

**Przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) wraz ze zmianami proponowanymi przez inicjatywę **Miasta dla rowerów**, czerwiec 2008**

Proponowane zmiany są zaznaczone **wytłuszczonym drukiem na ciemniejszym tle**. Zmiany polegające na usunięciu tekstu są **zaznaczone jako tekst usunięty**.

#### Przepisy ogólne

##### § 3.

Ilekcroć w rozporządzeniu jest mowa o:

**16) trasie rowerowej – rozumie się przez to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miejscowości lub innej jednostki administracyjnej i obejmujący: wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów.**

##### § 4.

**Ust. 1.** W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujące klasy dróg: [...]

**Ust. 3.** W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujące kategorie tras rowerowych: **główne i pozostałe.**

#### Droga i połączenia dróg Rozdział 1 Wymagania ogólne

##### § 7.

**Ust. 3.** Szerokość ulicy, określona w ust. 1, powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli przewiduje się umieszczenie w tej ulicy większej liczby pasów ruchu, torowiska tramwajowego, ~~ścieżek~~ **dróg i pasów** rowerowych, pasów lub zatok postojowych, pasów zieleni wysokiej lub urządzeń odwodnienia powierzchniowego.

## § 12.

**Ust 1.** Dla klas dróg, o których mowa w § 4 ust. 1, ustala się prędkości projektowe określone w tabeli: [...]

**Ust. 2.** Dla dróg rowerowych, stanowiących część tras o których mowa w § 4. ust 3. ustala się prędkości projektowe określone w tabeli:

- trasy główne: co najmniej 30 km/godz.
- trasy pozostałe: co najmniej 20 km/godz.

## § 43.

**Ust. 4.** Na drodze klasy GP, G lub Z poza terenem zabudowy, w zależności od potrzeb, może być stosowany samodzielny ciąg pieszy, droga rowerowa lub pieszo-rowerowa, usytuowane poza pasem drogowym lub chodnik lub droga rowerowa na koronie drogi, oddzielony od jezdni bocznym pasem dzielącym o szerokości nie mniejszej niż 1,0 m.

### §43a

#### Ust. 1

Na mostach i wiaduktach należy wydzielić ciągi pieszo-rowerowe lub chodnik i drogę rowerową, jeżeli wzdłuż drogi w ciągu której się znajdują, istnieją drogi rowerowe lub istnieją przesłanki aby je zbudować. Infrastruktura pieszo-rowerowa na mostach i wiaduktach powinna być oddzielona od jezdni samochodowej barierą przy zachowaniu skrajni dla drogi rowerowej opisanej w Załączniku 1 punkt 5.2 .

#### Ust. 2.

Wymieniona w ust. 1 infrastruktura może być przeprowadzona osobnym mostem zbudowanym obok mostu dla samochodów pod warunkiem niekolizyjnego skomunikowania ruchu rowerowego.

#### Ust. 3.

Na mostach w ciągu dróg klasy A i S infrastrukturę pieszą i rowerową należy oddzielić od jezdni samochodowej w sposób uniemożliwiający wejście pieszego lub wjazd rowerzysty na jezdnię samochodową.

#### Ust. 4.

Dopuszcza się rezygnację z wydzielenia infrastruktury podanej w ust. 1 jeżeli: a) na moście droga klasy GP, G lub Z posiada po obu stronach pobocze utwardzone o szerokości minimum 1,0 m. b) poza terenem zabudowy w odległości nie przekraczającej 1 km znajduje się łatwo dostępny inny most z którego mogą korzystać piesi i rowerzyści, a droga przezeń łącząca główne cele i źródła podróży w danym obszarze nie będzie dłuższa o więcej niż 20 procent lub 1 kilometr.

## Rozdział 9 Drogi rowerowe

### § 46. Drogi rowerowe w jezdni

**Ust. 1.** Pasy rowerowe w jezdni (pasy dla rowerzystów).

1. W jezdniach dróg klasy G i dróg niższych klas dopuszcza się wyznaczanie jednokierunkowych pasów rowerowych (pasów dla rowerzystów). Pas rowerowy

