

Propozycje zmian w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym, opracowane przez sieć Miasta dla Rowerów www.rowery.org.pl

Kontakt: Marcin Hyla, ciniek@rowery.org.pl i Aleksander Buczyński, olek@fz.eco.pl

tel. 012.4232047, faks 012.4232098, 31-014 Kraków, ul. Sławkowska 26A

Niniejsze propozycje zmierzają do:

- Pełnej zgodności przepisów prawa o ruchu drogowym z konwencjami międzynarodowymi, których Polska jest sygnatariuszem
- Umożliwienia projektowania rozwiązań infrastrukturalnych poprawiających bezpieczeństwo i warunki poruszania się rowerem (drogi rowerowe i in.)
- Wprowadzenia korekt przepisów na podstawie doświadczeń samorządów i organizacji reprezentujących użytkowników rowerów w organizacji ruchu, oznakowaniu ulic i in. działaniach uwzględniających rosnący ruch rowerowy
- Ujednolicenia i uproszczenia pojęć stosowanych w różnych aktach prawnych dotyczących ruchu drogowego i rowerowego w szczególności.
- Poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem słabszych (niechronionych) uczestników ruchu.

POSTULATY:

I. Zgodność PORD z Konwencją Wiedeńską.

Podstawowym postulatem jest przywrócenie zgodności Prawa o Ruchu Drogowym z Konwencją Wiedeńską z 1968 roku (art. 16 ustęp 2). Obecnie Prawo o Ruchu Drogowym jest z Konwencją sprzeczne wskutek usunięcia w nowelizacji z 2001 r. artykułu 27 ustęp 2 PORD, w powiązaniu z art. 33 ust. 4 PORD. Szczegóły są opisane poniżej.

UZASADNIENIE:

Naruszenie jednoznacznych zapisów Konwencji Wiedeńskiej (opublikowanej w Dzienniku Ustaw numer 88.5.40 z 24 lutego 1988 roku) podważa wiarygodność Polski wobec innych sygnatariuszy i naraża ją na retorsje i stanowi wyłom w podejściu do kluczowej kwestii bezpieczeństwa słabszych (niechronionych) uczestników ruchu w szczególnie kolizyjnych obszarach, jakim są skrzyżowania. Filozofia obecnych przepisów stoi w sprzeczności z dobrą praktyką, zachęca kierowców do niebezpiecznych zachowań i jest przyczyną rosnącej liczby wypadków, także śmiertelnych, z udziałem rowerzystów. Zachowanie obecnych, wadliwych przepisów może utrudnić rozwój międzynarodowej turystyki rowerowej w Polsce i jest przeszkodą dla poprawnej organizacji ruchu na skrzyżowaniach w przypadku powstających dróg rowerowych. Szerzej kwestie te zostaną wyjaśnione poniżej.

W świetle rozbieżności z ratyfikowaną Konwencją Wiedeńską istnieje również wątpliwość co do zgodności obecnych zapisów PORD z art. 87 ust.1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

II. Korekty szczegółowych zapisów PORD:

Art. 2. Postulujemy wprowadzenie następujących ustępów w definicjach PORD:

7a) **“Wydzielona droga rowerowa”**: jedno- lub dwukierunkowa droga rowerowa, całkowicie (fizycznie) oddzielona od jezdni, oznaczona znakami pionowymi oraz/lub poziomymi. Może stanowić część pasa drogowego lub biec całkowicie poza drogami publicznymi.

7b) **“Pas rowerowy (pas dla rowerów, rowerzystów)”**: podłużny pas jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu rowerów, oznaczony znakami poziomymi oraz (opcjonalnie) czerwonym kolorem nawierzchni.

7c) **“Kontrapas dla rowerów, rowerzystów”**: podłużny pas jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu rowerów, oznaczony znakami poziomymi oraz (opcjonalnie) czerwonym kolorem nawierzchni i prowadzący ruchu rowerowy w kierunku przeciwnym do obowiązującego w ulicy jednokierunkowej po jej lewej stronie.

7d) **“Śluza rowerowa”**: obszar zajmujący całą szerokość pasa ruchu przed skrzyżowaniem, umożliwiającą oczekiwanie rowerzystów na skrzyżowaniu między linią zatrzymań dla innych pojazdów a tarczą skrzyżowania, oznaczony oznakowaniem poziomym oraz (opcjonalnie) nawierzchnią koloru czerwonego i dostępny między innymi pasami dla rowerzystów w jezdni w której się znajduje śluza lub przejazdem dla rowerzystów przebiegającym poprzecznie przez tą jezdnię.

[...]

47) **“Rower”**: pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem o szerokości wraz z przyczepką mniejszej niż 1,0 m i długości wraz z przyczepką nie większej, niż 4,0 m. Podana szerokość roweru nie dotyczy łatwo składanych, miękkich i elastycznych elementów takich jak np. lusterka lub odbłaski.

