lub pozostawiać tę kwestię

zdrowemu rozsądkowi kierujących – którzy na wąskich jezdniach najczęściej nie rozwijają wyższych prędkości i wzajemnie ustępują sobie pierwszeństwa jeśli jest to konieczne.

Rys. 2. Oznakowanie ulic jednokierunkowych z dwukierunkowym ruchem rowerzystów w Brukseli



Rys. 3. Jeden z rekomendowanych sposobów oznakowania wlotów ulic jednokierunkowych z dwukierunkowym ruchem rowerowym



Rys. 4. Kontrapasy rowerowe należy stosować jako zasadę na ulicach z prędkościami dopuszczalnymi wyższymi niż 30 km/h



Rys. 5. Kontrapas rowerowy w rejonie łuku poziomego – wysepki dzielące zabezpieczające rowerzystów przed ścinającymi zakręt samochodami

