Śląska Koalicja Rowerowa
ul. Kopernika 14 • 40-064 Katowice
kontakt@koalicja-rowerowa.pl • http://koalicja-rowerowa.pl/

KRS 0000785857 • NIP 6342961421 • REGON 383458883

Katowice, 22.08.2019

KR.7.1.2019

Pan
Rafał Weber
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

Uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych

zamieszczonego na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w dn. 7 sierpnia 2019 r. (nr w wykazie prac: UD564)

Poniżej zamieszczone są uwagi do przedmiotowego projektu wraz z uzasadnieniem. Wszystkie uwagi dotyczą zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) i odnoszą się do organizacji ruchu rowerów i urządzeń transportu osobistego.

1)

a) W art. 33 w ust. 5 zmienić treść pkt 2 na następującą: „*chodnik jest położony wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów;*”;
b) zrezygnować z projektowanego ust. 8 w art. 16 oraz ust. 5a i ust. 8 w art. 33;
c) w art. 33 w ust. 2 dodać zdanie „*Nie dotyczy to urządzeń transportu osobistego.*”.

Uzasadnienie:

Śląska Koalicja Rowerowa **popiera traktowanie urządzeń transportu osobistego (UTO) jak rowery**, gdyż są to pojazdy mające podobną masę i poruszające się z podobną prędkością. Zachowanie **jednolitej masy i prędkości pojazdów** poruszających się daną częścią drogi jest podstawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. W szczególności popieramy dopuszczenie jazdy UTO po chodniku w przypadku, gdy ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h i brakuje infrastruktury rowerowej.

Jednocześnie jednak powinno być wtedy dozwolone ostrożne poruszanie się wszystkimi rowerami po chodniku (z zachowaniem bezwzględnego pierwszeństwa pieszych), gdyż z zasad

bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że **aby każdy mógł bezpiecznie poruszać się na rowerze po jezdni w ruchu mieszanym, pojazdy nie powinny przekraczać prędkości 30 km/h**. Potencjalne zagrożenie, jakie kierujący rowerem lub elektryczną hulajnogą może spowodować w stosunku do pieszych, jest znacznie niższe, niż kolizje z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego spowodowane przez kierowców szybko jadących samochodów. Co więcej, osoby jadące rowerem lub hulajnogą – inaczej niż kierowcy samochodów – mają świadomość, że w razie zderzenia z pieszym sami są narażeni na niebezpieczeństwo (gdyż nie chroni ich karoseria), co wymusza większą ostrożność.

Typowy rowerzysta porusza się z prędkością ok. 15 km/h, czyli **tylko o 10 km/h więcej niż pieszy, ale aż o 35 km/h mniej niż ważący wielokrotnie więcej samochód**, który jedzie z prędkością 50 km/h. Obecnie rowerzyści nie mogą jednak korzystać z chodników wzdłuż dróg z takim ograniczeniem prędkości i najczęściej muszą poruszać się po jezdni. Odpowiednikiem takich warunków byłoby łączenie ruchu pieszych z ciężkimi pojazdami jadącymi z prędkością 40 km/h, co jest powszechnie uważane za nieakceptowalne (w strefie zamieszkania, gdzie ruch pojazdów i pieszych odbywa się na wspólnej powierzchni, obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h).

Piesi zwykle nie czują się zagrożeni przez rowerzystów, o czym świadczą osoby licznie spacerujące po drogach rowerowych (często całą szerokością), nawet jeśli obok mają dostępny wygodny chodnik. Natomiast **obawa o własne życie i zdrowie bardzo często powstrzymuje rowerzystów przed jazdą pomiędzy znacznie szybszymi samochodami**. Te odczucia potwierdzają **policyjne statystyki** – w ubiegłym roku w Polsce miał miejsce 1 wypadek śmiertelny polegający na najechaniu na pieszego przez rower, natomiast z winy kierujących innymi pojazdami zginęło 126 osób jadących na rowerze.

Dopuszczenie poruszania się wszystkimi rowerami po chodniku w sytuacji, kiedy dozwolone jest poruszanie się po nim UTO, jest uzasadnione tym bardziej, że wszystkie UTO są wyposażone silnik elektryczny ułatwiający rozwijanie wyższych prędkości i umożliwiający większe przyspieszenie, podczas gdy posiadają go tylko niektóre rowery. Natomiast przyjęcie przepisów proponowanych przez projektodawcę powodowałoby, że **podczas gdy na danej drodze dorosły człowiek kierujący elektryczną hulajnogą mógłby korzystać z chodnika, jadąca wolniej np. starsza osoba na „składaku" czy 11-letnie dziecko na rowerze musieliby poruszać się wśród samochodów rozwijających prędkości do 50 km/h** (lub więcej, jeśli nie stosują się do ograniczeń prędkości).

Z jednej strony projektodawca proponuje, aby UTO nie mogły kierować osoby w wieku do lat 10, co sugerowałoby, że pojazdy te powodują większe potencjalne zagrożenie niż rowery i nie nadają się do ruchu na zasadach określonych dla pieszych. Z drugiej strony, planuje dopuszczenie ich do ruchu po chodnikach bez zezwolenia na to rowerzystom, tak jakby tym razem to oni powodowali większe zagrożenie dla pieszych. Przepisy powinny zostać ujednolicone, aby ta niekonsekwencja została wyeliminowana.