47a) **“Riksza rowerowa”**: wielośladowy pojazd poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem, o szerokości większej niż 1,0 m, przystosowany do przewozu osób (pasażerów) oraz/ lub towarów. Riksz nie są dopuszczone do ruchu na drogach rowerowych, pieszo-rowerowych ani pasach dla rowerów i muszą poruszać się po jezdni na zasadach ogólnych, chyba, że znaki stanowią inaczej.

UZASADNIENIE: Istnieje konieczność ujednoczenia pojęć występujących w różnych aktach prawnych (m.in. Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z 1999r.), oraz wprowadzenie pojęć dla rozwiązań, które nie są jeszcze powszechnie znane i zrozumiałe dla kierowców (kontrapasy, śluzy rowerowe). Istnieje również konieczność rozróżnienia wydzielonej drogi rowerowej poza jezdnią oraz pasa (kontrapasa) dla rowerów stanowiącego część jezdni, a także zdefiniowania pasa dla rowerów (rowerowego, dla rowerzystów) w odróżnieniu od pasa ruchu, który jest przeznaczony dla pojazdów wielośladowych. Z powodów formalnych i technicznych konieczne jest rozróżnienie rowerów i riksz. Riksz rowerowe nie powinny być dopuszczane do ruchu na drogach i pasach rowerowych ze względu na wymiary, należy je traktować analogicznie do np. pojazdów zaprzęgowych.

Art. 17.

Postulujemy wprowadzenie następujących zapisów, precyzujących zasady włączania się do ruchu:

W ustępie 1 punkt 3a należy usunąć.

UZASADNIENIE: wyjazd z drogi rowerowej jako włączanie się do ruchu w wielu sytuacjach uniemożliwia inżynierię i organizację ruchu zgodną z Najlepszą Praktyką i dyskryminuje rowerzystów. Podporządkowanie można uzyskać odpowiednim oznakowaniem.

W ustępie 2 po słowach „ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu” dodać: *w tym rowerzystom poruszającym się po pasie (kontrapasie) rowerowym oraz wydzielonej drodze rowerowej poza jezdnią.*

UZASADNIENIE: podkreślenie ma na celu zwrócenie uwagi na słabszych uczestników ruchu oraz jednoznaczne wyjaśnienie wątpliwości dotyczącej rowerzystów poruszających się po wydzielonej drodze rowerowej poza jezdnią.

Art. 22

W ustępie 4 po słowach „Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony” dopisać: *w tym w szczególności słabszym uczestnikom ruchu (rowerzystom, motorowerzystom).*

UZASADNIENIE – analogiczne jak powyżej.

W tym samym artykule postulujemy dopisać ustęp 6a w brzmieniu:

Kierujący pojazdem i zamierzający zmienić kierunek jazdy (skręcić) ma obowiązek upewnić się, że nie utrudni jazdy ani nie narazi na niebezpieczeństwo żadnego uczestnika ruchu, w tym pieszych, a także innych pojazdów znajdujących się na wydzielonych pasach ruchu poza jezdnią (autobusy, tramwaje na wydzielonym torowisku) oraz rowerzystów i motorowerzystów poruszających się na wprost i przecinających planowany tor ruchu pojazdu, niezależnie od tego czy znajdują się na jezdni, pasie (kontrapasie) dla rowerów czy na wydzielonej drodze dla rowerów.

UZASADNIENIE: podkreślenie wagi ustępowania pierwszeństwa, wynikającego z Konwencji Wiedeńskiej i przepisów obecnie nie uwzględnionych w polskim prawie.

Art. 24.

W ustępie 6. dopisać po słowach: „kierujący pojazdem wolnobieżnym, ciągnikiem rolniczym lub pojazdem bez silnika” słowa: *poza terenem zabudowanym* a po słowach „zatrzymać się w celu ułatwienia wyprzedzania” słowa: *jeśli jest to możliwe*

UZASADNIENIE: Obecna treść artykułu jest skrajnie dyskryminująca rowerzystów jako

słabszych (niechronionych) uczestników ruchu i może być interpretowana na niekorzyść rowerzysty w sytuacji, kiedy doszło do wypadku, a kierowca pojazdu wyprzedzającego de facto wymusił na rowerzyście zachowania niebezpieczne dla jego zdrowia lub życia. W normalnych warunkach w terenie zabudowy nie powinny występować sytuacje, w których rowerzysta musi zjechać na pobocze, żeby przepuścić zablokowane pojazdy. Jeśli występują, jest to patologia, do której zarządca drogi nie powinien dopuszczać i przepisy ogólne w ogóle taką sytuacją nie powinny się zajmować. Przepis ma sens w odniesieniu do pojazdów rolniczych na długich odcinkach dróg poza terenem zabudowanym. Należy zwrócić uwagę, że manewr zatrzymania się w określonych sytuacjach grozi rowerzyście upadkiem.

