

,08.12.2025 r.



Ministerstwo Infrastruktur
RPW/78331/2025 P
Data: 2025-12-15

Dariusz Klimczak
Minister infrastruktury
ul. Chalubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: przepisów projektowych dotyczących przejazdów rowerowych

Szanowny Panie Ministrze – zwracam się do Pana z wnioskiem o podjęcie prac nad zmianami przepisów zawartych w:

1. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) (wraz z odpowiednimi wzorcami i standardami);
2. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U.03.220.2181 z późn. zm.);

oraz w

3. ustawie z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.12.1137);
4. rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.02.170.1393 z późn. zm.).

Jako pierwszą zmianę chciałbym zaproponować zmiany dotyczące przepisów projektowych określających szerokości przejazdów dla rowerów. Obecne rozporządzenie w § 45 narzuca projektowanie przejazdu dwukierunkowego o szerokości min. 3,0 m i jednokierunkowego o szerokości min. 1,8 m. W warunkach miejskich powoduje to problemy z zaprojektowaniem bezpieczniejszej i funkcjonalnej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Szukanie miejsca na poszerzony (względem szerokości dochodzących do przejazdu dróg dla rowerów) przejazd powodować może niepotrzebne odgięcia tej infrastruktury. Oczywiście w przypadku przejazdów, przy których występuje kumulacja rowerzystów (np. w przypadku przejazdów sterowanych sygnalizacją świetlną) poszerzenie może mieć swoje uzasadnienie, jednak przypisanie takiego wymogu, jako obligatoryjnego, dla każdej sytuacji wydaje się być niepotrzebne. Chciałbym zaprezentować przykłady zrealizowanych w ostatnim czasie przejazdów dla rowerów w Bydgoszczy. Są to przejazdy na skrzyżowaniach ulic nie wyposażonych w sygnalizację świetlną. Drogi dla rowerów mają szerokość 2,0m. Wprowadzenie przejazdów o szerokości 3,0m spowodowało niepotrzebne odsunięcie przejść dla pieszych, dodatkowa powierzchnia nie jest wykorzystywana przez rowerzystów, zdecydowanie częściej korzystają z niej piesi, którzy nie chcą wydłużać sobie drogi.



(skrzyżowanie ulic Grunwaldzkiej i Chełmińskiej w Bydgoszczy)



(skrzyżowanie ulic Matki Teresy z Kalkuty i Roentgena w Bydgoszczy)

Proponuje wprowadzić zmianę w zapisach Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych, paragrafu 45 ust 2 z:

„2. Szerokość przejazdu dla rowerów powinna być nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem i nie mniejsza niż:

- 1) 1,80 m – w przypadku przejazdu jednokierunkowego;*
- 2) 3,00 m – w przypadku przejazdu dwukierunkowego.”*

na:

2. Szerokość przejazdu dla rowerów powinna być nie mniejsza niż szerokość drogi dla rowerów przed przejazdem. Zaleca się zwiększenie szerokości przejazdu (szczególnie w przypadku przejazdów sterowanych sygnalizacją świetlną) do minimum:

- 1) 1,80 m – w przypadku przejazdu jednokierunkowego;*
- 2) 3,00 m – w przypadku przejazdu dwukierunkowego.”*

Odpowiednie korekty zapisów oczywiście musiałyby być wprowadzone we wzorcach i standardach, oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Uważam, że zmiana taka przyczyni się do łatwiejszego projektowania infrastruktury drogowej w ograniczonej przestrzeni miejskiej, nie pogarszając jednocześnie bezpieczeństwa użytkowników i funkcjonalności samych rozwiązań.

Jako drugą zmianę chciałbym zaproponować wprowadzenie nowego znaku drogowego poziomego łączącego w sobie przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów. W przypadkach ograniczonego ruchu pieszego i ograniczonego ruchu rowerów stosowane są

drogi dla pieszych i rowerów. Jej minimalna szerokość wg rozporządzenia powinna wynosić 3,0 m.



(skrzyżowanie ul. Jeździeckiej w Bydgoszczy z ul. Marii Konopnickiej w Niemczu)

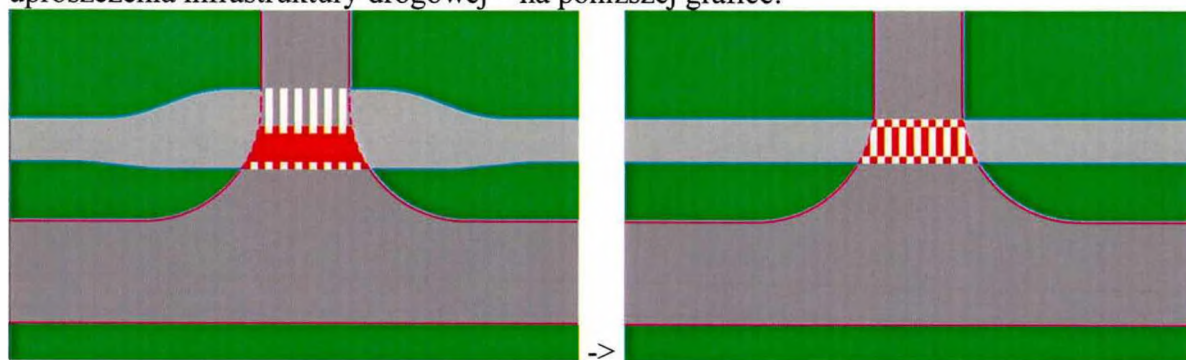


(skrzyżowanie ul. Andersa i drogi wewnętrznej prowadzącej do marketu w Bydgoszczy)

W wielu przypadkach jest to infrastruktura która w wystarczający sposób rozwiązuje problemy bezpieczeństwa poruszania się pieszych i rowerzystów. Niestety obecne przepisy wymagają poszerzania tej infrastruktury do minimum 5,5 m aby wprowadzić połączone przejście dla pieszych z przejazdem o minimalnych parametrach. Takie rozwiązanie w żaden sposób nie poprawia bezpieczeństwa ruchu drogowego – powoduje niepotrzebne odgięcia torów pieszych i rowerzystów, utrudniają orientację osobom niedowidzącym i niewidomym, powoduje również niepotrzebne konflikty ruchowe uczestników, którzy muszą się znaleźć na odpowiedniej części infrastruktury drogowej, mimo, że kilka metrów wcześniej mogli wspólnie dzielić jedną przestrzeń.

Dodatkowo oznacza to konieczność zajęcia dodatkowego terenu, w wielu przypadkach konieczność dodatkowych wykupów nieruchomości nie będących własnością Miasta.

Chciałbym zatem zaproponować wprowadzenie znaku P-10a, który umożliwiłby rowerzyście legalny przejazd po przejściu dla pieszych, bez konieczności zsiadania z roweru. Znak ten swoją szerokością powinien odpowiadać szerokości dochodzących dróg dla pieszych i rowerzystów, zatem jego minimalna szerokość powinna wynosić 3,0 m. Byłby on stosowany ze znakiem pionowym D-6b. Propozycja znaku – wraz z przedstawieniem możliwego uproszczenia infrastruktury drogowej – na poniższej grafice:



Stosowane zmiany konieczne byłyby do wprowadzenia zarówno w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, ale również w ustawie z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym.

Bardzo proszę o rozważenie wprowadzenia zaproponowanych przeze mnie zmian. Ich celem jest umożliwienie dalszego projektowania spójnej i bezpiecznej infrastruktury rowerowej, szczególnie w lokalizacjach z bardzo ograniczonymi możliwościami terenowymi.