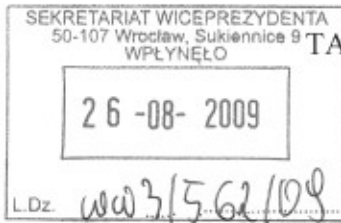


P. dyr. E. Urbemek
P. Przes. P. Pychel
Urbek
Allova

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Departament Dróg i Autostrad

→ EOR i ER
DI - pr o rozmowę
Warszawa, dnia 20 sierpnia 2009 r.



TA1eb-075-2582/09



Pan Maciej Bluj

Wiceprezydent Wrocławia

Honourny Panie Prezydencie,

Dotyczy: przepisów załącznika nr 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach oraz rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

Odpowiadając na państwa pismo nr WW3/85/WIM.EOR.DC.0717-1/2949/08 z dnia 24 lipca 2009 r. dotyczące rozbieżności stanowisk pomiędzy Zarządzającym ruchem a Projektantem, pragniemy poinformować, iż w ocenie Ministerstwa przepisy przywołanych na wstępie rozporządzeń nie wykluczają się wzajemnie. Analizując kwestię ewentualnej kolizji przepisów, należy w szczególności zwrócić uwagę na ust. 3 § 60 przywołany przez projektanta jako wiodący, zawarty w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, zgodnie z którym *w wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych warunkami miejscowymi, dopuszcza się odstępstwo od warunków, których mowa w § 60 ust. 1 (kąt przecięcia toru jazdy pojazdów z torem ruchu pieszych lub rowerzystów powinien być zbliżony do kąta 90 °, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż 10 °), jeśli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu, w szczególności wymagania widoczności i przejeźności.*

Natomiast z przepisów załącznika nr 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach, wynika, iż *przejazdy dla rowerzystów wyznacza się na przedłużeniu drogi dla rowerów.*

prostopadle do osi jezdni. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wyznaczenie przejazdu ukośnie do osi jezdni, przy czym skos nie może być większy niż 1:3.

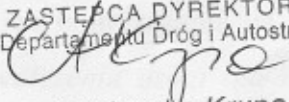
W ocenie Ministerstwa przepisy te nie wykluczają się lecz wzajemnie się uzupełniają, ponieważ wynika z nich, iż w wyjątkowych wypadkach przy spełnieniu odpowiednich warunków opisanych w rozporządzeniu dopuszcza się odchylenie od kąta 90 ° - większe od 10 °. Ograniczeniem tego odchylenia jest jedynie skos nie większy niż 1:3, przywołany załącznikiem nr 2 wyżej opisanego rozporządzenia.

Nadmieniamy ponadto, iż zgodnie z załącznikiem nr 2 wyżej przywołanego rozporządzenia, *w miejscach szczególnie niebezpiecznych dopuszcza się dodatkowo oznaczenie przejazdu dla rowerzystów przez zastosowanie czerwonego koloru nawierzchni przejazdu.*

Odpowiadając na pismo nr WW3/62/WIM.EOR.DC.0717-1/2605/09 z dnia 30 czerwca 2009 r., dotyczące przepisów 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) związanych z usytuowaniem ścieżki rowerowej na drodze klasy Z, przedstawiamy następujące stanowisko.

Przepisy § 46 ust. 2 i § 43 ust. 1 w/w rozporządzenia nakazują usytuowanie ścieżki rowerowej w określonej minimalnej odległości od jezdni na drogach klasy S, GP i G. Dla pozostałych dróg nie ma warunku odsunięcia ścieżki rowerowej od jezdni. W rozpatrywanym przypadku nowo wybudowanej drogi klasy Z, ścieżka rowerowa może przylegać do jezdni, ale nie powinna stanowić części jezdni. Rozwiązanie w postaci wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m oddzielonego od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi, dopuszcza się przy przebudowie lub remoncie drogi klasy G i dróg niższych klas.

Z poważaniem

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Dróg i Autostrad

Agnieszka Krupa