

Dostępność ciągów pieszych, a infrastruktura rowerowa

Liliana Laske-Mikuśkiewicz

**Poradnik dla jednostek samorządu
terytorialnego**

Spis treści

Wprowadzenie	2
Kim są osoby ze szczególnymi potrzebami?	4
Charakterystyka funkcjonowania wybranych grup osób ze szczególnymi potrzebami w ciągach pieszych	5
Osoby z niepełnosprawnością wzroku	5
Niewidomi	5
Słabowidzący	5
Przestrzeń przyjazna dla osób z niepełnosprawnością wzroku	6
Osoby z niepełnosprawnością ruchu	8
Przestrzeń przyjazna dla osób z niepełnosprawnością ruchu	8
Osoby z niepełnosprawnością intelektualną oraz zaburzeniami percepcji	9
Przestrzeń przyjazna dla osób z niepełnosprawnością intelektualną	9
Osoby neuroróżnorodne	9
Przestrzeń przyjazna dla osób neuroróżnorodnych	9
Osoby starsze	10
Przestrzeń przyjazna dla osób starszych	10
Dobre przykłady projektowania infrastruktury rowerowej	11
Tak być nie powinno! – rozwiązania stwarzające bariery dostępności	18
Wybrane przepisy	24
Informacja o publikacji	26
Prawa autorskie i licencja	26

Wprowadzenie

Coraz więcej miast inwestuje w rozwój infrastruktury rowerowej. Organizowane są różne akcje promujące rowerowanie i wspólne przejazdy. Nic w tym dziwnego. Rower stanowi środek transportu przynoszący wiele korzyści. Regularna jazda sprzyja kondycji fizycznej i psychicznej. Ma też wymiar ekologiczny. Rezygnacja z samochodu na rzecz roweru ogranicza emisję spalin i dwutlenku węgla, co przekłada się na poprawę jakości powietrza. Aby zachęcić mieszkańców do korzystania z rowerów, trzeba zapewnić im odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Dlatego w wielu miejscach odseparowanie ruchu samochodów od ruchu rowerów jest konieczne. Problem jednak zaczyna się wtedy, gdy drogi dla rowerów są budowane w sprzeczności z zasadami projektowania uniwersalnego i sprawiają, że dana przestrzeń staje się nieczytelna i nieprzyjazna dla określonych grup osób ze szczególnymi potrzebami.

Zewnętrzna przestrzeń publiczna powinna być ukształtowana w taki sposób, by wszyscy bez względu na wiek, ograniczenia czy sposób poruszania się po niej, czuli się komfortowo i bezpiecznie. Idealna sytuacja ma miejsce wtedy, gdy ruch pieszych jest należycie odseparowany od ruchu rowerowego, na skutek czego osoba z niepełnosprawnością wzroku lub trudnościami poznawczymi i zaburzeniami koncentracji nie ma wątpliwości, czy znajduje się na chodniku, czy na ścieżce rowerowej. Przyjazna przestrzeń nikogo nie wyklucza!

Osoba niewidoma poruszająca się z białą laską oraz w określonych sytuacjach osoba na wózku, mają prawo znaleźć się na ścieżce rowerowej i rowerzysta powinien im ustąpić pierwszeństwa. Słabowidzący i inne osoby, które mogą mieć problem z odróżnieniem ścieżki rowerowej od drogi dla pieszych nie korzystają z takiego uprawnienia, a wypadki się zdarzają. W przypadku potrącenia pieszego znajdującego się na drodze dla rowerów, z prawnego punktu widzenia winą leży po jego stronie. Policja może to uznać za wykroczenie, a nawet nałożyć mandat. Problemy mogą pojawić się również podczas ubiegania się o odszkodowanie.

Nie każda niepełnosprawność jest widoczna i zdarza się, że po nieświadomym wtargnięciu na drogę dla rowerów osoby ze szczególnymi potrzebami spotykają się z kąśliwymi uwagami i zdenerwowaniem rowerzystów.

Niniejszy poradnik przedstawia konkretne przykłady zarówno dobrych, jak i złych praktyk w projektowaniu infrastruktury pieszo – rowerowej pod kątem dostępności. Nie wyczerpuje wszystkich możliwych rozwiązań, które mogą zaistnieć na drogach, gdyż architektura miast bardzo się różni i nieraz mają miejsce różne niestandardowe układy. Daje jednak obszerny pogląd na istotne elementy, które wpływają na dostępność, a co za tym idzie na możliwość bezpiecznego, intuicyjnego korzystania z przestrzeni publicznej przez wszystkich użytkowników.