W ustępie 10 dopisać punkt 3 w brzmieniu:

Z pominięciem warunku określonego w ust. 7 w przypadku rowerzystów i motorowerzystów, wyprzedzających poruszające się wolno pojazdy silnikowe (np. na zatłoczonej jezdni). Wykonując ten manewr, rowerzyści i motorowerzyści muszą zachować szczególną ostrożność.

UZASADNIENIE: Manewr omijania pojazdów stojących przed skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną lub wyprzedzania ich przy minimalnej różnicy prędkości jest powszechnie wykonywany przez rowerzystów i nieznane są wypadki drogowe w takich sytuacjach. Ewentualne wypadki mogą wynikać z niezastosowania się przez kierowców do przepisów ogólnych (zatrzymanie, wysadzanie pasażera z daleka od krawędzi jezdni, brak sygnalizacji zamiaru skrętu). Przepisy innych krajów (np. Niemcy) jednoznacznie dopuszczają wyprzedzanie pojazdów z prawej strony przez rowerzystów w takiej sytuacji.

Art. 25.

W ustępie 1 po słowach: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo - także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo” dopisać słowa: *oraz innym pojazdom na wydzielonych pasach ruchu poza jezdnią (autobusy, tramwaje na wydzielonych torowiskach) oraz rowerzystom na pasach ruchu dla rowerów i wydzielonych drogach rowerowych poza jezdnią. Skręcając w prawo kierowca ma obowiązek ustąpić pierwszeństwa rowerzyście jadącemu na wprost na pasie rowerowym lub na wydzielonej drodze rowerowej poza jezdnią.*

UZASADNIENIE: Podobnie jak w uzasadnieniu do zmian art. 22 (który ma bardzo podobne znaczenie; w zasadzie obydwie artykuły powinny zostać połączone w jeden) prawo o ruchu drogowym powinno podkreślić ogólną zasadę stosowaną przy zmianie i przecinaniu pasów ruchu oraz skręcaniu w ulicę poprzeczną, wynikającą z Konwencji Wiedeńskiej.

Art. 27.

W ustępie 1 proponujemy wykreślić słowa „i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe” ze względu na niezgodne ze znaczeniem użycie pojęcia „pierwszeństwo” lub wykreślić ten ustęp w całości.

UZASADNIENIE: Obecny zapis jest nielogiczny i wprowadza pomieszczenie pojęć. „Ustępowanie pierwszeństwa rowerzyście znajdującemu się na przejeździe” nie jest ustępowaniem pierwszeństwa, tylko nie potrąceniem rowerzysty. Istotą ustępowania

pierwszeństwa jest zmniejszenie prędkości oraz zatrzymanie się w celu przepuszczenia innego pojazdu, tutaj: rowerzysty dopiero zbliżającego się do przejazdu.

W tym samym artykule 27 należy przywrócić ustęp 2 w brzmieniu jak do roku 2001 lub doprecyzowanym: „*Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerowi jadącemu po drodze (ścieżce) dla rowerów, przebiegającej przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża*” lub (doprecyzowany) „*Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, upewnić się, że nie stanowi zagrożenia ani utrudnienia dla innych uczestników ruchu i ustąpić pierwszeństwa rowerzyście jadącemu po drodze (ścieżce) dla rowerów, przecinającej jezdnię drogi, na którą wjeżdża i zbliżającemu się do przejazdu dla rowerów przez tę jezdnię*”.

UZASADNIENIE: Przywrócenie tego ustępu wynika z jednoznacznego zapisu Konwencji Wiedeńskiej (art. 16 ustęp 2) z 1968 roku, którą Polska ratyfikowała i która została opublikowana w Dzienniku Ustaw numer nr 5 poz. 40 z dnia 24 lutego 1988 roku. Ponadto zapis ten umożliwi poprawną organizację ruchu na skrzyżowaniach dróg z wydzielonymi drogami rowerowymi, jednoznacznie ustala pierwszeństwo i odpowiedzialność oraz eliminuje konieczność stosowania znaków drogowych i innych rozwiązań. Obecne zapisy Prawa o Ruchu Drogowym jawnie zachęcają kierowców samochodów skręcających w drogi poprzeczne do lekceważenia pieszych i rowerzystów, przekraczających jezdnie tych dróg. Prowadzi to do rosnącej liczby wypadków. W szczególności należy zwrócić uwagę na sytuacje, kiedy rowerzysta przekracza przejazd rowerowy na zielonym świetle i zostaje potrącony przez kierowcę samochodu skręcającego - również na zielonym świetle - w prawo. Jest to skutek nawyków wyrobionych między innymi przez obecne prawo. Przepisy i praktyka krajów o wyższym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego szczególnie akcentują pierwszeństwo słabszych uczestników ruchu w takiej sytuacji. Na przykład w Niemczech karany mandatem wykroczeniem jest samo zaniedbanie obejrzenia się przed zamierzonym prawoskrętem w prawo do tyłu. Polska filozofia przepisów jest w tej mierze odmienna. Nic dziwnego, że rezultaty przepisów (stan bezpieczeństwa na drogach) są również odmiennie.

Art. 33.

