

## Uzasadnienie dla zmian w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym proponowanych przez inicjatywę Miasta dla rowerów, czerwiec 2008

### Art. 2 – definicje.

W **punkcie 5** proponujemy zmianę wynikającą z definicji przyjętej w umowie międzynarodowej, której Polska jest stroną. Zmiana Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym z 1968 roku (Dz.U.88.5.40) dokonana w 2006 roku (formalnie jeszcze nie ratyfikowana przez Polskę) wprowadza istotne rozróżnienie:

*“(g bis) “Pas rowerowy” oznacza część jezdni przeznaczoną dla rowerzystów. Pas rowerowy jest wyznaczony na jezdni podłużnym oznakowaniem poziomym.”*

*“(g ter) “Droga rowerowa” oznacza niezależną drogę lub część drogi przeznaczoną dla rowerów i tak oznakowaną. Droga rowerowa jest oddzielona od innych dróg lub innych części drogi strukturalnie.”*

To rozróżnienie powinno zostać odzwierciedlone w polskich przepisach. Niezależnie od uwarunkowań międzynarodowych, istnieje też potrzeba zdefiniowania pojęć, które obecnie funkcjonują w polskim systemie prawnym bez definicji. Na przykład pojęcie „pas rowerowy” pojawia się w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 2 marca 1999 r. bez żadnej definicji. Stąd propozycja zmiany **punktu 5** i wprowadzenia **punktu 5a**.

Z kolei „śluzka rowerowa” (proponowany **punkt 5b**) jest rozwiązaniem różniącym się od pasa rowerowego. Zajmuje całą szerokość pasa ruchu ogólnego na krótkim odcinku na samym wlocie skrzyżowania. Śluzka umożliwia rowerzyście zatrzymanie się przed samochodami stojącymi na czerwonym świetle lub ustępującymi pierwszeństwa, w tym zatrzymanie w celu zmiany kierunku ruchu. Definicja jest konieczna dla właściwego zrozumienia proponowanych nowych zapisów ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (zmieniony **art. 33**).

Zmiana definicji „przejazdu rowerowego” (**punkt 12**) jednoznacznie określa go jako część drogi lub pasa rowerowego. Dotychczas interpretacje były bardzo różne i prowadziły m.in. do wyłączenia przejazdu rowerowego z wymogów narzucanych przez Rozporządzenie o warunkach technicznych, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Proponuje się zmianę definicji roweru (**punkt 47**). Nowa definicja wynika z rozwoju rynku i technologii a także jest odzwierciedleniem ustawodawstwa innych krajów. Istotne jest

wyeliminowanie pewnej „dziury prawnej” spowodowanej pojawieniem się na rynku rowerów ze wspomagającym napędem elektrycznym (*Electrically Power Assisted Cycles, EPAC*). Zgodnie z dotychczasowymi definicjami ustawy Prawo o Ruchu Drogowym takie rowery są w istocie pojazdami silnikowymi (motorowery to pojazdy z silnikiem *spalinowym*, nie elektrycznym), do kierowania którymi wymagane jest – odmiennie niż w przypadku rowerów i motorowerów - prawo jazdy. Podane w propozycji parametry są wzorowane na kodeksie drogowym Holandii (załącznik 1 art. 1) i są w pełni zgodne z proponowaną normą EN 15194 (European Committee for Standardization, [www.cen.eu](http://www.cen.eu)) dla rowerów z wspomagającym napędem elektrycznym.

Co więcej, obowiązująca Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG stwierdza, co następuje (Artykuł 1): „*Niniejsza dyrektywa stosuje się do wszystkich dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych, z kołami podwójnymi lub innymi, przeznaczonych do poruszania się po drogach oraz do części lub oddzielnych zespołów takich pojazdów. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do następujących pojazdów: [...] h) rowerów ze wspomaganiem pedałowymi, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej równej 0,25 kW, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i w końcu spada do zera, gdy pojazd osiągnie prędkość 25 km/h lub wcześniej, jeśli rowerzysta przestanie pedałowac.*”

Druga istotna zmiana to uznanie za rowery jednośladowe także rowerów z wielośladowymi przyczepami o szerokości do 0,9 m oraz wielośladowych rowerów o szerokości do 0,9 m. Przy całej niezręczności tego zapisu chodzi o to, że istnieją na rynku coraz liczniejsze rowery trójkołowe dla osób niepełnosprawnych, trójkołowe rowery poziome a także specjalne trójkołowe rowery do przewozu dzieci. Wszystkie one mają niewielką szerokość i powinny być dopuszczone do korzystania z infrastruktury rowerowej. Obecne przepisy przewidują, że drogi rowerowe są dostępne wyłącznie dla rowerów jednośladowych. Tymczasem zdarza się, że zespół roweru z przyczepką dwuśladową, formalnie dopuszczany na drogi rowerowe, jest szerszy niż niektóre dostępne na rynku rowery trójkołowe. Proponuje się to uporządkować.