Kim są osoby ze szczególnymi potrzebami?

Według definicji zawartej w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami jest to „osoba, która ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znalazła, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami”.

Mówiąc prościej, są to osoby z trwałą lub okresową niepełnosprawnością, seniorzy, opiekunowie z dzieckiem w wózku, kobiety w ciąży, osoby z ciężkim bagażem, niskorośli i wielu innych. Każda z tych grup posiada inne ograniczenia i inne potrzeby, aby móc swobodnie funkcjonować w przestrzeni publicznej.

Ważne!

Podstawowym i najważniejszym elementem przestrzeni publicznej są drogi dla pieszych. Korzystają z nich osoby udające się do pracy, instytucji publicznych, na zakupy czy na spacer. Dotyczy to również osób korzystających z samochodu. Po opuszczeniu pojazdu także one muszą pokonać mniejszy lub większy odcinek drogi, aby dotrzeć do celu.

Charakterystyka funkcjonowania wybranych grup osób ze szczególnymi potrzebami w ciągach pieszych

Osoby z niepełnosprawnością wzroku

Niewidomi

Samodzielne poruszanie się osób niewidomych po przestrzeni publicznej jest możliwe po uprzednim wyuczeniu się technik poruszania się z białą laską. Jest to bardzo trudny i złożony proces. Niewidomi opanowują tę sztukę na kursach orientacji przestrzennej prowadzonych przez wykwalifikowanych instruktorów. Nie każda osoba po utracie wzroku czy też niewidząca od urodzenia będzie miała odwagę samodzielnie się poruszać. Wiele zależy od indywidualnych cech psychofizycznych, ogólnego stanu zdrowia, środowiska, w którym dana osoba dorastała, postawy rodziny wobec niepełnosprawności. Niektórzy zawsze i wszędzie będą korzystać z pomocy przewodnika, inni zdecydują się na samodzielne wyjścia, ale tylko po drogach, które znają. Istnieje jednak liczna grupa osób niewidomych, którzy samotnie podróżują i docierają do miejsc, w których nigdy wcześniej nie byli lub w których bywają sporadycznie. Z pomocą przychodzą im nowe technologie, w szczególności aplikacje ułatwiające orientację w terenie, działające w oparciu o system nawigacji satelitarnej.

Słabowidzący

Jest to grupa bardzo zróżnicowana. Należą do niej zarówno osoby z różnego stopnia krótkowzrocznością, jak i z dalekowzrocznością. Z obwodowo lub centralnie zawężonym polem widzenia, z daltonizmem, światłowstrętem, ślepotą zmierzchową i innymi problemami. Niektórzy w przestrzeni publicznej poruszają się swobodnie, podczas gdy inni doświadczają mniejszych lub większych trudności związanych z orientacją i poruszaniem się. Są też tacy, którzy w określonych warunkach np. oświetleniowych zmagają się z poważnymi problemami funkcjonując niemalże jak osoby niewidome.

Przestrzeń przyjazna dla osób z niepełnosprawnością wzroku

Aby osoby z niepełnosprawnością wzroku mogły samodzielnie się poruszać, czuć się bezpiecznie i prowadzić niezależne życie, przestrzeń publiczna musi być zorganizowana w sposób czytelny, nie powodujący dezorientacji.

Przestrzeń spełnia te warunki, gdy:

- Nie zawiera zbędnych załamania i odchylenia przebiegu tras (np. drogi dla rowerów nie krzyżują się z drogami dla pieszych)
- Zmiany kierunków ruchu następują pod kątami prostymi (np. przejścia dla pieszych są zorganizowane pod kątami prostymi, a nie po skosie)
- Ciągi piesze są wolne od przeszkód, zarówno stojących (jak np. nieprawidłowo zaparkowane hulajnogi), jak i wiszących (np. zbyt nisko zwisające gałęzie)

Dużym ułatwieniem w samodzielnym poruszaniu się, a jednocześnie elementem zwiększającym bezpieczeństwo jest system fakturowych oznaczeń nawierzchni.