- może być oddzielony od sąsiednich pasów ruchu podłużnymi znakami poziomymi.
2. Pas rowerowy (pas dla rowerzystów) powinien mieć szerokość co najmniej 1,5 m z zastrzeżeniem punktów 7 i 8 poniżej. Jeśli w ulicy przewiduje się potoki ruchu rowerowego większe niż 1200 rowerów na godzinę, prędkość dopuszczalna w danej ulicy jest równa lub wyższa niż 60 km/godz. lub przewidywany jest znaczący udział ruchu ciężkiego pas należy poszerzyć do co najmniej 2,0 m.
  3. Dopuszcza się oddzielenie pasa rowerowego od pozostałej części jezdni słupkami podatnymi, znajdującymi się w odległości co najmniej 0,5 m od krawędzi pasa rowerowego, także w ulicach klas wyższych niż G.
  4. Pasy dla rowerzystów umieszcza się po prawej stronie jezdni przy jej krawędzi.
  5. Dopuszcza się wyznaczenie pasa dla rowerzystów przy pasie postojowym lub awaryjnym w odległości co najmniej 0,5 m od krawędzi tych pasów.
  6. Dopuszcza się wyznaczanie przed skrzyżowaniem pasów ruchu rowerowego między pasami ruchu ogólnego dla poszczególnych kierunków ruchu. Pasy te powinny być przedłużeniem pasa dla rowerzystów wyznaczonego przy krawędzi jezdni przed skrzyżowaniem.
  7. W jezdniach jednokierunkowych klasy Z i niższych dopuszcza się wyznaczenie przy lewej krawędzi jezdni pasa ruchu rowerowego (kontrapasa rowerowego) w kierunku przeciwnym do obowiązującego.
  8. Dopuszcza się wyjątkowo zwięźlenie pasa rowerowego do 1,0 m, jeżeli w jezdni nie przewiduje się ruchu ciężkiego. Nie dopuszcza się zwięźlenia pasów rowerowych znajdujących się między pasami ruchu ogólnego.
  9. Dopuszcza się stosowanie wysp dzielących między pasem rowerowym a pasem ruchu ogólnego. Wyspy dzielące powinny mieć szerokość co najmniej 0,5 m. Przy wyspie dzielącej dopuszcza się zwięźlenie pasa rowerowego do 1,0 m.
  10. Wyspy dzielące należy stosować w przypadku pasów rowerowych pod prąd ulic jednokierunkowych (kontrapasów rowerowych) na wlotach skrzyżowań dróg klasy G, Z i L chyba, że ruch rowerowy na danym wlocie skrzyżowania nie koliduje z żadną relacją ruchu ogólnego. Należy je stosować również przed lukami tych dróg, kiedy kontrapas rowerowy znajduje się po wewnętrznej stronie łuku.
  11. Dopuszcza się stosowanie separatora między pasem rowerowym a pasem ruchu ogólnego w jezdniach klasy G, Z i L pod warunkiem że pas rowerowy ma szerokość co najmniej 2,0 m i zapewniony jest właściwy odpływ wody. Separator powinien być poprzedzony wyspą dzielącą o parametrach jak w punkcie 7 lub co najmniej pylonem odblaskowym i mieć barwę żółtą. Należy zapewnić swobodny dostęp i zjazd z pasa oddzielonego separatorem między skrzyżowaniami, jeśli wymaga tego konieczność obsługi ruchu docelowo-źródłowego.
  12. Promienie łuków, spadki, nachylenie poprzeczne pasów rowerowych w jezdni zależą od parametrów ulicy w której są wyznaczane.

**Ust. 2. Śluzy rowerowe na skrzyżowaniach [UWAGA: ten zapis niekoniecznie musi być w tym rozporządzeniu. Właściwsze może być rozporządzenie o urządzeniach bezpieczeństwa ruchu i warunkach ich umieszczania na drogach]**

1. Na skrzyżowaniach ulic dopuszcza się stosowanie słuz rowerowych w przedłużeniu pasów rowerowych w jezdniach klasy G lub niższych. Śluzy mogą znajdować się między linią zatrzymań dla ruchu ogólnego i przejściem dla pieszych lub między przejściem dla pieszych i skrzyżowaniem. Jeśli w jezdniach obu krzyżujących się ulic wyznacza się pasy rowerowe i na skrzyżowaniu przejazdu rowerowe prowadzą w ich przedłużeniu, to śluzy muszą znajdować się między przejściem dla pieszych

a skrzyżowaniem dla umożliwienia obsługi relacji lewoskrętnych rowerzystów na pasach rowerowych.

2. Na skrzyżowaniach ulic wzdłuż których biegną wydzielone drogi rowerowe poza jezdnią z ulicami bez wydzielonych dróg rowerowych poza jezdnią dopuszcza się stosowanie śluz rowerowych między przejazdem rowerowym przez jezdnie tych ulic a skrzyżowaniem dla obsługi relacji skrętnych ruchu rowerowego.