Proponowana szerokość dopuszczalna roweru jednośladowego, w tym roweru z przyczepką (nie więcej niż 0,9 m) odzwierciedla stan rynku nie wpływając na niego, a zarazem gwarantuje swobodne mijanie się dwóch takich rowerów na każdej wybudowanej zgodnej z przepisami dwukierunkowej drodze rowerowej. (Obowiązujące od 1999 roku rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie mówi, że dwukierunkowa droga rowerowa musi mieć szerokość co najmniej 2,0 m).

Co prawda zaproponowana definicja przypomina słynne „w świetle niniejszej ustawy rak jest rybą”, ale wydaje się to najprostszym rozwiązaniem opisanego powyżej problemu bez skomplikowanych zmian w treści powiązanych przepisów. Podobne przepisy obowiązują m.in. w Finlandii, gdzie rower jednośladowy może mieć szerokość najwyżej 0,8 m a przyczepka rowerowa – 1,25 m. Uważamy jednak, że nasze propozycje lepiej odzwierciedlają stan rynku i są lepiej dostosowane do stanu infrastruktury w Polsce.

W **punkcie 47b** proponujemy definicję rikszy rowerowej (wózka rowerowego). Definicja ta jest istotna ze względu na istnienie w obecnych przepisach znaku B-11 („zakaz wjazdu wózków rowerowych”) bez określenia takiego pojazdu oraz ze względu na proponowane zmiany rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, które mają umożliwić dopuszczenie tych pojazdów na niektórych drogach rowerowych przy pomocy nowych znaków.

## Art. 7. Znaki i sygnały drogowe.

Proponujemy wykreślenie ustępu 3 zobowiązującego Ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia m.in. warunków technicznych dla znaków drogowych. Po pierwsze, rozporządzenie to jest zbyt szczegółowe i przez to kontrowersyjne, a do roku 2003 jego załączniki funkcjonowały jako wytyczne i właśnie taki stan rzeczy jest w większości krajów UE. Po drugie, wydaje się, że to niekoniecznie ustawa Prawo o Ruchu Drogowym powinna decydować o ewentualnym rozporządzeniu w tej mierze.

## Art. 16. Ruch pojazdów – zasady ogólne.

Proponuje się w ustępie 5 doprecyzowanie, że kierujący m.in. rowerem ma obowiązek poruszania się po poboczu *utwardzonym*. Chodzi o jednoznaczne określenie, że obowiązek ten nie dotyczy poboczy nieutwardzonych, które stawiają rowerzystom ogromne opory toczenia i korzystanie z których jest dla rowerzysty dyskryminującym utrudnieniem.

Proponuje się również dodanie ustępu 7, dopuszczającego poruszanie się rowerzystów środkiem pasa ruchu na skrzyżowaniach typu rondo, jeśli na rondzie nie wyznaczono pasów rowerowych w jezdni. Celem tego zapisu jest **wyeliminowanie możliwości wyprzedzania rowerzysty na pasie ruchu na rondzie**. Obecnie na rondzie z wieloma pasami ruchu rowerzysta poruszający się prawą stroną pasa jest wyprzedzany przez inne pojazdy jadące tym pasem, co prowadzi do zajeżdżania mu drogi lub spychania go na inny pas ruchu. Ta zasada jako jedyna nie ma odpowiednika w przepisach innych krajów lub umowach międzynarodowych, ale w praktyce jest często stosowana przez rowerzystów. Znane są również analogiczne rozwiązania eksperymentalne (rondo w Lelystad, Holandia).