Składają się na niego następujące elementy:

- Pasy ostrzegawcze – układa się je przed przejściami dla pieszych i przejściami sugerowanymi, przed schodami, wejściami do budynków, na przystankach, peronach oraz innych miejscach, w których istotne jest przekazanie informacji o konieczności zachowania szczególnej ostrożności.
- Ścieżki prowadzące – doprowadzają do konkretnych miejsc, np. toalet, punktów obsługi klienta, schodów, wind, przejść dla pieszych. Układa się je również na chodnikach o szerokości co najmniej 4 m.
- Pola uwagi – znajdują się na zakrętach ścieżek prowadzących, rozgałęzieniach ciągów komunikacyjnych oraz przed miejscem docelowym.



Osoby z niepełnosprawnością ruchu

Należą do nich osoby poruszające się na wózkach – zarówno manualnych, jak i elektrycznych oraz korzystające z różnego rodzaju sprzętu ortopedycznego, takiego jak: kule, laski z punktami podparcia czy balkoniki.

Korzystanie z wózka manualnego wymaga dużej siły rąk, dlatego osoby ze spastycznością lub osłabionym napięciem mięśniowym mogą pokonywać jedynie niezbyt długie odcinki tras, często wymagając przerw na odpoczynek. Istnieją różne techniki jazdy na wózku i sposoby radzenia z przeszkodami, których osoby z niepełnosprawnością uczą się na szkoleniach.

Z wózka elektrycznego korzystają osoby, które nie są w stanie obsługiwać wózka manualnego lub też bez większego wysiłku chcą pokonywać dłuższe albo trudniejsze technicznie trasy. Pomimo licznych zalet wózek elektryczny ma też swoje wady. Jest większy i cięższy, wymaga ładowania.

Osoby korzystające z przedmiotów ortopedycznych zazwyczaj poruszają się wolniej, częściej korzystają z miejsc do odpoczynku. Mogą również doświadczać dodatkowych trudności, takich jak zaburzenia równowagi czy problemy ze schylaniem się.

Przestrzeń przyjazna dla osób z niepełnosprawnością ruchu

Osoby z niepełnosprawnością ruchu, zarówno te poruszające się na wózku, jak korzystające z innych pomocy ortopedycznych wymagają przestrzeni pozbawionych barier. Ciągi pieszych muszą być odpowiednio szerokie, równe, wykonane z nawierzchni antypoślizgowej. W wielu miejscach, takich jak: przejścia dla pieszych, wjazdach na chodnik, przystankach komunikacji miejskiej, muszą być obniżone krawężniki. Istotne są również łagodne podjazdy, miejsca odpoczynku, odpowiednia przestrzeń manewrowa.

Przyjazna przestrzeń, podobnie jak w przypadku osób niewidomych jest pozbawiona stojących i wiszących przeszkód. Różnica polega jednak na tym, że dla osób z niepełnosprawnością wzroku stanowią one bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa, natomiast osoby z niepełnosprawnością ruchu nie mogą często takiej przeszkody wyminąć, przestawić lub się schylić, by przejść pod nią.

Osoby z niepełnosprawnością intelektualną oraz zaburzeniami percepcji

Mogą mieć trudności z orientacją w terenie, rozpoznawaniem kierunków, oceną zagrożeń. Grupa ta obejmuje osoby z niepełnosprawnością intelektualną, z Zespołem Downa oraz osoby z innymi schorzeniami powodującymi trudności w zakresie pamięci lub funkcji poznawczych. Część z tych osób nie jest w stanie poruszać się po przestrzeni samodzielnie i musi korzystać z pomocy opiekuna. Jednak wiele osób, szczególnie z lżejszym stopniem niepełnosprawności, przy odrobinie wsparcia może prowadzić niezależne życie.

Przestrzeń przyjazna dla osób z niepełnosprawnością intelektualną

Grupa ta, podobnie jak osoby niewidome potrzebuje przejrzystego, prostego i spójnego układu architektonicznego przestrzeni. Bardzo pomocne w poruszaniu się po przestrzeni są czytelne oznakowania i piktogramy.

Osoby neuroróżnorodne

Mogą doświadczać trudności związanych ze skupieniem uwagi, koncentracją, szybkim reagowaniem na zmiany. Powyższe problemy mogą występować trwale lub okresowo. Dotyczy to między innymi osób ze spektrum autyzmu, z afazją, dysleksją, ADHD. Wiele z nich może wykazywać nadwrażliwość na bodźce i w miejscach o dużym nasileniu ruchu i hałasu funkcjonować gorzej. Bardzo negatywny wpływ na niektórych wywierają klaksony, dźwięki syren oraz migające neony.