W ustępie 1 proponujemy dokonać zmiany o treści: *Kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z pasa dla rowerów w jezdni, jeśli taki jest wyznaczony dla danego kierunku ruchu. Na skrzyżowaniu, jeśli w jezdni wyznaczone są pasy dla rowerów oraz przejazdu rowerowe na ich przedłużeniu oraz śluzie rowerowe, rowerzysta zamierzający zmienić kierunek ruchu może opuścić pas dla rowerów i skrócić na zasadach ogólnych między samochodami lub pokonać skrzyżowanie w dwóch etapach, po przejazdach rowerowych zatrzymując się w śluzie rowerowej.*

UZASADNIENIE: Jeśli w jezdni wyznaczony jest pas dla rowerów dla danego kierunku, to rowerzysta nie powinien utrudniać ruchu innych pojazdów, zajmując części jezdni nie przeznaczone dla niego (z wyjątkiem manewru przeplatania, zmiany kierunku jazdy itp.). Ale obecny zapis dotyczący przymusu korzystania z drogi rowerowej (w tym wydzielonej) jest zbyt daleko idący. Przebieg drogi rowerowej jest często inny, niż planowana trasa rowerzysty, co jest szczególnie istotne w przypadku planowanego skrętu zaraz za początkiem wydzielonej drogi rowerowej. Gdy wjazd na wydzieloną drogę rowerową jest nieczytelny lub zablokowany przez inne pojazdy albo stan techniczny drogi rowerowej jest niedostateczny, przepis w obecnym kształcie może być niebezpieczny. Na skrzyżowaniach proponujemy wybór: albo

poruszanie się pasem rowerowym, albo zmiana pasa ruchu. Wynika to stąd, że można spodziewać się różnych zachowań rowerzystów w zależności od ich sprawności, doświadczenia, a także od warunków drogowych. Przepisy powinny sankcjonować oba zachowania. Co najważniejsze, w każdej wymagającej tego sytuacji zarządzający drogą może wykorzystać znak B-9.

Ustęp 1a skreślić

UZASADNIENIE: Rowerzystów nie trzeba zachęcać do korzystania z pobocza, jeśli ruch jest duży a stan techniczny pobocza – znośny. Przymus korzystania z pobocza jest dyskryminacją słabszego uczestnika ruchu. Tam, gdzie rowerzyści są niepożądani, istnieje możliwość oznaczenia drogi znakiem B-9.

W ustępie 2 po słowach „pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siedelku zapewniającym bezpieczną jazdę” dopisać słowa *lub w specjalnej przyczepce. Osoby starsze mogą być przewożone na bagażniku tylko w strefie zamieszkania, w obszarze obowiązywania znaku B-43 z wartością 30 oraz na wydzielonych drogach rowerowych i tylko w sposób, który nie utrudni poruszania się innym uczestnikom ruchu.*

UZASADNIENIE: Prawo powinno uznać rozwój rynku i spotykaną praktykę: dzieci przewozi się nie tylko w fotelikach, ale i w dostępnych na rynku przyczepkach. Jednocześnie wskazane jest uregulowanie zasad przewożenia dzieci w przyczepkach, które – odmiennie niż sami rowerzyści - nie są widoczne między samochodami. Z kolei istnieje wiele miejsc, gdzie przewożenie pasażerów nie stanowi żadnego zagrożenia, ze względu na niskie dopuszczalne prędkości i pierwszeństwo.

W ustępie 3 w punkcie 1 po słowach: „jazdy po jezdni obok innego uczestnika ruchu” dopisać: *z wyjątkiem pasów rowerowych o wystarczającej szerokości, stref zamieszkania, obszaru obowiązywania znaku B-43 o wartości 30 km/godz., proponowanego znaku C-20 oraz oznakowanych poboczy dróg poza terenem zabudowanym i dróg poza terenem zabudowanym bez oznakowania poziomego, o ile nie utrudni to poruszania się innym uczestnikom ruchu a jezdnia nie jest pokryta śniegiem.*

UZASADNIENIE: w obszarach uspokojenia ruchu i strefach zamieszkania poruszanie się rowerzystów parami nie stanowi zagrożenia dla rowerzystów ani utrudnienia dla innych uczestników ruchu. Jazda parami jest dopuszczona w przepisach drogowych wielu państw (np. Niemcy) jako zasada ogólna, najczęściej przy zastrzeżeniu, że rowerzyści muszą powrócić do jazdy jeden za drugim w sytuacji, kiedy zbliża się inny pojazd. Powyższy przepis dodatkowo sankcjonuje stan faktyczny, który nie prowadzi do wypadków ani kolizji.

W ustępie 4 podpunkt 1 musi otrzymać brzmienie: „*wjeżdżania bezpośrednio przed pojazd znajdujący się na przejeździe*” lub powinien zostać skreślony, pozostawiając organizację ruchu na zasadach ogólnych lub oznakowaniu.