## Art. 17. Włączanie się do ruchu.

Proponujemy wykreślenie z ustępu 1 punktu 3a treści „*na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów, z wyjątkiem wyjazdu na przejazd dla rowerzystów*”. Przypisanie wyjazdu z drogi rowerowej na jezdnię do kategorii włączania się do ruchu z jednej strony jest dyskryminujące (drogi rowerowe są w świetle tego przepisu jakby najgorszym rodzajem dróg albo w ogóle nie są drogami, co jest sprzeczne z definicjami) a z drugiej nie ma uzasadnienia z punktu widzenia inżynierii ruchu. Zgodnie z obecną definicją *włączaniem się do ruchu* jest na przykład opuszczenie zakończenia pasa rowerowego w jezdni, które nie wymaga nawet hamowania. Istnieje szereg rozwiązań, gdzie droga rowerowa poza jezdnią kończy się nie przejazdem rowerowym, ale pasem rowerowym i rowerzysta nie ma możliwości ani potrzeby *włączać się do ruchu*. Poprawna organizacja i inżynieria ruchu nie może zakładać, że wyjazd z drogi rowerowej jest włączaniem się do ruchu.

## Art. 22. Zmiany kierunku ruchu.

W artykule 22 opisującym zasady zmiany kierunku ruchu proponujemy dopisanie **ustępu 3a**, który dopuszcza odstępstwo od zasady ogólnej dla rowerzystów i odsyła do zaproponowanego **art. 33 ustęp 1b**. Takie odstępstwo jest zgodne z prawodawstwem innych krajów (na przykład kodeks drogowy Niemiec) oraz z nowelą Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym z 2006 roku (art. 16 ust. 1b). Szczegóły w uzasadnieniu zmian w **art. 33**.

## Art. 22. i art. 25.

W istocie oba artykuły ustawy Prawo o Ruchu Drogowym dotyczą tego samego: zmiany kierunku ruchu. Żaden nie wyczerpuje zapisu **Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym** z 1968 roku (Dz.U.88.5.40). Stąd propozycja wprowadzenia do któregoś z nich dosłownego tłumaczenia poprawki art. 16 ust. 2 Konwencji Wiedeńskiej. Wskazane wydaje się też połączenie obu artykułów.

## Art. 24. Wyprzedzanie.

Proponujemy dopuszczenie wyprzedzania pojazdów przez rowerzystów z prawej strony. Ułatwia to ruch rowerowy i jest bezpieczne ze względu na niewielkie prędkości pojazdów. Art. 5 ust. 8 niemieckiego kodeksu drogowego StVO stwierdza: *„Jeśli jest wystarczające miejsce, rowerzyści i motorowerzyści oczekujący na prawym pasie mogą z umiarkowaną prędkością i przy zachowaniu szczególnej ostrożności wyprzedzić pojazdy z prawej strony”*. Art. 11 ust. 3 kodeksu drogowego Holandii mówi: *„Rowerzyści muszą wyprzedzać innych rowerzystów z lewej strony. Mogą wyprzedzać inne wolno jadące pojazdy z prawej strony.”*

Dopuszcza to również nowela art. 11 w postaci ustępu 1c Konwencji Wiedeńskiej z 2006 roku o treści: *„Ustawodawstwo krajowe może zezwolić rowerzystom i motorowerzystom na omijanie i wyprzedzanie innych niż rowery i motorowery pojazdów stojących lub poruszających się z niewielką szybkością po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu pod warunkiem że jest na ten manewr wystarczające miejsce.”*

Memorandum wyjaśniające do Konwencji Wiedeńskiej tłumaczy tę propozycję następująco: *„Celem tej poprawki jest umożliwienie Umawiającym się Stronom wyprzedzania i omijania wolno poruszających się i stojących pojazdów przez rowerzystów i motorowerzystów po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu. Ta praktyka jest już stosowana w krajach ze znacznym ruchem rowerowym.”*

W tym samym artykule proponujemy z ustępu 6 wykreślenie słów *„i - w razie potrzeby - zatrzymać się”* ze względu na to, że w przypadku rowerzystów (pojazdów bez silnika) może to oznaczać niebezpieczeństwo przewrócenia się (np. w przypadku roweru obciążonego bagażem jadącego pod górę po jezdni o wielkim nachyleniu podłużnym). Jest to ewidentna dyskryminacja rowerzystów.

Ponadto *zatrzymanie* nie umożliwia *wyprzedzenia*, lecz – zgodnie z art. 2 ustawy – *ominięcie*.