Przestrzeń przyjazna dla osób neuroróżnorodnych

Osoby neuroróżnorodne zazwyczaj dobrze czują się w przestrzeni uporządkowanej i przewidywalnej, dającej poczucie bezpieczeństwa. Ważna jest informacja o zmianach i planowanych remontach. Przestrzeń powinna być dobrze oznakowana. Nadmiar bodźców może prowadzić do przeciążenia sensorycznego i trudności z koncentracją. W miejscach, w których, nie można ich wyeliminować, istotną rolę odgrywają miejsca odpoczynku, na przykład ławki otoczone zielenią, umożliwiające wyciszenie i regenerację.

Osoby starsze

Społeczeństwo robi się coraz starsze. Według statystyk, osoby po 60 roku życia stanowią obecnie ponad 20% populacji, a ich liczba będzie w najbliższych dekadach wzrastać. Rośnie też średnia długość życia. Niektórzy seniorzy dożywają sędziwych lat w dobrym zdrowiu i kondycji, jednak u wielu na skutek naturalnego procesu starzenia się organizmu przybywa zdrowotnych problemów. Nasilają się różne dolegliwości, pogarszają zmysły, następuje spowolnienie procesów poznawczych. Część osób starszych jest prawnie uznana za osoby z niepełnosprawnościami, jednak bardzo wielu nie posiada tak poważnych schorzeń, które predysponowałyby do otrzymania orzeczenia, jednak ich mnogość znacznie ogranicza samodzielne funkcjonowanie oraz pogarsza komfort życia.

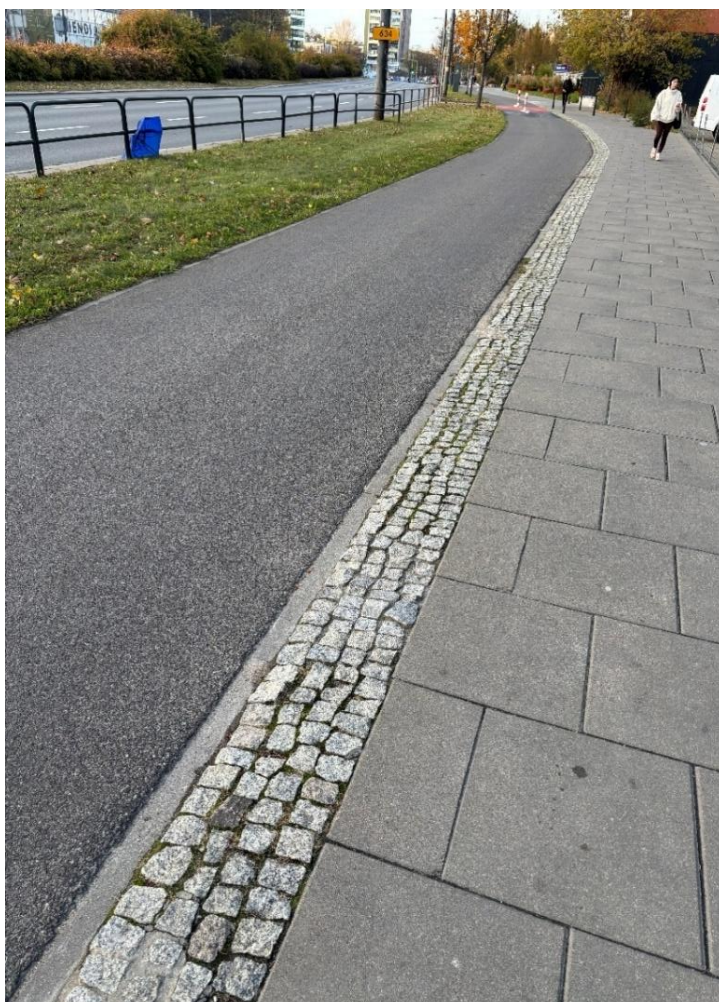
Przestrzeń przyjazna dla osób starszych

Potrzeby osób starszych w przestrzeni publicznej wynikają z ich stanu zdrowia, sprawności i indywidualnych ograniczeń. Na pewno pierwsze miejsca na tej liście zajmują antypoślizgowe, pozbawione nierówności nawierzchnie, prosty układ infrastruktury pieszej, który nie dezorientuje. Bardzo ważne są kontrastowe oznaczenia, poręcze i miejsca odpoczynku. Chodzi o to, by seniorzy czuli się bezpiecznie i mogli odpocząć, gdy już się zmęczą albo niedomaga serce.

