

PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH WYTYCZNE SZCZEGÓŁOWE

1. Przejście dla pieszych poza obszarem zabudowanym.

a) Lokalizacja:

- w rejonie skrzyżowań w rejonie których występuje ruch pieszy,
- w rejonie przystanków autobusowych,
- w rejonie szkół, zakładów pracy i innych obiektów generujących duży ruch pieszy,
- w rejonach luźnej zabudowy o charakterze mieszkalnym występującej po obu stronach drogi,
- na odcinkach dróg pomiędzy skrzyżowaniami należy lokalizować w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszych i kierujących pojazdami, nie należy wyznaczać przejść za wzniesieniami na łukach poziomych a także w miejscach zasłoniętych przez zielen lub budynki,
- minimalna odległość pomiędzy skrzyżowaniami nie powinna być mniejsza niż 500m.

b) Ruch pieszy w rejonie przejścia.

- należy projektować chodniki łączące cele i źródła pieszych,
- każdorazowo przy projektowaniu przejść dla pieszych w rejonie zatok autobusowych należy projektować chodniki łączące zatoki z przejściem dla pieszych oraz innymi źródłami ruchu pieszego jak:
 - droga boczna po której odbywa się ruch pieszy,
 - obiekty użyteczności publicznej,
 - zakłady pracy itd.
- nie należy lokalizować przejść dla pieszych bezpośrednio w rejonie wyjść z obiektów generujących ruch pieszy, lokalizacja przejścia powinna zmusić pieszego do skierowania wzroku w kierunku nadjeżdżającego pojazdu na bliższym kierunku ruchu.

c) Urządzenia brd

- jeżeli w rejonie skrzyżowań odległość chodników od jezdni jest mniejsza niż:
 - w przypadku drogi klasy GP – 5,0m
 - w przypadku drogi klasy G – 3,5 mnależy projektować ogrodzenia łańcuchowe U-12b.
- ogrodzenia łańcuchowe naprowadzające ruch pieszych do przejścia należy projektować zawsze w przypadku gdy istnieje obawa, że znaczna część ruchu pieszego będzie odbywać się poza wyznaczonym miejscem.
- nie należy projektować wzbudzonej sygnalizacji świetlnej na odcinkach między skrzyżowaniami,
- azyl na przejściu dla pieszych należy umieszczać każdorazowo przy wyznaczaniu przejścia na odcinku między skrzyżowaniami, jeżeli pozwalają na to warunki terenowe – jeżeli nie niezbędne jest zastosowanie znaku D-6 na wysięgniku,

- szerokość azylu min. 2,00 m, azyle powinny być wykonane z kostki betonowej w kolorze czerwonym, obramowane krawężnikami typu ulicznego wys. 12 cm
- d) Oświetlenie - niezbędnym elementem każdego nowoprojektowanego przejścia dla pieszych musi być zapewnienie widoczności pieszego po zmroku i warunkach ograniczonej widoczności poprzez zastosowanie:
- znaku D-6 nad jezdnią z pulsarami ostrzegawczymi i kasetą oświetlającą rejon przejścia – znaki te należy umieszczać osobno nad pasem ruchu (lub pasami) w obu kierunkach. W przypadku, jeżeli ze względu na warunki terenowe brak możliwości wykonania azylu, należy umieścić jeden znak dwustronny nad osią jezdni,
 - oświetlenia drogowego w rejonie samego przejścia jak i na dojazdach do przejścia z obu kierunków na długości min 50 m,
- e) Oznakowanie pionowe
- znak D-6 należy umieszczać w odległości do 0.5 m od krawędzi przejścia dla pieszych,
 - jeżeli azyle na przejściach dla pieszych są wyznaczane jako pierwsza wysepka środkowa na jezdni należy projektować na nich zestaw znaków aktywnych C-9 i U-6a,
 - każdorazowo przy projektowaniu przejścia dla pieszych poza obszarem zabudowanym należy ograniczyć prędkość na dojeździe do przejścia do 60 km/h przy pomocy znaków B-33 umieszczonych 100 m przed przejściem
 - razem ze znakiem B-33 (60km/h) należy stosować znak B-25,
 - w przypadku projektowania przejścia dla pieszych na odcinku między skrzyżowaniami należy stosować oznakowania ostrzegawcze w postaci znaków A-16 z pulsarem w odległości 150 -300 m,
 - w rejonach szkół i innych miejsc uczęszczanych przez dzieci należy dodatkowo stosować oznakowanie specjalne w postaci tabliczek T-27 stosowanych pod znakiem D-6
- f) Oznakowanie poziome
- projektowane przejście dla pieszych powinno być wyznaczane za pomocą znaku P-10 usytuowanego prostopadle do osi jezdni,
 - przed przejściami dla pieszych zarówno w rejonie skrzyżowań jak i na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami należy stosować linię P-14 umieszczona w odległości 2,0 m od krawędzi przejścia,
 - na drogach jednojezdniowych na dojazdach do przejścia, należy projektować w osi jezdni linię P-4 o długości min. 100 m,
 - nie należy umieszczać linii P-14 przed przejściami dla pieszych na wylotach ze skrzyżowań.