## Art. 27. Przecinanie się kierunków ruchu – przejazd rowerowy.

Wnioskujemy o przywrócenie **ust. 2**, usuniętego w nowelizacji z 2001 roku, z niewielkimi zmianami. Proponowane brzmienie jest zgodne z *Konwencją Wiedeńską o Ruchu Drogowym* (Dz.U.88.5.40). Przywrócenie tego zapisu eliminuje trwałą wadę polskiej ustawy, polegającą na tym, że wymagania umowy międzynarodowej są sprzeczne z zapisami ustawy. Oba akty prawne w sytuacji kolizyjnej przypisują pierwszeństwo przeciwnym, kolizyjnym kategoriom uczestników ruchu. Tymczasem, zgodnie z opinią prawną Biura Analiz Sejmu z 10 kwietnia 2008 roku (BAS-WAL-906/08) wykonaną dla Posła Łukasza Gibały, *„...należy stwierdzić, że w sytuacji kolizji norm ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 r. pierwszeństwo stosowania przysługuje przepisom Konwencji”*.

Konwencja Wiedeńska w art. 16 ust. 2 stwierdza co następuje: *„Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący - nie naruszając postanowień artykułu 21 niniejszej Konwencji*

*dotyczących pieszych - jest obowiązany przepuścić pojazdy jadące z przeciwnego kierunku na jezdni, którą zamierza opuścić, oraz rowery i motorowery jadące po drogach dla rowerów, przecinających jezdnię, na którą zamierza wjechać.”*

Nowelizacja Konwencji Wiedeńskiej w roku 2006 zmieniła zapis tego paragrafu w sposób następujący: *„Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący - nie naruszając postanowień artykułu 21 niniejszej Konwencji dotyczących pieszych – jest obowiązany przepuścić pojazdy poruszające się po jezdni lub innych częściach drogi którą zamierza opuścić.”*

W memorandum wyjaśniającym dołączonym do wniosku o zmiany Konwencji czytamy: *„Zaproponowana poprawka wymaga od kierujących, aby przygotowując się do zmiany kierunku jazdy, niezależnie czy zamierzają przekroczyć inną jezdnię czy nie, ustępowali pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu. Przez „innych uczestników ruchu” należy rozumieć nie tylko uczestników znajdujących się na jezdni (na przykład rowerzystów używających pasów rowerowych) ale także użytkowników na drodze rowerowej poza jezdnią.”*

Praktyka innych krajów jest zgodna z powyższą propozycją i Konwencją Wiedeńską. Niemiecki kodeks drogowy StVO w art. 9 ust. 3 stwierdza: *„Kto zamierza zmienić kierunek ruchu musi ustąpić pierwszeństwa jadącym w kierunku przeciwnym pojazdom, tramwajom, motorowerystom i rowerzystom, jeśli jadą w tym samym kierunku na jezdni lub obok niej. Ta zasada stosuje się także do autobusów liniowych i innych pojazdów używających oznaczonych specjalnych pasów ruchu. Musi zwrócić szczególną uwagę na pieszych; jeśli to konieczne, musi czekać.”*

Kodeks drogowy Holandii precyzuje to w art. 18 ust. 1 krócej: *„Kierujący zamierzający zmienić kierunek ruchu muszą ustąpić pierwszeństwa pojazdom jadącym z przeciwnego kierunku a także wszystkim pojazdom poruszającym się w tym samym kierunku za nimi zarówno z lewej jak i z prawej strony.”*

### **Art. 33. Przepisy dotyczące rowerzystów.**

Zmiana ustępu 1 precyzuje, że rowerzysta ma obowiązek korzystać zarówno z drogi, jak i pasa oraz śluzu rowerowej. Dwa ostatnie pojęcia są nowe i nowo zdefiniowane. Jednocześnie proponuje się doprecyzowanie tego obowiązku przez słowa *„jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym [rowerzysta] podróżuje lub zamierza skręcić.”* Jest to bardzo ważne, gdyż zmuszanie rowerzysty do korzystania z pasa, drogi czy śluzu rowerowej znajdujących się nie tam, gdzie rowerzysta zamierza jechać tworzy pole do nieuprawnionych interpretacji przepisu i nadużyć.