Dobre przykłady projektowania infrastruktury rowerowej



Optymalne rozwiązanie w infrastrukturze pieszo-rowerowej. Chodnik o odpowiedniej szerokości jest odseparowany od ruchu rowerowego pasem zieleni i znajduje się po wewnętrznej stronie względem jezdni. Taki układ jest czytelny dla wszystkich użytkowników i nie powoduje niczyjej dezorientacji. Osoby niewidome mogą bezpiecznie odnaleźć obie krawędzie chodnika i używać ich jako punkty odniesienia. Osoby na wózkach i z wózkami dziecięcymi mają wystarczającą przestrzeń manewrową.



Oddzielenie obu ciągów komunikacyjnych jest wyraźne dzięki zastosowaniu kostki brukowej pomiędzy nimi. Zarówno ścieżka rowerowa, jak i chodnik oraz pas separacyjny różnią się od siebie kolorystyką.

Chodnik zlokalizowany po stronie wewnętrznej stanowi naturalny ciąg komunikacyjny dla pieszych. Takie rozwiązanie jest czytelne dla wszystkich i nie powinno powodować trudności w orientacji.



Droga dla rowerów znajduje się powyżej chodnika i różni się od niego zarówno fakturą, jak i kolorem. Choć chodnik w niektórych miejscach wymaga naprawy, jest szeroki i wygodny dla pieszych. Taki układ jest czytelny dla wszystkich.

Osoba niewidoma poruszająca się z białą laską może za punkt odniesienia obrać zarówno prawą, jak i lewą krawędź chodnika.



Układ, w którym chodnik znajduje się powyżej drogi dla rowerów również wydaje się czytelny i łatwy do rozróżnienia.

Na zdjęciu widoczne są jednak bariery w postaci zbyt nisko zwisających gałęzi, które wymagają przycięcia. Osoba niewidoma może pokaleczyć o nie twarz, osoby starsze bądź mające problemy z kręgosłupem mogą mieć trudności ze schyleniem się i przejściem pod nimi.



Odseparowanie ciągu pieszego od drogi dla rowerów nie jest już tak wyraźne, jak na poprzednich zdjęciach, aczkolwiek wydaje się wystarczające. Zastosowano jednak odmienną fakturę nawierzchni, a oba ciągi różnią się też kolorystyką.

Pomiędzy ciągiem pieszym a drogą dla rowerów występuje niewielka różnica poziomów. Chodnik znajduje się po wewnętrznej stronie względem jezdni.

Przed przejściem sugerowanym zastosowano fakturę dotykową, dzięki której osoba niewidoma może zorientować się, gdzie należy przekroczyć drogę dla rowerów, aby przejść na drugą stronę ulicy.



Bardzo szeroki chodnik znajdujący się po wewnętrznej stronie został oddzielony od drogi rowerowej pasem wykonanym z kostki brukowej. Widać odmienną fakturę oraz kolorystykę, choć kontrast tutaj nie jest dość wyraźny.

Na chodniku położono ścieżkę prowadzącą, która ułatwia osobom z niepełnosprawnością wzroku orientować się w terenie.

Duża szerokość ciągu pieszego zapewnia swobodę poruszania się oraz zapewnia wygodne mijanie się pieszych i użytkowników wózków.

Dzięki zastosowanym rozwiązaniom rozróżnienie części pieszej od drogi rowerowej nie powinno nikomu sprawiać większych trudności.