Jazda rowerem po chodniku w przypadku braku infrastruktury rowerowej i niebezpiecznych warunków na jezdni (ograniczenie prędkości wyższe niż 30 km/h) **jest powszechna np. w Norwegii, Niemczech** (zalegalizowana odpowiednio przepisami ogólnymi lub masowo stosowanymi znakami drogowymi) **czy Japonii** (tolerowana i praktykowana również przez policję).

Również w Polsce można zauważyć pewną pozytywną tendencję. Dawniej rowery były zepchnięte do roli podrzędnej, a jeszcze na podstawie kodeksu drogowego z 1983 r. kierujących nimi **obowiązywał całkowity zakaz jazdy po chodnikach** (włącznie z dziećmi w wieku do 10 lat). Z czasem dostrzeżono jednak potrzebę **wprowadzania kolejnych wyjątków** (w 1997, 2001, 2004

i 2011 r.), a w ostatnich latach – w razie braku możliwości zapewnienia odpowiedniej infrastruktury rowerowej – jazdę rowerem po chodniku zaczęto coraz częściej legalizować przy pomocy znaków drogowych na drogach z niższym ograniczeniem prędkości, niż przewidują to przepisy ogólne. **Kolejnym krokiem naprzód** byłoby proponowane przez projektodawcę **zezwolenie pod określonymi warunkami na poruszanie się UTO po chodnikach** wzdłuż jezdni z ograniczeniem prędkości powyżej 30 km/h. Czas jednak uznać, że **rowery również są pełnoprawnym środkiem transportu, a ich użytkownicy mają takie samo prawo do bezpiecznego przemieszczania się, jak inni uczestnicy ruchu**. Prędzej czy później jest to nieuniknione.

Ponadto powinien zostać zniesiony wymóg minimalnej szerokości chodnika, po którym mogą poruszać się rowery i UTO. Skoro nie ma takiego wymagania przy pozostałych przypadkach zezwalających na jazdę rowerem po chodniku (w warunkach pogodowych zagrażających bezpieczeństwu na jezdni oraz gdy rowerzysta opiekuje się osobą w wieku do lat 10), to nie powinno go być też w przepisie dopuszczającym korzystanie z chodnika w zależności od dopuszczalnej prędkości na jezdni. **W trakcie złej pogody rowery nie zajmują mniej miejsca, a osoba opiekująca się dzieckiem może wręcz potrzebować więcej miejsca do jazdy po chodniku niż pojedyncza osoba, więc nie ma powodu, dla którego w takich warunkach miałaby być dozwolona jazda po chodniku o dowolnej szerokości, a w przypadku wyższego ograniczenia prędkości – tylko po szerszym.** Należy podkreślić, że jazda rowerem po węższym chodniku **nie jest niebezpieczna dla pieszych** – mniejsza szerokość wymusza wolniejsze poruszanie się, co wręcz pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo.

Zawarty w § 47 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.2016.0.124) wymóg minimalnej szerokości dla dwukierunkowych dróg rowerowych wynoszący **minimum 2 m** jest uzasadniony tym, **aby nie było konieczności zmniejszania prędkości przy mijaniu się**. Taki wymóg nie ma jednak uzasadnienia przy dopuszczaniu ruchu rowerów po chodniku, gdyż zgodnie z art. 33. ust. 6. ustawy kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli.

Co więcej, poprzestanie na wymogu samej szerokości i tak nie gwarantowałoby, że chodnik miałby parametry drogi rowerowej – może mieć załamania pod dużym kątem, nie mieć odpowiedniej skrajni itd., co powoduje **zmniejszenie szerokości efektywnej** (użytkowej). Nie powinno to być jednak decydujące przy dopuszczaniu ruchu rowerów po chodniku, gdyż **celem jest wtedy zapewnienie bezpieczeństwa, nawet jeśli jednocześnie płynna jazda nie byłaby możliwa**.

Gdyby mimo przedstawionych powyżej argumentów projektodawca podjął decyzję, że zakres przypadków, w których można legalnie jeździć rowerem po chodniku, nie zostanie rozszerzony (choć w praktyce i tak się to dzieje, bo **strach przed niebezpiecznym ruchem zmotoryzowanym jest silniejszy niż strach przed mandatem**), to wtedy w art. 20 ustawy należałoby wprowadzić ograniczenie prędkości do 30 km/h na wszystkich jezdniach, po których poruszają się rowerzyści w ruchu ogólnym. W przeciwnym wypadku **warunek jednolitości masy i prędkości** nie zostałby spełniony. Skoro kierujący rowerem, jadąc po chodniku lub drodze dla pieszych, jest zobowiązany jechać powoli, to kierujący innymi pojazdami również powinni być zobowiązani do powolnej jazdy, aby nie narażać rowerzystów poruszających się po jezdni na niebezpieczeństwo.