UZASADNIENIE: obecne brzmienie jest sprzeczne z art. 16 ust. 2 Konwencji Wiedeńskiej. Pierwszeństwo na skrzyżowaniu drogi rowerowej z drogami powinno być ustalane na zasadach ogólnych, stosownie do sytuacji, czyli rangi zarówno ulicy jak i drogi rowerowej. Ponadto prawo powinno brać pod uwagę zdrowy rozsądek i instynkt samozachowawczy

słabszych (niechronionych) uczestników ruchu.

W ustępie 5 punkt 2 otrzymuje brzmienie: „na jezdni ruch pojazdów dozwolony jest z prędkością większą lub równą niż 50 km/h oraz brak pasa dla rowerów lub wydzielonej drogi rowerowej” oraz dopisuje się podpunkt 3 o brzmieniu: „warunki atmosferyczne (śnieg, ulewny deszcz, oblodzenie itp.) powodują, że korzystanie z jezdni może być niebezpieczne dla rowerzysty i stanowić utrudnienie dla innych uczestników ruchu”.

UZASADNIENIE: obecny zapis o szerokości chodnika jest martwy. Nikt nie posługuje się na co dzień metrem, zwłaszcza przed wjazdem na chodnik. W przepisach ogólnych istnieje zapis o szczególnej ostrożności rowerzysty i bezwzględny ustępowaniu pierwszeństwa pieszym. W przypadku wyjątkowych warunków atmosferycznych należy dopuścić ruch rowerzystów po chodnikach w każdej sytuacji. W sytuacji gołoledzi czy dużego zaśnieżenia rowerzyści i tak poruszają się bardzo powoli, na jezdni stanowią znaczne utrudnienie dla innych pojazdów a na chodniku są znacznie mniej narażeni na ciężki wypadek.

Dodatkowo, proponujemy ustęp 8 w brzmieniu: „w strefie zamieszkania rowerzysta musi ustępować miejsca pieszym oraz ma pierwszeństwo wobec pojazdów silnikowych. Rowerów nie dotyczą znaki ogólne nakazu i zakazu, o ile są oznaczone tabliczką T-22 lub pochodnymi.”

UZASADNIENIE: treść ustępu 8 wynika z wieloletniej obserwacji zachowań uczestników ruchu w strefach zamieszkania oraz problemów formalnych z rozwiązaniem organizacji ruchu, uznającej takie zachowania.

Art. 45.

W ustępie 1 po słowach „kierowania pojazdem” dopisuje się wyraz *silnikowym*

UZASADNIENIE: Kierowcy pojazdów silnikowych mają nieporównywalnie większe możliwości wyrządzenia szkód u innych uczestników ruchu, niż rowerzyści, którzy ryzykują przede wszystkim własnym zdrowiem i życiem. Prawo niemieckie dopuszcza 1,6 promila alkoholu u rowerzysty, a prawo duńskie w ogóle nie wypowiada się o dopuszczalnym poziomie alkoholu u rowerzystów. Obecnie przepisy polskie w praktyce zrównują odpowiedzialność karną kierowcy 30-tonowego samochodu ciężarowego, autobusu z pasażerami, samochodu jadącego z prędkością 120 km/godz. oraz rowerzysty. Prawo powinno unikać fikcji i różnicować ciężar przestępstwa w zależności od rzeczywistego stopnia zagrożenia.

W ustępie 2 po słowach „kierującemu pojazdem” dopisuje się wyraz *silnikowym*

UZASADNIENIE: Rowerzysta ma znacznie mniejsze szanse na wyrządzenie jakichkolwiek szkód niż kierowcy pojazdów samochodowych.

III: OGÓLNE WYMOGI TECHNICZNE DOTYCZĄCE ROWERÓW

Proponujemy przeniesienie całości zapisów w tej kwestii z rozporządzeń do ustawy. Rozporządzenia mogą określać parametry techniczne poszczególnych elementów wyposażenia roweru, ale nie zasady ogólne.

Oświetlenie i inne wyposażenie rowerów i rikszy rowerowych.

Rower musi być wyposażony w przynajmniej jedno trwale umocowane światło odblaskowe barwy czerwonej widoczne z tyłu oraz przynajmniej jedno barwy białej widoczne z przodu. W kołach lub na oponach roweru muszą znajdować się światła odblaskowe barwy białej lub pomarańczowej widoczne z obu boków roweru.

W warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza oraz po zmroku i w tunelach rowerzysta musi używać świateł pozycyjnych: przynajmniej jednego czerwonego, widocznego z tyłu oraz przynajmniej jednego barwy białej lub żółtej selektywnej, widocznego z przodu. Riksze rowerowe muszą być oznakowane dwoma czerwonymi światłami odblaskowymi widocznymi z tyłu, dwoma białymi odblaskowymi z przodu oraz co najmniej dwoma światłami pozycyjnymi z przodu i co najmniej dwoma z tyłu. Światła muszą być mocowane na bocznych krawędziach rikszy.