2. Przejście dla pieszych w obszarze zabudowanym.
jeżeli lokalizacja przejścia zmuszałaby pojazd zatrzymujący się odległość w rejonie szkół oraz ośrodków zdrowia – na dojeżdżaniach do zatok autobusowych poza skrzyżowaniami - należy rozważyć konieczność budowy wzbudzonej sygnalizacji świetlnej,
urządzenia zabezpieczające typu Należy stosować (zaleca się stosowanie większej) w przypadku kiedy chodniki celu
3. Oznakowanie pionowe:
 - a) przed pierwszymi wyspami środkowymi na dojeździe do miejscowości:
 - należy umieścić znaki A-30 z tabliczkami T-18 wg wzoru,
 - na początku linii P-4 (długość min. 150 mb) należy umieścić znaki B-25 i B-33 (70 km /h),
 - na wysokości początku pola P-21 należy umieścić znaki D-42 i D-43,
 - b) na pierwszych wyspach od strony dojazdu do miejscowości należy umieścić znaki C-9 i U-6a aktywne, pozostałe wyspy należy oznakować znakami C-9 i U-5. Wszystkie znaki znajdujące się na wyspach środkowych muszą być wykonane z folii typu 3,
 - c) za skrzyżowaniami należy powtarzać znaki B-25 i B-36 zapewniając jednocześnie możliwość dostawy towaru do obiektów handlowych,
 - d) przejścia dla pieszych należy dodatkowo oznakować nad jezdnią znakami D-6 z lampami pulsacyjnymi (typu LUMI LED Ø 300) i oświetleniem przejścia (zalecany kolor światła – żółty, lampy sodowe lub w kolorze odmiennym niż oświetlenie drogi w miejscowości).
4. Oznakowanie poziome
 - a) grubowarstwowe – zalecane termoutwardzalne o trwałości min. 4 lata,
 - b) skos linii P-21 poprzedzający wyspę środkową na wlocie do miejscowości powinien wynosić 1:20 w stosunku do osi jezdni,
 - c) na długości pasa środkowego na przejściu przez miejscowość należy stosować linie P-7a, stosując P-7b na odcinkach na których nie będzie występować wylączenie i włączanie i się do ruchu.
5. Punktowe Elementy Oświetlenia
 - a) na linii P-6 i P-7a na długości pasa środkowego - co 12 m,
 - b) na linii P-4 co 6m,
 - c) na obrysach pola P-21 wokół wysp środkowych na P-7b – co 3 m,
 - d) na linii P-7b i d w rejonie skrzyżowań i na odcinkach zmiany przebiegu trasy (w rejonie wysp środkowych) należy stosować PEO na prawej krawędzi pasa ruchu w kolorze czerwonym – co 3 m,
 - e) na polach P-21 na dojeździe do pierwszych wysp środkowych na wlotach do miejscowości, zwłaszcza w miejscach o słabym oświetleniu drogi, za co drugą linią ukośną należy umieścić w odstępach co 10 cm,
6. Chodniki (ciągi pieszo – rowerowe) – zalecane obustronne, poza pasem drogi, oddzielone pasem zieleni, jeżeli brak takiej możliwości, należy w miejscach przylegania chodnika bezpośrednio do jezdni oddzielić go od jezdni barierami segmentowymi.
7. Przejścia dla pieszych.

- g) Lokalizacja wg potrzeb
- na dojazdach do zatok autobusowych
 - w ciągu zamkniętych ulic prostopadłych do drogi krajowej
 - w rejonie centrów handlowych
 - w rejonie skrzyżowań w miarę możliwości nie dalej niż 30-40 m od skrzyżowania.
- h) należy wyznaczać wyłącznie z azylami - szerokość azylu min. 2,00 m, azyle powinny być wykonane z kostki betonowej w kolorze czerwonym, obramowane krawężnikami typu ulicznego wys. 12 cm.
- i) nad przejściami znaki D-6 nad jezdnią z pulsarami ostrzegawczymi – jak wyżej. Znaki należy umieszczać osobno nad pasem ruchu (lub pasami) w obu kierunkach. W przypadku, jeżeli ze względu na warunki terenowe brak możliwości wykonania azylu, należy umieścić jeden znak dwustronny nad osią jezdni.
- j) w rejonie szkół oraz ośrodków zdrowia – na dojazdach do zatok autobusowych poza skrzyżowaniami - należy rozważyć konieczność budowy wzbudzonej sygnalizacji świetlnej,
- k) nie należy projektować przejazdów dla rowerów przez drogę krajową.