Z drugiej strony, nieakceptowalna byłaby skrajność, jaką jest wynikający z projektowanego ust. 8 w art. 16 zakaz ruchu UTO po jezdniach z ograniczeniem prędkości wyższym niż 30 km/h, na której nie ma infrastruktury rowerowej ani chodnika, skoro po takich jezdniach mogą legalnie poruszać się rowery. Prawdą jest, że takie jezdnie nie zapewniają bezpieczeństwa ani rowerzystom, ani użytkownikom UTO. Mimo to niektórzy są w stanie radzić sobie w takich warunkach

(przynajmniej gdy np. natężenie ruchu jest niewielkie lub pojazdy jadą z niższą prędkością niż dopuszczalna), dlatego zakaz ruchu takich pojazdów nie poprawiłby bezpieczeństwa, a jedynie stworzył kolejne utrudnienia obok istniejących problemów wynikających z braku odpowiedniej infrastruktury. Natomiast w przypadku istnienia chodnika, zgodnie z projektowanym ust. 8 w art. 16 UTO mogłyby poruszać się wyłącznie po nim wzdłuż drogi z takim ograniczeniem prędkości. Taki przepis dziwi tym bardziej, że obecnie rowery mogą w takich warunkach poruszać się wyłącznie po jezdni. Choć pożądane jest dopuszczenie rowerów i UTO do poruszania się po chodniku, to jazda nim nie powinna być obowiązkowa, gdyż chodniki nie są przystosowane do ruchu pojazdów, więc nie w każdych okolicznościach mogą nadawać się do jazdy.

Co więcej, łączne stosowanie ograniczeń w postaci górnego limitu prędkości na jezdni i minimalnej szerokości chodnika wykluczyłoby możliwość używania UTO na bardzo wielu drogach publicznych, w tym w centrach miast, gdyż strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h nie są jeszcze rozpowszechnione, wzdłuż większości głównych dróg nie ma wybudowanej infrastruktury rowerowej, a chodniki często mają szerokość mniejszą niż 2 m (szczególnie na wąskich ulicach ze starą zabudową). Skutkiem nowelizacji ustawy w kształcie proponowanym przez projektodawcę **zamiast „popularyzacji środków transportu nieemitujących zanieczyszczeń powietrza”** (jak napisano w uzasadnieniu projektu) **byłoby zdelegalizowanie ich ruchu w miastach.**

Nie ma też uzasadnienia zakaz jazdy UTO obok roweru lub innego UTO, jeśli jeżeli nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Przepis zezwalający na jazdę obok siebie został wprowadzony po to, aby umożliwić rowerzystom rozmawianie ze sobą (zamiast krzyczeć do osoby jadącej w większej odległości z tyłu lub z przodu) podobnie jak mogą robić to piesi, pasażerowie samochodów i komunikacji zbiorowej. Urządzenia takie jak np. elektryczne hulajnogi nie posiadają żadnych cech, które wykluczałyby kierujących nimi z możliwości korzystania z tego przepisu – pojazdy te nie poruszają się znacznie szybciej ani nie zajmują więcej miejsca niż rowery.

Niezasadne jest również niedopuszczenie jazdy poboczem na zasadach określonych dla ruchu pieszych przez kierującego UTO opiekującego się osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem. Wprowadzenie tego przepisu skutkowałoby tym, że kierujący elektryczną hulajnogą musiałby jechać prawą stroną jezdni, podczas gdy osoba na rowerze będąca pod jego opieką poruszałaby się poboczem po lewej stronie. Podobne regulacje obowiązywały rowerzystów przed 2002 r.

Różnice w traktowaniu rowerów i UTO mogą ewentualnie dotyczyć jedynie zakazu przewożenia innej osoby (ze względu na różną konstrukcję tych pojazdów) oraz wykluczenia możliwości kierowania nimi przez osoby do lat 10 (gdyż pojazdy te zawsze są wyposażone w napęd elektryczny, którym bezpieczne posługiwanie się wymaga odpowiednich umiejętności).

2) Do pierwszego zdania ust. 1 w art. 33 należy dodać zapis „*oraz znajdują się po prawej stronie jezdni*”.

Uzasadnienie:

Kierujący rowerem (w tym UTO) powinien co do zasady być obowiązany do korzystania z drogi rowerowej tylko w przypadku, gdy znajduje się ona z prawej strony jezdni. Wynika to z faktu, że zgodnie z § 2 ust. 1 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.0.454) **kierujący rowerem**, podobnie jak kierujący każdym pojazdem, **ma obowiązek stosować się do znaków drogowych umieszczonych po prawej stronie jezdni**, podczas gdy znak C-13 oznaczający drogę dla rowerów znajdującą się po lewej stronie jezdni również jest umieszczony po lewej stronie. W razie konieczności nakazania jazdy rowerem po zlokalizowanej po tej stronie drodze rowerowej istnieje możliwość zastosowania z prawej strony jezdni znaku B-9 „zakaz wjazdu rowerów”.

Ponadto przepisy powinny zostać dostosowane do art. 1 pkt z Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym (Dz.U. 1988 nr 5 poz. 40 i 44), który stwierdza, że „określenia »kierunek ruchu« oraz »odpowiadający kierunkowi ruchu« oznaczają prawą stronę, jeżeli zgodnie z ustawodawstwem krajowym kierujący pojazdem jest obowiązany wymijać inny pojazd po swojej lewej stronie; w przeciwnym razie określenia te oznaczają lewą stronę”. Obecnie zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy „kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić”, jednak brakuje analogicznej definicji kierunku ruchu.