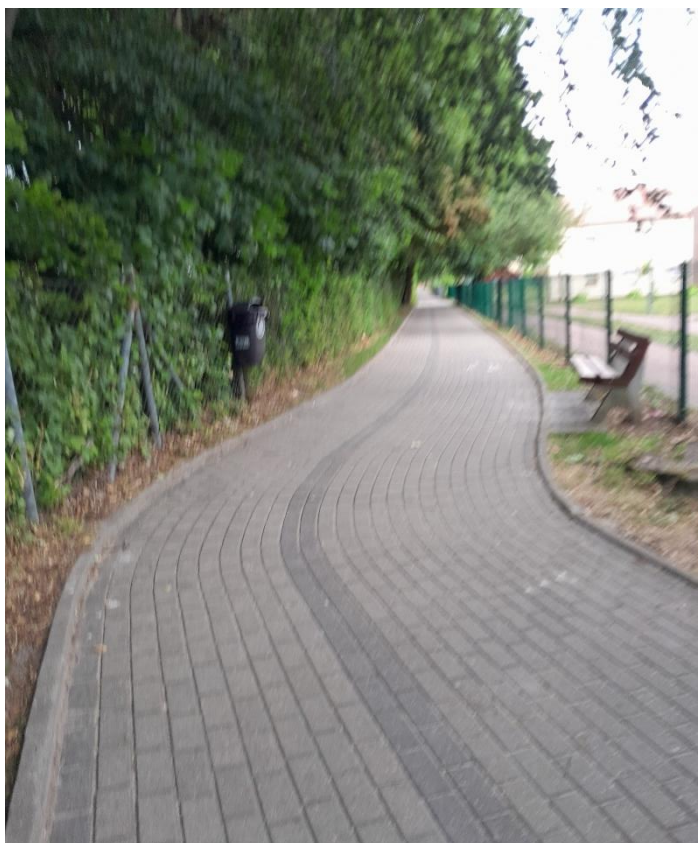
Wspólna ścieżka pieszo – rowerowa często jest wskazywana jako rozwiązanie mało komfortowe zarówno dla pieszych, jak i rowerzystów. Z punktu widzenia bezpieczeństwa może jednak przynosić wiele korzyści, szczególnie w miejscach, gdzie wyraźne oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego jest trudne do wykonania lub mogłoby budzić wątpliwości co do przebiegu poszczególnych ciągów komunikacyjnych.

Wspólne ścieżki pieszo – rowerowe mogą być tworzone w parkach, na terenach rekreacyjnych, na łącznikach dróg, poza głównymi ciągami komunikacyjnymi miast – tam, gdzie natężenie ruchu zarówno pieszych, jak i rowerów nie jest duże.

Na wspólnej ścieżce pieszo – rowerowej pieszy ma pierwszeństwo, a rowerzysta powinien zachować szczególną ostrożność oraz dostosować prędkość do warunków panujących na trasie.

Z perspektywy osób ze szczególnymi potrzebami takie rozwiązanie może być bardziej bezpieczne niż źle zaprojektowane rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego. W sytuacji, gdy granica pomiędzy chodnikiem a drogą dla rowerów jest niewystarczająco wyraźna, część użytkowników może mieć trudności z rozpoznaniem, w której strefie aktualnie się znajduje.

Tak być nie powinno! – rozwiązania stwarzające bariery dostępności



Przedstawiony przykład pokazuje rozwiązanie negatywnie wpływające na dostępność przestrzeni.

Jedynym elementem oddzielającym część pieszą od rowerowej jest linia namalowana na powierzchni alejki. Charakteryzuje się ona bardzo niskim kontrastem względem podłoża, przez co może być trudna do zauważenia.

Nawet osobie bez niepełnosprawności wzroku może sprawiać trudność jednoznaczne określenie, która część alejki przeznaczona jest dla pieszych, a która dla rowerzystów. Piktogramy są częściowo zatarte, a oznakowanie nie występuje we wszystkich miejscach, z których można wejść na alejkę bocznymi ścieżkami.

Osoba niewidoma lub znacznie niedowidząca, bez pomocy osoby trzeciej, nie jest w stanie samodzielnie określić, czy znajduje się na części przeznaczonej dla ruchu pieszego, czy rowerowego. Trudności mogą napotkać również osoby z niepełnosprawnością intelektualną, zaburzeniami koncentracji i funkcji poznawczych, a także seniorzy.



Zdjęcia przedstawiają jedno z najgorszych rozwiązań stosowanych w infrastrukturze pieszo – rowerowej. Jest to sytuacja, w której dochodzi do krzyżowania obu dróg.

Droga dla pieszych i droga dla rowerów zamieniają się miejscami. Raz jedna, a raz druga znajduje się po wewnętrznej stronie względem jezdni.

Droga dla pieszych od drogi dla rowerów odseparowana jest jedynie kolorem bądź separatorem jest biała linia. Są widoczne piktogramy.