Co więcej, praktyka pokazuje że na przykład korzystanie z drogi rowerowej znajdującej się po przeciwnej stronie drogi niż jedzie rowerzysta wiąże się z nieproporcjonalnie wielkim niebezpieczeństwem i jest trudne do egzekwowania. Proponowane sformułowanie przepisów powinno zmusić zarządzających drogami do poprawnej organizacji ruchu i nie tworzenia rozwiązań które zamiast zwiększać bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu – pogarszają je.

Proponuje się wykreślenie **ustępu 1a.** *„W razie braku drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z pobocza, z zastrzeżeniem art. 16 ust. 5, a jeżeli nie jest to możliwe - z jezdni.”* Jest to powtórzenie zapisu art. 16 a jednocześnie eliminuje się problem związany ze zmianą statusu drogi dla rowerzystów i pieszych.

Proponujemy dodanie **ustępu 1b**, który jest wyjaśnieniem odstępstwa zaproponowanego w **art. 22 ust. 3b.** Jest to propozycja zgodna z praktyką innych krajów europejskich (np. Niemcy) a także

z nowelą **Konwencji Wiedeńskiej** (art. 16 ust. 1b). Rowerzysta jako niechroniony uczestnik ruchu powinien mieć wybór w jaki sposób może wykonać niebezpieczny dla siebie manewr lewoskrętu: czy na zasadach ogólnych, opisanych w **art. 22** co wiąże się z przeplataniem toru ruchu ze znacznie szybciej od niego poruszającymi się samochodami, czy też w dwóch etapach, poruszając się tylko przy prawej krawędzi jezdni i zatrzymując w służbie rowerowej.

Dopuszcza to nowelizacja Konwencji Wiedeńskiej z 2006 roku w artykule 11 ust. 2(b) o następującej treści (zmiany wytłuszczone w tekście): *“Jeżeli zamierza opuścić drogę z drugiej strony - z zastrzeżeniem możliwości wydania przez Umawiające się Strony lub ich organy terenowe **odmiennych postanowień dla rowerów i motorowerów dla zmiany kierunku ruchu, na przykład przez pokonanie skrzyżowania w dwóch etapach** - powinien zbliżyć się na jezdni dwukierunkowej możliwie najbardziej do osi jezdni, a na jezdni jednokierunkowej do krawędzi jezdni przeciwnej do kierunku ruchu oraz - jeśli zamierza wjechać na inną drogę dwukierunkową - wykonać swój manewr tak, aby wjechać na jezdnię tej innej drogi po stronie odpowiadającej kierunkowi ruchu.”*

Memorandum wyjaśniające Konwencji Wiedeńskiej tłumaczy to w sposób następujący: *„Zmiana kierunku ruchu, szczególnie w lewo (w prawo w przypadku krajów o ruchu lewostronnym) jest manewrem bardzo trudnym dla rowerzystów i motorowerzystów. Rowerzyści i motorowerzyści mogą zbliżyć się do osi jezdni i – jeśli to konieczne – przecinać kolejne pasy ruchu zgodnie z art. 16 Konwencji albo trzymać się drogi rowerowej po prawej (albo lewej) stronie i przekroczyć skrzyżowanie w dwóch etapach. Celem zaproponowanej poprawki jest dać rowerzystom i motorowerzystom możliwość zmiany kierunku ruchu w dwóch etapach. Umawiające się Strony mogą także wprowadzić inne postanowienia.”*

Niemiecki kodeks drogowy StVO sytuację tę reguluje w art. 9 ust. 2: *„Rowerzyści, którzy chcą na jezdni zmienić kierunek jazdy, muszą pozostawać z prawej strony pojazdów skręcających w tym samym kierunku, jeśli jest na to wystarczające miejsce. Rowerzyści, którzy chcą skrócić w lewo nie muszą zjeżdżać na odpowiedni pas [einordnen]. Mogą przekroczyć jezdnię za skrzyżowaniem przy prawej krawędzi jezdni. Jeśli wymaga tego sytuacja, muszą przy tym zejść z roweru. Jeśli jest oznakowanie ruchu rowerowego, rowerzyści muszą się do niego zastosować.”*

Należy zwrócić uwagę, że dopuszczony w propozycji manewr jest bezpieczny i wykonalny bez żadnego oznakowania poziomego, choć pasy, przejazdy i służby rowerowe ułatwiają go i przede wszystkim czynią czytelniejszym dla wszystkich uczestników ruchu.