Z jednej strony można podać przykład wyroku, w którym sąd orzekł, że **obwiniony nie miał obowiązku poruszania się drogą dla rowerów znajdującą się z lewej strony jezdni**, gdyż jadąc skrajnie z prawej strony, nie miał szans dostrzec drogi rowerowej po drugiej stronie wielopasmowej jezdni z torowiskiem tramwajowym, ani nawet nie miał obowiązku obserwowania znaków po lewej (wyrok Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy z 27 lipca 2016 r., sygn. akt V W 2067/16). Z drugiej strony np. z wyroku Sądu Rejonowego w Białymstoku z 25 marca 2013 r. (sygn. akt XIII W 5228/13) wynika, że **rowerzysta miał obowiązek jechać po drodze dla rowerów znajdującej się po lewej stronie drogi z dwoma jezdniami rozdzielonymi pasem zieleni**, choć nie było ustawionego znaku B-9. Sąd stwierdził, że kierujący obowiązany jest obserwować całą drogę (z wszystkimi jej urządzeniami nie tylko na jezdni i przy niej) oraz stosować się do znaków drogowych umieszczonych w obrębie drogi bez względu na to, którym pasem ruchu się porusza. W związku z powyższym, aby uniknąć niejednoznaczności i **zapewnić jednakowe traktowanie wszystkich obywateli**, w ustawie powinno być doprecyzowane, kiedy należy poruszać się drogą rowerową.

3) Do pierwszego zdania ust. 1 w art. 33 należy dodać zapis „*chyba że są one nieprzejezdne*”.

Uzasadnienie:

Nakaz jazdy drogą rowerową lub pasem ruchu dla rowerów w przypadku, gdy są nieprzejezdne (np. zasypane śniegiem lub pokryte lodem) powinien zostać zniesiony, gdyż zarządcy dróg najczęściej nie wypełniają obowiązku zimowego utrzymania dróg rowerowych, a osoba jadąca w takiej sytuacji rowerem po jezdni popełnia wykroczenie. Wiele uwag zgłaszanych w ramach poprzednich konsultacji publicznych aktów prawnych dotyczyło zalegalizowania jazdy

jezdnią w takim przypadku. Przejazd drogą rowerową może być też zablokowany przez np. nielegalnie zaparkowane samochody lub znajdujące się na niej wykopy.

4)

a) W art. 2 zmienić treść pkt 47a na następującą: „*wózek rowerowy – rower z przyczepą, której szerokość łącznie z ładunkiem przekracza 0,75 m lub rower wielośladowy;*";
b) w art. 2 pkt 47 zwiększyć maksymalną szerokość roweru do 1,5 m;
c) w art. 33 w ust. 1 po pierwszym zdaniu dopisać zdanie „*Obowiązek korzystania z drogi dla rowerów nie dotyczy kierującego wózkiem rowerowym.*";
d) w art. 45 w ust. 2 zmienić treść pkt 2 na następującą: „*przewożenia osoby, o której mowa w ust. 1 pkt 1, na rowerze jednośladowym lub motorowerze albo motocyklu, chyba że jest przewożona w bocznym wózku;*".

Uzasadnienie:

Obowiązująca obecnie **definicja wózka rowerowego jako pojazdu niebędącego rowerem** niepotrzebnie komplikuje przepisy **i uniemożliwia użytkownikom takich pojazdów** (np. szerszych rowerów towarowych) **korzystanie nawet z szerokich dróg dla rowerów**, śluz rowerowych czy kontrapasów.

Jednak zamiast w każdym miejscu, w którym jest mowa o rowerach, dodawać, że dany przepis dotyczy również wózków rowerowych, zasadne wydaje się zaliczenie tych pojazdów do rowerów (analogicznie do UTO) i tylko dodanie odpowiednich wyjątków w razie potrzeby. Takim wyjątkiem jest proponowana zmiana w art. 33 ust. 1 mająca na celu **umożliwienie jazdy jezdnią kierującym rowerami z przyczepą o szerokości przekraczającej 0,75 m oraz rowerami wielośladowymi**, co pozwoliłoby na uniknięcie problemów z mijaniem się na wąskiej drodze rowerowej. Przepis taki obowiązuje w Holandii (w tym kraju maksymalna szerokość roweru wynosi 1,5 m). Obecnie kierujący rowerami trójkołowymi są zobowiązani do jazdy również po wąskich drogach rowerowych, choć często jest na nich za mało miejsca do mijania się takich rowerów (na drodze rowerowej o szerokości 2 m na każdy z dwóch rowerów o szerokości 0,9 m przypadałoby tylko 10 cm na odstępy od krawędzi i do mijania się).

W następnej kolejności w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.0.454) należałoby dodać zapis, że znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów" nie dotyczy wózków rowerowych (aby przywrócić jego obecne znaczenie, gdyż na razie definicja roweru nie obejmuje wózków rowerowych). Można również dodać zapis, że kierujący wózkiem rowerowym jest obowiązany stosować się do znaków, pod którymi jest umieszczona tabliczka z napisem „Nie dotyczy" i symbolem roweru, jeśli niestosowanie się do nich spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienie (tabliczki z symbolem wózka rowerowego, które teoretycznie mają regulować tę kwestię, w praktyce są niespotykane ani w Polsce, ani w innych krajach Europy; nie są one też przedstawione w katalogu typowych rozwiązań infrastruktury dla rowerzystów w „Wytycznych organizacji bezpiecznego ruchu rowerowego" rekomendowanych przez Ministerstwo Infrastruktury).