Osoba niewidoma na tak zaprojektowanym ciągu pieszo – rowerowym nie ma najmniejszych szans, aby poruszać się częścią przeznaczoną dla pieszych. Osoba z dużą wadą wzroku, źle widząca w określonych warunkach oświetleniowych, posiadająca zawężone pole widzenia również nie jest w stanie zorientować się, czy porusza się po drodze dla pieszych, czy dla rowerów. Odseparowanie obu dróg samą linią, czy kolorem nie rozwiązuje tego problemu.

To rozwiązanie nieprzyjazne jest też dla osób z niepełnosprawnością intelektualną, demencjami, mającymi trudności ze skupieniem uwagi, reagowaniem na zmiany, zaburzeniami w orientacji, daltonistów, osób starszych. Wystarczy chwila nieuwagi, by pomylić te drogi i narazić się na niebezpieczeństwo.

Taka przestrzeń jest zdecydowanie nieczytelna i nieprzyjazna!



Droga dla pieszych znajduje się po zewnętrznej, natomiast droga dla rowerów – po wewnętrznej stronie względem jezdni. Obie drogi oddzielone są od siebie jedynie białą linią.

Jest to sytuacja, w której osoba niewidoma oraz osoba ze znacznym niedowidzeniem nie są w stanie zorientować się, która część przestrzeni jest przeznaczona dla nich. Ponadto, wiele osób niewidomych porusza się po wewnętrznej stronie chodnika, gdyż są tam zazwyczaj lepsze punkty orientacyjne oraz jest bezpieczniej. Ze strony zewnętrznej korzystają zazwyczaj wtedy, gdy chcą przejść na drugą stronę ulicy i odnaleźć przejście dla pieszych. Wielu będzie w tak zaprojektowanej przestrzeni poruszać się po stronie wewnętrznej w ogóle nie zdając sobie sprawy, że znajdują się na drodze dla rowerów i narażają się na niebezpieczeństwo oraz konflikty z rowerzystami.

Sytuacja przedstawiona na zdjęciu nie jest też komfortowa dla osób z niepełnosprawnością intelektualną, demencją, trudnościami ze skupieniem uwagi, reagowaniem na zmiany, zaburzeniami w orientacji.

Chodnik znajdujący się pośrodku, pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów, stanowi również duże zagrożenie bezpieczeństwa dzieci. Mogą one z jednej strony niespodziewanie wejść pod koła samochodu, a z drugiej - roweru. Wystarczy chwila nieuwagi.

Dodatkowym problemem jest znak drogowy ustawiony niemal na środku części drogi dla pieszych, który znacząco ogranicza szerokość przejścia.



Sytuacja jest podobna do opisanej wcześniej. Droga dla rowerów znajduje się po wewnętrznej stronie, natomiast ciąg pieszy – po zewnętrznej stronie względem jezdni. Obie części są oddzielone białą linią.

Takie rozwiązanie nie tworzy naturalnego ciągu komunikacyjnego, co może powodować trudności w poruszaniu się osób z niepełnosprawnością wzroku, a także osób mających zaburzoną orientację, czy kłopoty z koncentracją.



Przed przejściem sugerowanym brakuje pasów ostrzegawczych, W rezultacie osoba niewidoma może mieć trudności z odnalezieniem miejsca umożliwiającego bezpieczne przekroczenie drogi dla rowerów oraz przejście na drugą stronę ulicy.



Wspólna droga pieszo – rowerowa przechodzi w drogę rozdzieloną. Zostało to jednak wykonane w sposób, który wymaga od użytkowników dobrego wzroku, a także dobrej koncentracji oraz szybkiej reakcji na zmieniającą się organizację ruchu. Aby przejść ze wspólnego ciągu pieszo – rowerowego na część przeznaczoną wyłącznie dla pieszych, konieczne jest odpowiednie rozpoznanie przebiegu trasy.

Istnieje duże prawdopodobieństwo, że pieszy intuicyjnie wejdzie na część przeznaczoną dla rowerzystów i będzie nią kontynuował marsz, nieświadomie narażając się na niebezpieczeństwo.

Wybrane przepisy

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno – budowlanych dotyczących dróg publicznych, które odnoszą się do osób ze szczególnymi potrzebami.

§ 9.1 Droga powinna spełniać w cyklu życia drogi przynajmniej podstawowe warunki dotyczące (...) dostępności (...)

§ 9.2 Warunek dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami spełnia droga użyteczna dla wszystkich w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania na zasadach równości z innymi osobami, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego.

§ 29.1 Szerokość chodnika powinna być nie mniejsza niż 1.80 m.