Przyczepki rowerowe muszą być wyposażone w czerwone światło odblaskowe widoczne z tyłu oraz światła odblaskowe żółte lub białe widoczne z boku. Przyczepki, których obrys poprzeczny przekracza obrys roweru, muszą być wyposażone w dwa odbłaski barwy białej widoczne z przodu i dwa odbłaski czerwone widoczne z tyłu, umieszczone przy bocznych krawędziach. Przyczepki, które zasłaniają tylne światło pozycyjne roweru, muszą być wyposażone w dodatkowe oświetlenie pozycyjne z tyłu analogiczne jak w przypadku roweru.

Przednie i tylne światła odblaskowe i pozycyjne nie mogą znajdować się niżej, niż 35 cm nad powierzchnią jezdni. Podstawowe światła odblaskowe nie mogą znajdować się wyżej, niż 100 cm nad nawierzchnią jezdni, a pozycyjne – wyżej niż 200 cm. W warunkach dobrej przejrzystości powietrza w nocy światła odblaskowe oświetlone światłami drogowymi innego pojazdu oraz światła pozycyjne muszą być widoczne z odległości co najmniej 150 m. Przednie i tylne światła pozycyjne roweru i rikszy mogą migać z częstotliwością nie niższą, niż 2 razy na sekundę (2 Hz).

Przyczepki, szczególnie służące do przewozu dzieci, rowery dziecięce poruszające się po drogach publicznych i drogach rowerowych oraz rowery poziome muszą być wyraźnie oznakowane proporczykiem barwy pomarańczowej, żółtej lub jasnoczerwonej o wymiarach co najmniej 0,2 x 0,3 m, z elementami odblaskowymi, umieszczonym na maszcie z tyłu przyczepki lub roweru na wysokości 1,8-2,0 m nad powierzchnią jezdni.

Zaleca się, aby rowerzysta oraz rower (riksza) byli w miarę możliwości wyposażeni w dodatkowe odbłaski barwy białej, pomarańczowej lub żółtej widoczne ze wszystkich kierunków, w tym odbłaski w pedałach widoczne z przodu i tyłu oraz odbłaski czerwone, które nie mogą być widoczne z innej strony niż z tyłu.

Rower musi być wyposażony w przynajmniej jeden hamulec oraz sygnał dźwiękowy (dzwonek, trąbka itp.). Każdy rower służący do przewozu dzieci w foteliku lub przyczepce oraz każda riksza musi być wyposażona w dwa niezależnie działające hamulce oraz sygnał dźwiękowy.

Przepisy powyższe nie dotyczą rowerów wyczynowych nie przeznaczonych do poruszania się po drogach publicznych na zasadach ogólnych.

UZASADNIENIE: Prawo powinno uwzględnić rozwój rynku – najnowsza generacja migającego białego oświetlenia diodowego (LED) jest znacznie lepiej widoczna, niż spełniające obecne wymogi prawa oświetlenie stałe, szczególnie na tle reflektorów samochodowych. Większy, niż obecnie nacisk powinien być położony na odbłaski (w tym przednie i boczne), które często są znacznie lepiej widoczne na drodze, niż pozycyjne światła roweru. Należy wyeliminować obowiązujące nieporozumienie o maksymalnej wysokości, na jakiej może znajdować się oświetlenie roweru (95 cm nad jezdnią, rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków technicznych pojazdów), bo im wyżej znajduje się światło, z tym większej odległości jest widoczne (szczególnie w większym ruchu, np. miejskim). Wskazane jest uregulowanie kwestii przyczepek, które mogą w najbliższym czasie stać się bardzo popularne, a które bez proporczyków są w ruchu ulicznym słabo widoczne.

Obecnie wyposażenie techniczne pojazdów w całości opisuje rozporządzenie. Właściwym miejscem jest ustawa, która powinna regulować sprawy podstawowe: ilość, kolor i charakter świateł i in. wyposażenia. Szczegóły techniczne wyposażenia mogą być jak dotychczas regulowane odrębnymi przepisami.

IV. ZNAKI DROGOWE

Postulujemy wprowadzenie do Prawa o Ruchu Drogowym (a nie rozporządzenia) pełnego zestawu znaków drogowych. Postulujemy również niewielkie korekty znaczenia znaków oraz wprowadzenie nowych znaków.

Znak A-7 "ustęp pierwszeństwa": *Znak A-7 znajdujący się w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni wraz z towarzyszącą jej wydzieloną drogą rowerową, przed którą został umieszczony .*

Znak B-20 "stop": *umieszczony w obrębie skrzyżowania dotyczy tylko najbliższej jezdni, wraz z towarzyszącą jej wydzieloną drogą rowerową, przed którą został umieszczony.*

UZASADNIENIE: należy jednoznacznie podkreślić jednolity charakter (spójność) pasa drogowego: jezdni i wydzielonych dróg rowerowych biegnących wzdłuż niej.