Drugim wyjątkiem dotyczącym wózków rowerowych jest możliwość przewożenia osoby będącej pod wpływem alkoholu lub podobnego środka (zakaz powinien dotyczyć tylko rowerów jednośladowych).

Alternatywnie, dopuszczalna szerokość roweru powinna zostać zwiększona do przynajmniej 1 m. **Maksymalna szerokość roweru wynosząca zaledwie 0,9 m jest rzadkością w Europie, nawet w krajach, gdzie występują węższe drogi rowerowe niż w Polsce.** Zbyt ostre ograniczenie szerokości roweru **hamuje rozwój logistyki przy użyciu rowerów towarowych**.

5)

a) W art. 33 dodać ust. 5b o treści „*Dopuszcza się wyjątkowo jazdę wzdłuż po przejściu dla pieszych przez kierującego rowerem, jeżeli brakuje przejazdu dla rowerzystów, z zastrzeżeniem ust. 6 oraz art. 17.*";
b) zmienić treść ust. 6 w art. 33 na następującą: „*Kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych lub jadąc wzdłuż po przejściu dla pieszych, jest obowiązany poruszać się powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.*".

Uzasadnienie:

Z przepisów ustawy **powinno jasno wynikać, że kierujący rowerem (w tym UTO) może przejeżdżać po przejściach dla pieszych pod warunkiem ustępowania miejsca pieszym oraz ustąpienia pierwszeństwa pojazdom na jezdni**, co wynika z art. 17 ustawy określającego zasady włączania się do ruchu przy wjeżdżaniu z chodnika na jezdnię. Bezwzględny zakaz przejeżdżania rowerem po przejściu jest **powszechnie łamany** (rowerzyści nie przestrzegają go w ok. 90% przypadków), a zgodnie z art. 1 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. 1971 nr 12 poz. 114 z późn. zm.) **przejeżdżanie rowerem po przejściu dla pieszych nie może być karane, jeśli nie może spowodować zagrożenia bezpieczeństwa** (tj. odbywa się po ustąpieniu pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu), **gdyż nie jest to czyn społecznie szkodliwy i** to powinno być **jednoznacznie** zapisane w ustawie w celu wyeliminowania wątpliwości. Obecne przepisy są **nadużywane** np. do karania rowerzystów przejeżdżających powoli przez przejścia dla pieszych na zielonym świetle. Nasza organizacja wysłała w tej sprawie pismo do jednostek Policji w całym województwie śląskim (pismo to jest zamieszczone na naszej stronie internetowej i stanowi załącznik do niniejszego pisma). **Koncentrowanie działań służb na całkowicie nieszkodliwych wykroczeniach skutkuje zaniedbywaniem egzekwowania tych przepisów, których nieprzestrzeganie powoduje poważne zagrożenie** (według raportu NIK policja prowadzi nieproporcjonalnie dużo działań represyjnych wobec pieszych i rowerzystów).

Taki stan powoduje również **deprecjację obowiązujących przepisów** – przyzwyczaja ludzi do tego, że **nie mają one logicznych podstaw, więc racjonalne jest ich łamanie**, a wystawiane mandaty nie mają na celu poprawy bezpieczeństwa. Nie mają sensu „apele o przestrzeganie przepisów ruchu drogowego", jeśli wiadomo, że **przestrzeganie pewnych przepisów skutkowałoby tylko utrudnieniem ruchu i nie przyniosło nikomu żadnych korzyści**. Przejeżdżanie w poprzek ulicy nie jest żadną czynnością powodującą zagrożenie, gdyż na tym właśnie polega normalne przemieszczanie się po mieście, więc karanie za to jest kuriozalne.

Jazda rowerem wzdłuż po przejściu dla pieszych jest dozwolona pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu np. w **Wielkiej Brytanii, Niemczech, Holandii** czy **Belgii**.

6) W art. 33 dodać ust. 6a o treści „*Korzystanie przez kierującego rowerem z pasa ruchu dla autobusów jest dozwolone wyjątkowo, gdy jest on wyznaczony przy prawej krawędzi jezdni i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów.*”.

Uzasadnienie:

Ze względów bezpieczeństwa ruch rowerów (w tym UTO) po jezdni powinien odbywać się możliwie blisko prawej jej krawędzi, jednak w przypadku wyznaczenia tam buspasa nie jest to legalne (chyba że jest zastosowane specjalne oznakowanie, jednak zarządcy dróg często nie biorą pod uwagę ruchu rowerowego lub nie liczą się z jego bezpieczeństwem). Rowerzyści są wtedy zmuszeni do jazdy lewym pasem, co nie tylko zagraża ich bezpieczeństwu, ale **jest też utrudnieniem dla komunikacji miejskiej** (maksymalna szerokość pasa ruchu na ulicy wynosi 3,5 m, a szerokość autobusu – 2,6 m, więc na odstęp przy wyprzedzaniu roweru jadącego przy krawędzi lewego pasa i utrzymywanie odstępu od krawędzi jezdni przez autobus zostaje 0,9 m lub mniej, podczas gdy wymagany odstęp od wyprzedzanego roweru wynosi 1 m). W praktyce w takich sytuacjach rowerzyści są nielegalnie wyprzedzani w niebezpiecznej odległości z obu stron (inaczej **pojazdy na obu pasach musiałyby jechać za rowerem z jego prędkością**), co powoduje dodatkowe zagrożenie, a wielu kierowców zachowuje się wtedy **wyjątkowo agresywnie** wobec rowerzystów jadących zgodnie z przepisami.