#### § 47. Drogi rowerowe poza jezdnią

*Ust. 1. Odległość wydzielonej drogi rowerowej od krawędzi jezdni oraz jej usytuowanie powinny odpowiadać wymaganiom określonym w § 43 ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 3*

*Ust. 2. Parametry techniczne wydzielonych dróg rowerowych*

1. Szerokość jednokierunkowej drogi rowerowej wynosi co najmniej 1,5 m
2. Szerokość dwukierunkowej drogi rowerowej wynosi co najmniej 2,0 m
3. Szerokość drogi pieszo-rowerowej wynosi co najmniej 3,0 m przy czym dopuszcza się odstępstwa w miejscach gdzie brakuje miejsca a rozwiązanie alternatywne jest niemożliwe (mosty, tunele, przepusty itp.)
4. Dopuszcza się punktowe zwężenie jednokierunkowej drogi rowerowej poza jezdnią do 1,0 m. Na wysokości ponad 0,05 m ponad poziomem nawierzchni szerokość drogi rowerowej wraz ze skrajnią nie może być mniejsza niż 1,5 m licząc prostopadle do stycznej do toru ruchu rowerzysty w danym miejscu.
5. Dwukierunkowe drogi rowerowe mogą być zwężane poniżej 2,0 m wyłącznie pod warunkiem uprzedniego rozdzielania kierunków ruchu.
6. Niweleta nawierzchni drogi rowerowej powinna być umieszczona 3-5 cm poniżej przylegającego do niej chodnika pieszego i być oddzielona krawężnikiem lub opaską o ryflowanej poprzecznie powierzchni położonymi ukośnie w taki sposób, aby rowerzysta mógł bezpiecznie pokonać ten krawężnik najeżdżając nań pod ostrym kątem.
7. Na łukach poziomych o promieniu mniejszym niż 20 metrów dwukierunkowe drogi rowerowe należy poszerzać o co najmniej 0,5 m.
8. Dla odcinków dróg rowerowych stanowiących główne trasy rowerowe należy projektować łuki o promieniu krawędzi drogi rowerowej od strony wewnętrznej łuku co najmniej 20 m.
9. Dla odcinków dróg rowerowych stanowiących pozostałe trasy rowerowe dopuszcza się łuki o promieniu krawędzi drogi rowerowej co najmniej 10 m.
10. Minimalny promień łuku krawędzi drogi rowerowej to 4,0 m, licząc do wewnętrznej krawędzi tego łuku. Dopuszcza się go wyłącznie na dojazdach do przejazdu rowerowego przez jezdnię bez pierwszeństwa. Na dojeździe do przejazdu rowerowego położonego prostopadle do drogi rowerowej dopuszcza się promień łuku nie mniejszy niż 2,0 m.
11. Przed przejazdami rowerowymi bez pierwszeństwa przejazdu należy projektować obszary akumulacji o długości co najmniej 2,0 m umożliwiające zatrzymanie roweru w sposób nie utrudniający ruchu pieszym i rowerzystom poruszającym się na innych relacjach. Jeśli to możliwe, obszary akumulacji powinny mieć szerokość 3,0 m a w razie potrzeby – więcej. Obszary te nie mogą być nachylone podłużnie.
12. Wjazd z jezdni na drogę rowerową biegnącą wzdłuż niej powinien być projektowany dla prędkości 40 km/godz. Promienie łuków takiego wjazdu nie mogą być mniejsze niż 30 metrów.

13. **Wjazd z jezdni na drogę rowerową poza jezdnią biegnącą poprzecznie do niej powinien mieć wyłukowania o promieniu co najmniej 2,0 m.**
14. **Zjazd z drogi rowerowej poza jezdnią biegnącej równoległe do jezdni powinien być zaprojektowany w taki sposób, aby droga rowerowa przechodziła płynnie w pas rowerowy a jezdnia w tym miejscu była poszerzona o szerokość co najmniej równą szerokości tego pasa lub zwężona o taką szerokość przed początkiem pasa.**
15. **Nawierzchnia drogi rowerowej (w tym styk drogi rowerowej i jezdni) musi być pozbawiona uskoków poprzecznych i podłużnych. W przypadku drogi dla rowerzystów i pieszych przed przejazdami rowerowymi należy stosować w nawierzchni pas płyt ryflowanych poprzecznie do kierunku ruchu.**

#### **§ 48.**

**Ust. 1.** Pochylenie podłużne drogi rowerowej poza jezdnią nie powinno przekraczać 5%. **Dopuszcza się większe pochylenia w przypadku dróg jednokierunkowych na spadkach lub przy różnicy wysokości nie większej niż 2,0 m. Nie mogą one być większe niż 15% lub nie mogą być większe, niż równoległej jezdni samochodowej. Na końcu odcinka na spadku nie należy umieszczać przejazdów rowerowych.** Wysokość progów i uskoków na drodze rowerowej i przejazdach rowerowych nie powinna przekraczać **0,5** cm. **Progi i uskoki muszą być prostopadłe do osi drogi rowerowej.**

**Ust. 2.** Pochylenie poprzeczne drogi rowerowej poza jezdnią powinno być jednostronne i wynosić od 1% do 3%, w zależności od rodzaju nawierzchni, i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej.