**W ust. 3 punkt 1** proponujemy wykreślenie słów „*innego uczestnika ruchu*” ponieważ jest to zapis nieczytelny. Gdyby traktować go dosłownie, okazałoby się, że większość rowerzystów korzystających z jezdni łamie go nagminnie (ale bez narażania siebie ani osób trzecich na jakiegokolwiek niebezpieczeństwo). Proponujemy zmianę zapisu w sposób zgodny z intencją prawodawcy („*obok innego rowerzysty*”) ale jednocześnie dopuszczenie jazdy parami jeśli nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu.

Jazdę rowerzystów obok siebie dopuszcza wiele kodeksów drogowych Europy. Artykuł 2 ustęp 4 niemieckiego kodeksu drogowego StVO stwierdza: *„Rowerzyści muszą jechać w jednym rzędzie, mogą jechać obok siebie tylko wtedy, kiedy nie utrudniają ruchu [innym pojazdom].”* Z kolei art. 3 ust. 2 kodeksu drogowego Holandii mówi: *„Rowerzyści mogą jechać parami obok siebie”*. Podobnie art. R431-7 kodeksu drogowego Francji (tekst ujednolicony z 21 marca 2008) mówi, że: *„Kierujący rowerami jednośladowymi bez przyczepki i bez wózków bocznych mogą jechać obok siebie, ale tylko dwójkami. Po zmierzchu i w każdej sytuacji na drodze, która tego wymaga, szczególnie kiedy jadący za nimi pojazd sygnalizuje zbliżanie się, muszą jechać w jednym rzędzie”*.

Jazda obok siebie jest konieczna na przykład w przypadku treningów kolarzy szosowych, którzy muszą ćwiczyć jazdę w peletonie. Choćby z tego powodu obecny przepis jest fikcją.

Proponujemy wykreślenie **ust. 4** w całości. Kwestie pierwszeństwa przy wjeździe na skrzyżowanie, którego przejazd rowerowy jest częścią są rozwiązane przepisami ogólnymi. Z kolei w sytuacjach szczególnych (przejazd poza skrzyżowaniem) mogą być rozwiązywane znakami drogowymi.

W **ust. 5** proponujemy dodanie punktu 3 dopuszczającego korzystanie przez rowerzystę z chodnika w ekstremalnych warunkach pogodowych. Są one wymienione (silny wiatr, ulewa, śnieg, gołoledź) i jednoznaczne. W każdym z tych przypadków obecność rowerzysty na jezdni (w tym na pasie rowerowym w jezdni) może wiązać się z niebezpieczeństwem. Kwestie ogólne takiego wykorzystania chodnika jednoznacznie reguluje w dalszym ciągu niezmieniony **ust. 6**.

#### **Art. 60.**

Proponujemy dodanie w **ustępie 5** po wyrazie „*używania*” wyrazów „*w pojazdach silnikowych*”. Propozycja wynika z rozwoju technologii i rynku. Obecnie są dostępne na rynku różne opony zimowe do rowerów, które mają umieszczone na stałe elementy przeciwślizgowe (kolce). Opony te w istotny sposób poprawiają stabilność i bezpieczeństwo rowerzysty na oblodzonej nawierzchni. Jednocześnie te wystające elementy w żadnym stopniu nie są zagrożeniem dla użytkownika czy osób trzecich i nie niszczą nawierzchni. Obecny zapis dotyczy wszystkich pojazdów, co oznacza zakaz stosowania takich opon także w rowerach. A to nie ma żadnego uzasadnienia merytorycznego i pogarsza bezpieczeństwo rowerzystów w zimie.

#### **Art. 63.**

Proponujemy dodanie w **ust. 3 punktu 3** który dopuszcza przewóz dzieci w specjalnie przeznaczonej do tego celu przyczepie ciągniętej przez rower. Przyczepy rowerowe do przewozu dzieci są od kilku lat dostępne na rynku polskim. Od dawna powszechnie używa się ich na całym świecie. Kwestie ich bezpieczeństwa były analizowane w wielu krajach i nie są znane żadne dane, które by uzasadniały zakaz przewożenia dzieci w takich przyczepach w Polsce.

Więcej informacji – [www.rowery.org.pl](http://www.rowery.org.pl)