Taka organizacja ruchu jest niedopuszczalna, dlatego co do zasady jazda rowerem po buspasie w razie braku infrastruktury rowerowej powinna być dozwolona. W wyjątkowych przypadkach, kiedy nie jest to wskazane, można zastosować znak B-9 „zakaz wjazdu rowerów”. W Polsce organizację ruchu często projektują i zatwierdzają ludzie, którzy **sami nie używają rowerów do codziennego transportu**, dlatego to właśnie ewentualny zakaz ruchu rowerów po buspasie (o ile w ogóle na którejkolwiek drodze bez infrastruktury rowerowej były on uzasadniony) powinien wymagać od zarządzającego ruchem podjęcia dodatkowych kroków i zastosowania specjalnego oznakowania, podczas gdy dopuszczenie jazdy rowerem po buspasie powinno być „automatyczne”.

W krajach z wysokim udziałem ruchu rowerowego (np. Holandii) unika się łączenia ruchu rowerów i autobusów (w pierwszej kolejności zapewnia się infrastrukturę rowerową, a jeśli zostanie miejsce, to ewentualnie wyznacza się buspas), a jeśli wydzielona droga rowerowa nie jest dostępna np. z powodu jej remontu, to buspas staje się pasem rowerowym, a ruch autobusów jest przenoszony na pas ruchu wspólny z innymi pojazdami. Jest to podyktowane tym, że zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego ma wyższy priorytet niż płynna jazda komunikacją miejską. Jeśli jednak na danej ulicy ze względu na niższe natężenie ruchu rowerowego takie rozwiązanie nie jest możliwe, to **przynajmniej jazda buspasem byłaby lepszą alternatywą niż poruszanie się środkiem jezdni**.

7) W art. 16 zmienić treść ust. 5 na następującą: „*Kierujący pojazdem zaprzęgowym, rowerem, wózkiem rowerowym, motorowerem, wózkiem ręcznym oraz osoba prowadząca pojazd napędzany silnikiem mogą poruszać się po poboczu z prawej strony jezdni, pod warunkiem że ruch pojazdu nie utrudnia ruchu pieszych. Kierujący pojazdem, poruszając się po poboczu, jest obowiązany ustępować miejsca pieszym.*”.

Uzasadnienie:

Obecnie na mocy art. 16 ust. 5 rowerzyści są zobowiązani do jazdy poboczem, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych. Jednak **pobocza, w przeciwieństwie do np. pasów ruchu dla rowerów, nie są infrastrukturą rowerową**. Ich szerokość może być na tyle mała, że jazda po nim może zachęcać kierowców do **wyprzedzania w niebezpiecznej odległości**. Co więcej, jazda poboczem zamiast jezdnią skutkuje tym, że przy przejeżdżaniu przez drogi poprzeczne rowerzyści muszą **włączać się do ruchu** i ustępować pierwszeństwa skręcającym pojazdom.

W Polsce obowiązek poruszania się rowerem po poboczu wprowadził kodeks drogowy z 1983 r., a **obowiązku takiego nie ma do dzisiaj np. w Holandii i Wielkiej Brytanii**. Co więcej, w Holandii celowo nie zaleca się wyznaczania na drogach podmiejskich liniami krawędziowymi utwardzonych poboczy o szerokości większej niż 0,4-0,5 m, aby **nie pomylić ich z pasami rowerowymi** i aby było widoczne, że rowerzyści nie mają obowiązku z nich korzystać.

W razie braku chodnika pobocze jest miejscem przeznaczonym dla ruchu pieszych, dlatego kierujący pojazdem, poruszając się po poboczu, powinien ustępować im miejsca. Przepis taki obowiązywał w poprzednich aktach prawnych regulujących zasady ruchu drogowego (kiedy ruch rowerów po poboczu był **dozwolony wyjątkowo pod warunkiem nieutrudniania ruchu pieszych**), jednak obecnie nie jest jasne, czy w takiej sytuacji pierwszeństwo ma pieszy, czy kierujący pojazdem.

8)

a) W art. 33 dodać ust. 1b o treści „*Kierujący rowerem zamierzający skręcić w lewo na skrzyżowaniu może przed wykonaniem tego manewru wjechać na wlot skrzyżowania znajdujący się po prawej stronie i zatrzymać się na pasie ruchu lub pasie ruchu dla rowerów przeznaczonym do jazdy na wprost w celu ustąpienia pierwszeństwa innym uczestnikom ruchu. Przepis ten obowiązuje bez względu na zakazy wynikające ze znaków poziomych zastosowanych na tym wlocie skrzyżowania.*”;

b) w art. 22. dodać ust. 3a o treści „*Kierujący rowerem może nie stosować się do przepisu ust. 2 pkt 2 pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z tego samego kierunku.*”.