§ 29.2 W trudnych warunkach dopuszcza się szerokość chodnika nie mniejszą niż 1,00 m, pod warunkiem zaprojektowania miejsc do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami, o długości nie mniejszej niż 2,00 m i szerokości nie mniejszej niż 1,80 m. Odległość między tymi miejscami powinna umożliwiać wzajemną widoczność osób ze szczególnymi potrzebami oraz zapewniać optymalny czas oczekiwania na wyminięcie się, wynikający w szczególności z możliwości poruszania się tych osób, pochylenia podłużnego drogi dla pieszych oraz natężenia ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

§ 30. Załom lub skrzyżowanie dróg dla pieszych albo drogi dla pieszych oraz drogi dla pieszych i rowerów w planie projektuje się w sposób ułatwiający poruszanie się osobom ze szczególnymi potrzebami.

§ 31.1 Pochylenie podłużne drogi dla pieszych powinno być nie większe niż 6%. Przy większych pochyleniach projektuje się pochylnię, pochylnię i schody lub w trudnych warunkach, dźwig osobowy i schody.

§ 31.2 Dopuszcza się niestosowanie pochylni, pochylni i schodów lub dźwigu osobowego i schodów na drodze dla pieszych o pochyleniu podłużnym większym niż 6%, lecz nie większym niż pochylenie niwelety jezdni, pod warunkiem

zaprojektowania poręczy lub balustrady z poręczą oraz miejsca do odpoczynku poza chodnikiem.

§ 32.2 Liczba stopni w biegu schodów i ich wysokość oraz parametry pochylni przeznaczonej do ruchu pieszych powinny uwzględniać potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami.

§ 36.2 Przejście dla pieszych lub przejście sugerowane wyposaża się na całej szerokości w rampy krawężnikowe i system fakturowych oznaczeń nawierzchni.

§ 36.3 Przejście dla pieszych lub przejście sugerowane projektuje się w taki sposób, aby na powierzchni przejścia i strefy oczekiwania nie występowały uskoki.

Dopuszcza się uskoki pomiędzy powierzchnią przejścia a krawężnikiem, o wysokości dostosowanej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami wzroku, przy zachowaniu dostępności dla pozostałych osób ze szczególnymi potrzebami.

§ 38.1 Aby zwiększyć orientację przestrzenną osób z niepełnosprawnościami wzroku oraz kierować te osoby do miejsc bezpiecznego przekraczania przeszkód, na drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów projektuje się system fakturowych oznaczeń nawierzchni, który składa się z pasów prowadzących, pól uwagi i pasów ostrzegawczych.

§ 38.2 Pas prowadzący projektuje się na chodniku lub drodze dla pieszych i rowerów, których szerokość wynosi więcej niż 4,00 m.

§ 38.3 Pasa ostrzegawczego nie projektuje się w skrajni jezdni, skrajni drogi dla rowerów i tramwajowej skrajni budowli.

§ 38.4 Faktura i kolorystyka elementów systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni, nawierzchni chodnika lub drogi dla pieszych i rowerów oraz ich otoczenia powinny ze sobą kontrastować.

Dostępność ciągów pieszych, a infrastruktura rowerowa

Poradnik dla jednostek samorządu terytorialnego

Autorka: Liliana Laske-Mikuśkiewicz

Rok wydania: 2026

Informacja o publikacji

Poradnik powstał w ramach pracy dyplomowej przygotowanej na studiach podyplomowych realizowanych w Akademii WIT w Warszawie organizowanych we współpracy z firmą CERTES.

Prawa autorskie i licencja

Liliana Laske-Mikuśkiewicz, 2026

Niniejszy poradnik jest udostępniany na licencji Creative Commons Uznanie Autorstwa – Użycie niekomercyjne 4.0 Międzynarodowe (CC BY-NC 4.0).

Możesz kopiować, rozpowszechniać, udostępniać i adaptować treść poradnika pod warunkiem

- Podania informacji o autorce
- Zamieszczenia informacji o licencji
- Niewykorzystania materiałów do celów komercyjnych

Pełny opis licencji dostępny jest pod adresem (link otwierany w nowym oknie)

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.pl>

Treść poradnika wyraża poglądy autorki i nie stanowi oficjalnego stanowiska Akademii WIT, firmy CERTES, ani innych podmiotów związanych z realizacją studiów podyplomowych.