Znak łączony C-13 i C-16 z kreską pionową: *droga dla rowerów obok drogi dla pieszych. Takie połączenie znaków jest możliwe wyłącznie z oznakowaniem poziomym (linia ciągłą) lub jednoznacznym zróżnicowaniem nawierzchni przy jednoczesnym zastosowaniu znaku P-23 i zastępuje dwa odrębne znaki C-13 i C-16.*

Znak łączony C-13 i C-16 z kreską poziomą: *droga dla rowerów (rowerzystów) i pieszych.*

UZASADNIENIE: obecnie istnieją rozbieżności interpretacyjne znaczenia obu wariantów łączonych znaków C-13/C-16; należy to jednoznacznie wyjaśnić w ustawie.

Znaki postulowane C-20 i C-20a analogiczne do B-43 i B-44; znak C-13 (droga dla rowerów) w białym prostokącie: *Ulica rowerowa, czyli droga rowerowa z dopuszczonym ruchem samochodów z prędkością maksymalną 20 km/godz. i pierwszeństwem rowerzystów; możliwe stosowanie urządzeń spowalniających ruch (progi) bez dodatkowych znaków ostrzegawczych. W odróżnieniu od znaku D-40 (strefa zamieszkania) piesi nie mogą poruszać*

się po jezdni. **Postulowany znak C20a** oznacza koniec ulicy rowerowej.

UZASADNIENIE: W wielu miejscach, zwłaszcza w centrach miast, brakuje jednoznacznej i prostej metody oznakowania jezdni lub drogi rowerowej – istnieje bowiem konieczność wprowadzania np. dojazdowego ruchu samochodowego i tworzenia licznych wyjątków od znaku C-13. Proponowany znak C-20 rozwiązuje ten problem, powstrzymując jednocześnie „dewaluację” znaku C-13 i wprowadzając kolejną możliwość systemowego uspokojenia ruchu przy pomocy progów spowalniających itp. Taki znak istnieje w prawie niemieckim.

Znak D-40 (zmiana znaczenia): *pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem, a rowerzysta ustępuje pierwszeństwa pieszemu i ma pierwszeństwo przed innymi pojazdami (w tym riksami rowerowymi). W obszarze obowiązywania znaku D-40 rowerzystów nie dotyczą znaki nakazu i zakazu.* Pozostałe znaczenie znaku – bez zmian.

UZASADNIENIE: Doświadczenie ponad dekady stosowania tego znaku z centrach wielu miast Polski wskazuje, że istnieje konieczność innego traktowania ruchu rowerowego oraz samochodowego w strefach zamieszkania.

Znak T-22 (rozszerzenie znaczenia): na tabliczce stosowanej w połączeniu ze znakiem B-1 i B-2 lub C-16 oraz innymi można dopisywać godziny oraz in. warunki, kiedy znak główny nie dotyczy rowerów (T-22a). W połączeniu ze znakiem A-7, C-13 i in. można dopisywać kierunki ruchu rowerowego jako informację (T-22b). W połączeniu ze znakiem B-2 oraz innymi można stosować wyłączenie dla rowerów oraz riksów rowerowych (znak T-22c).

UZASADNIENIE: Doświadczenie wskazuje na potrzebę rozszerzenia znaczeń i treści tabliczki. W szczególności dotyczy to na przykład ulic pieszych w centrach miast (znak C-16), które poza godzinami szczytu powinny być dostępne dla rowerzystów np. jako trasy przelotowe.

Znak postulowany F-9a (“objazd”) z symbolem pojazdu – np. rower lub samochód ciężarowy o masie powyżej X ton: *objazd dla wyszczególnionych typów pojazdów*

UZASADNIENIE: wskazane jest opisywanie tras alternatywnych dla określonych rodzajów pojazdów, np. przy prowadzeniu szlaku turystycznego przez miasto na zasadach ogólnych.

Znak F-19 (zmiana znaczenia): *dotyczy pasów lub kontrapasów rowerowych, szczegóły znaku są uzależnione od rzeczywistej organizacji ruchu.* Stosowanie znaku powinno być ograniczone do sytuacji drogowych o wyjątkowej komplikacji.

UZASADNIENIE: Istnieją rozbieżności co do stosowania znaku F-19 dla kontrapasów a obecna praktyka stosowania wpisuje się w obyczaj nadużywania i nadmiernego zagęszczenia oznakowania pionowego. Dlatego należy doprecyzować stosowanie znaku tylko w sytuacjach nieoczywistych oraz w przypadku kontrapasa.

Znak postulowany F-23: trasa rowerowa, ulica zalecana dla rowerów. Niebieski prostokąt z białym rowerem, o wielkości znaku F-4.

UZASADNIENIE: W sytuacji, gdy wydzielona droga rowerowa kończy się i ruch rowerowy

jest wprowadzany w jezdnię na zasadach ogólnych, istnieje potrzeba oznaczenia przebiegu trasy rowerowej, która nie musi być szlakiem (i stąd nie może być czytelnie oznaczona drogowskazami rowerowymi) i nie musi być ulicą rowerową (postulowany znak C-20). Znak ten można stosować zamiennie ze znakami drogowskazowymi.