**Ust. 3.** **Jeśli drogę rowerową poza jezdnią przecinają zjazdy publiczne i niepubliczne, to ich nawierzchnia na obszarze przecięcia musi być wykonana tak, jak droga rowerowa, a konstrukcja (podbudowa) odpowiadać przewidywanym obciążeniom.**

#### **§ 130.**

**ust. 3.** Bariera skrajna na drodze klasy GP i drogach niższych klas powinna być stosowana w wypadku gdy:

- 1) wysokość nasypu, mierzona od krawędzi korony drogi, jest większa niż 3,50 m i nachylenie skarpy jest większe niż 1:3,
- 2) u podnóża nasypu znajduje się obiekt lub przeszkoda niebezpieczna dla uczestników ruchu,
- 3) nasyp jest ograniczony ścianą oporową, której wysokość jest większa niż 1,50 m,
- 4) przy krawędzi korony drogi znajduje się obiekt lub przeszkoda, z wyłączeniem słupów oświetleniowych na drodze klasy G i drogach klas niższych, której odległość od krawędzi utwardzonego pobocza jest mniejsza niż 1,25 m lub od krawędzi pasa ruchu mniejsza niż 2,00 m,
- 5) w odległości od krawędzi pasa ruchu mniejszej niż 10,00 m, znajduje się w szczególności zalew, urwisko, tor kolejowy lub tramwajowy, w poziomie drogi, w wykopie albo na nasypie niższym niż 1,80 m;
- 6) **na drogach rowerowych dopuszcza się niestosowanie barier w przypadkach opisanych w punktach 1-5 powyżej.**

## Załącznik nr 1.

### 5.2. Droga rowerowa.

**Skrajnia pozioma drogi rowerowej oraz pieszo-rowerowej poza jezdnią wynosi:**

- 0,2 m na wysokości do 5 cm nad nawierzchnią
- 0,5 m na wysokości powyżej 5 cm nad nawierzchnią
- Dopuszcza się stosowanie skrajni 0,2 m powyżej 5 cm nad nawierzchnią wyłącznie po zewnętrznej stronie łuku a na odcinkach prostych tylko wyjątkowo
- skrajnia pionowa wynosi 2,5 m.

## Załącznik nr 5.

### 5.7 Nawierzchnie dróg rowerowych i chodników

5. Zalecane konstrukcje nawierzchni ścieżek rowerowych określa tabela:

- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego lub tłucznia kamiennego, stabilizowanego mechanicznie o grubości co najmniej 10 cm oraz warstwa ścieralna bitumiczna o wysokim standardzie równości o grubości co najmniej 3 cm obramowana obrzeżami lub krawężnikami betonowymi na ławie betonowej z oporem.
- Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego lub tłucznia kamiennego, stabilizowanego mechanicznie o grubości 10 cm oraz warstwa ścieralna z płyt betonowych o grubości min. 10 cm niefazowanych i wymiarach co najmniej 40 cm na 40 cm układanych w taki sposób, że wzdłuż drogi rowerowej nie mogą tworzyć się szczeliny o długości większej niż wymiar jednej płyty. Konstrukcja powinna być obramowana obrzeżami lub krawężnikami betonowymi na ławie betonowej z oporem.

Dopuszcza się stosowanie warstwy ścieralnej z betonu cementowego. Dopuszcza się również stosowanie ulepszonych nawierzchni nieutwardzonych w przypadku dróg rowerowych o charakterze rekreacyjnym. Nawierzchnie te powinny być projektowane w taki sposób, aby nie tworzyło się na nich błoto, a opory toczenia były minimalizowane.

Dopuszcza się pokrycie utwardzonych nawierzchni dróg rowerowych poza jezdnią a także pasów i kontrapasów rowerowych w jezdni, słuz i przejazdów rowerowych emulsjami barwnymi koloru czerwonego o właściwościach przeciwpoślizgowych.

## Brzmienie obecne:

### *Rozdział 9*

#### *Ścieżki rowerowe*

*§ 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:*

*§ 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.*

*§ 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 nawierzchni, i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej.*