Znak P-23 (rozszerzenie znaczenia): Po słowach: “oznacza drogę lub jej część (pas ruchu) przeznaczoną dla ruchu rowerów jednośladowych” należy dopisać: *w tym także pas ruchu użytkowany wspólnie przez wybrane pojazdy (autobusy, taksówki itp.) i oznaczony stosownymi znakami (P-22, § 91. 3). Znak P-23 łączony ze znakami P-8 wskazuje organizację ruchu rowerowego na jezdni, gdzie odbywa się na zasadach ogólnych.*

UZASADNIENIE: istnieje konieczność uporządkowania oznakowania poziomego, które w wielu przypadkach wymusza zwłaszcza w centrach miast wspólne użytkowanie jezdni przez wybrane pojazdy.

Znak postulowany P-26 “śluzka rowerowa”: *oznakowanie poziome jezdni w rejonie skrzyżowania, wyznaczające obszar (odcinek pasa ruchu), gdzie rowerzyści oczekują na zmianę świateł lub ustępują pierwszeństwa przed wjazdem na skrzyżowanie, przed linią zatrzymań dla pozostałych pojazdów.*

UZASADNIENIE: obecnie brakuje możliwości wprowadzania dodatkowego oznakowania poziomego w rejonie skrzyżowań, umożliwiającego poprawną organizację ruchu rowerowego i rzeczywiste, pożądane uprzywilejowanie rowerzystów w niektórych sytuacjach. Śluzki rowerowe są spotykane w wielu krajach (Niemcy, Holandia).

Znak postulowany P-27 czerwona nawierzchnia: *stosowana opcjonalnie, oznacza pas ruchu rowerów, przejazd rowerowy, śluzkę rowerową, ulicę oznakowaną znakami D-40 lub postulowanym znakiem C-20 oraz przejście piesze. Czerwona nawierzchnia oznacza obszar, gdzie kierowca powinien zachować szczególną ostrożność wobec słabszych uczestników ruchu.*

Znak postulowany P-28 przejazd rowerowy łączony z przejściem pieszym: stosowany w osi ciągów pieszo-rowerowych, gdzie brakuje miejsca na wyznaczenie przejścia pieszego (P-10) i obok – przejazdu rowerowego (P-26). Forma znaku: krata ukośna lub szachownica biała/naturalna barwa nawierzchni, zamiennie biała/czerwona (zgodnie z postulowanym znakiem P-27). Alternatywnie: należy dopuścić ruch rowerowy na przejściach pieszych (P-10) w osi ciągów pieszo-rowerowych.

UZASADNIENIE: obecnie w wielu miejscach niemożliwe jest poprawne rozwiązanie przejazdów rowerowych w osi ciągów pieszo-rowerowych. Wynika to z braku dostępnego terenu. Formalne wymogi przepisów nakazują w takiej sytuacji zsiadanie z roweru i przeprowadzanie go przez jezdnię. Jest to jednak niezgodne z dobrą praktyką tworzenia ułatwień dla rowerzystów i nagminnie lekceważone przez rowerzystów. Jednocześnie w wielu krajach istnieją wspólne przejścia – przejazdy rowerowe (np. brytyjskie przejścia-przejazdy rowerowe typu Tucan).

Ponadto postulujemy uzupełnienie (rozszerzenie) zestawu znaków szlaków rowerowych. Oznakowanie wynikające z Rozporządzenia Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej

oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych § 83. 1. jest niewystarczające i powinno zostać uzupełnione o zestaw znaków (drogowskazów, znaków pomocniczych), których propozycje przedstawiamy jako załączniki do niniejszego wniosku.

UZASADNIENIE: obecne znaki szlaków (R-1 do R-3) są słabo czytelne i niewystarczające dla znakowania wielu szlaków i tras rowerowych, zwłaszcza prowadzonych w jezdni dróg publicznych na zasadach ogólnych i tras przebiegających przez teren zabudowany. Ze względu na słabe oświetlenie rowerów znaki powinny być odblaskowe i żółte (wyraziste i dobrze widoczne w warunkach gorszej widoczności). Kodowanie szlaków powinno być liczbowe lub/ oraz literowe ze względu na możliwą dużą liczbę szlaków w poszczególnych obszarach, przy zachowaniu kodowania barwami dla tras wyłącznie lokalnych (istniejących). Konieczne jest wprowadzenie dodatkowego oznakowania informującego o charakterze szlaku (łatwy, trudny, trudny terenowy).

Ponadto należy opracować we współpracy z zainteresowanymi instytucjami i organizacjami społecznymi i opublikować (np. w drodze rozporządzenia) spis szlaków krajowych i regionalnych wraz z numeracją - a przynajmniej zasady tworzenia, numerowania i znakowania szlaków oraz tworzenia i upubliczniania baz danych istniejących szlaków.

Więcej informacji – www.rowery.org.pl