Uzasadnienie:

Obecnie rowerzyści skręcający w lewo są zobowiązani do zjechania na środek jezdni (na mocy art. 22 ust. 2 pkt 2), co może wymagać **zajechania drogi znacznie szybciej jadącym samochodom**. Jest to manewr potencjalnie **niebezpieczny i trudny do wykonania**, zwłaszcza na szerszych ulicach z dużym i szybkim ruchem samochodowym. Dlatego powinien zostać umożliwiony tzw. **skręt w lewo na dwa**, podobnie jak w przypadku wyznaczenia śluzy rowerowej odpowiedniego typu (które jednak są bardzo rzadko stosowane). Manewr ten polega na skręceniu w prawo, zatrzymaniu się na części jezdni przeznaczonej do jazdy na wprost, a następnie – po ustąpieniu pierwszeństwa innym pojazdom (zgodnie z art. 25 ust. 1 oraz proponowanego ust. 3a w art. 22) – wjechaniu na wlot skrzyżowania znajdujący się po przeciwnej stronie.

Manewr ten powinien być możliwy, nawet jeśli wymaga to przejechania w poprzek linii ciągłych (P-1 lub P-2) lub powierzchni wyłączonych (P-21) zastosowanych na wlocie skrzyżowania znajdującym się po prawej stronie. **W Danii jest to jedyny zgodny z prawem sposób skręcania rowerem w lewo na skrzyżowaniach** (również bez względu na tego typu oznakowanie poziome), choć w tym kraju nie wyznacza się specjalnych śluz rowerowych zaprojektowanych w tym celu.

Art. 16 ust. 1 pkt b Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym (Dz.U. 1988 nr 5 poz. 40 i 44) przewiduje możliwość zwolnienia kierujących rowerami z obowiązku zbliżenia się do środka jezdni oraz na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi. W takiej sytuacji rowerzyści powinni ustąpić pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z tyłu. Wprowadzenie takiego warunku jest konieczne również ze względu na to, że już teraz rowerzyści mogą korzystać ze śluz rowerowych do skrętu w lewo wyznaczonych z prawej strony. Jednak proponowany ust. 3a w art. 22 ustawy miałby zastosowanie nie tylko przy skręcaniu w lewo „na dwa”, lecz także przy skręcaniu w lewo np. na drodze z pasami ruchu dla rowerów lub takiej, po której rowerzyści poruszają się w ruchu ogólnym (szczególnie na skrzyżowaniu trójwlotowym, jeśli z prawej strony nie ma wlotu umożliwiającego wykonanie skrętu „na dwa”). W takiej sytuacji rowerzyści mogliby oczekiwać przy prawej krawędzi jezdni na możliwość kontynuowania jazdy.

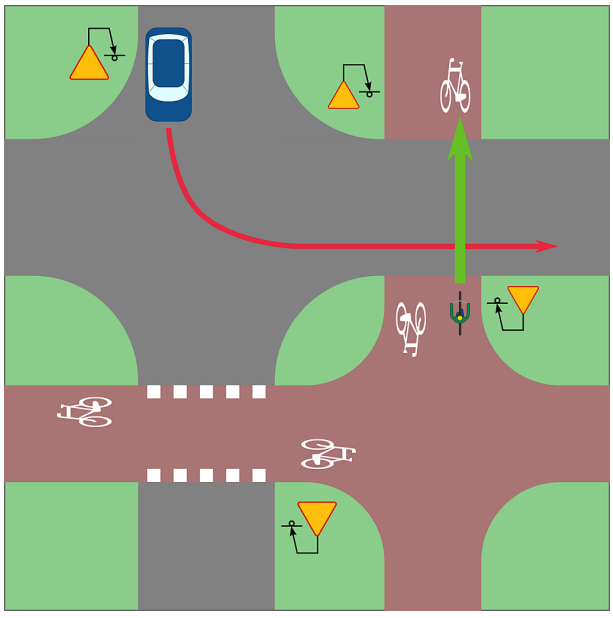
9)

a) W art. 17 w ust. 1 uchylić pkt 3a;
b) do art. 27 dodać ust. 5 o treści *„Kierujący pojazdem, wjeżdżając z drogi dla rowerów na jezdnię, wzdłuż której jest wyznaczona ta droga dla rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa pojazdom jadącym po tej jezdni. Nie dotyczy to wjazdu rowerem na przejazd dla rowerzystów.”*

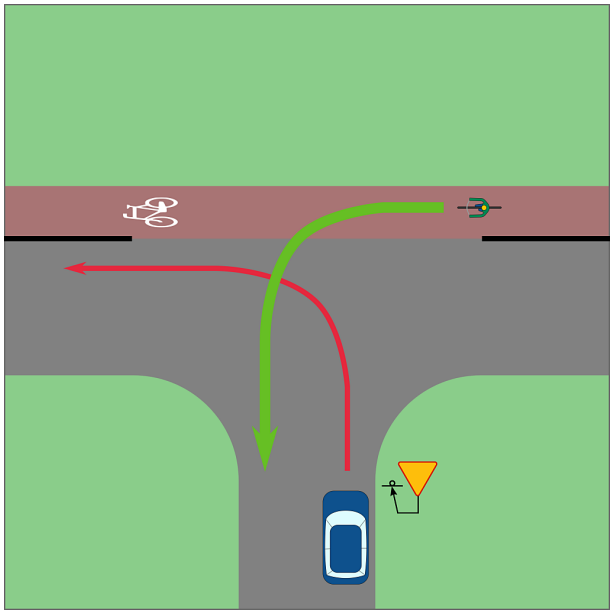
Uzasadnienie:

Obecne przepisy **uniemożliwiają wprowadzenie organizacji ruchu, zgodnie z którą jazda drogą dla rowerów przez skrzyżowanie na drugą stronę drogi z pierwszeństwem odbywałaby się na takich zasadach, jakie obowiązują przy wyjeżdżaniu ze zwykłego podporządkowanego wlotu skrzyżowania**. Jeżeli jest wyznaczony przejazd rowerowy, to kierowcy są zobowiązani ustąpić pierwszeństwa rowerzystom zarówno znajdującym się na przejeździe, jak i wjeżdżającym na niego (na podstawie § 47 ust. 4 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz.U.2019.0.454), co często nie jest wskazane, szczególnie np. na drogach z dużym natężeniem ruchu. Natomiast jeśli przejazdu nie ma, to zgodnie art. 17 ust. 1 pkt 3a ustawy rowerzyści włączają się do ruchu, więc muszą ustępować pierwszeństwa nawet pojazdom, które skręcają z podporządkowanych wlotów skrzyżowania w drogę poprzeczną.

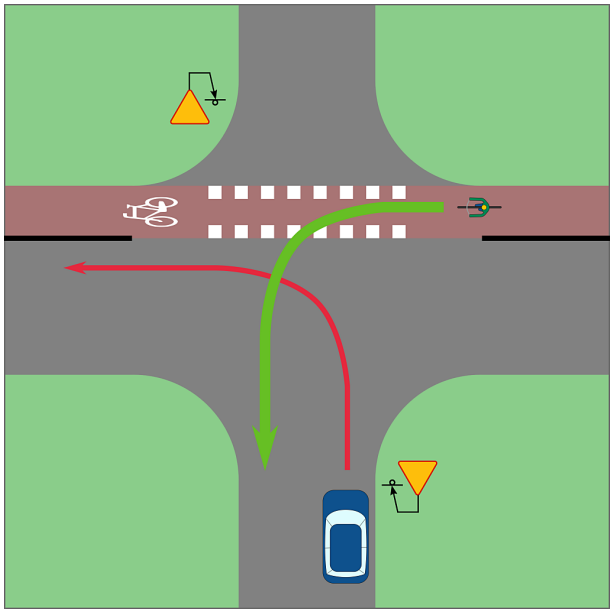
Gdyby jednak **obowiązek włączania się do ruchu przy wjeżdżaniu z drogi dla rowerów na jezdnię (również poza przejazdem dla rowerzystów) został zniesiony**, wystarczyłoby nie wyznaczać przejazdu, a na drodze rowerowej zastosować znaki A-7 „ustąp pierwszeństwa”. Dzięki temu droga rowerowa byłaby traktowana tak jak zwykły wlot skrzyżowania bez pierwszeństwa przejazdu, przy czym na mocy art. 27 ust. 1a ustawy rowerzyści jadący na wprost mieliby pierwszeństwo przed pojazdami skręcającymi z drogi podporządkowanej w drogę poprzeczną. Rozwiązanie to przedstawiono na poniższym rysunku. W podobny sposób są oznakowane skrzyżowania np. w Danii. W wielu innych krajach Unii Europejskiej ruch rowerów przez skrzyżowania również jest prowadzony na takich zasadach, choć w poprzek jezdni z pierwszeństwem może występować dodatkowe oznakowanie poziome w miejscu, gdzie przejeżdżają rowerzyści (obecnie nieprzewidywane przez polskie przepisy).



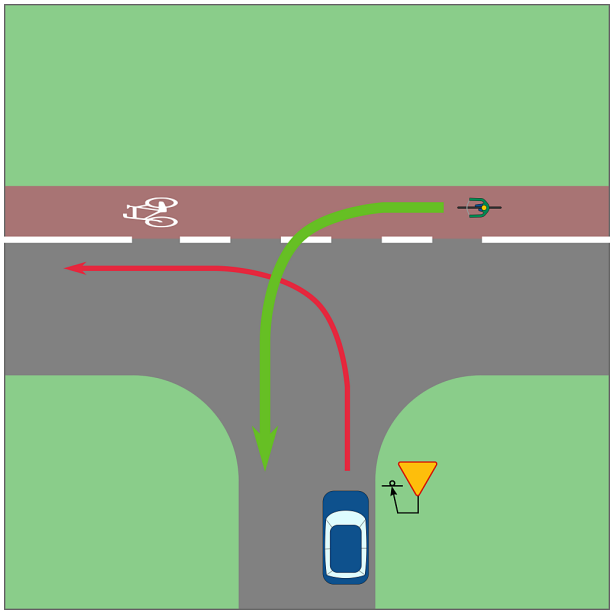
Kolejny problem wynikający z obecnego nakazu włączania się do ruchu przy wjeżdżaniu z drogi rowerowej na jezdnię występuje przy **skręcaniu z przylegającej do jezdni drogi dla rowerów w drogę poprzeczną po przeciwnej stronie skrzyżowania trójwlotowego**. Zgodnie z obowiązującymi przepisami rowerzysta **włącza się do ruchu, podczas gdy – jako pojazd poruszający się główną drogą – powinien mieć on pierwszeństwo przed pojazdami wyjeżdżającymi z drogi podporządkowanej** (zostało to przedstawione na poniższym rysunku).



Taka sytuacja już ma miejsce, gdy skrzyżowanie jest czterowlotowe, a w poprzek czwartego wlotu jest wyznaczony przejazd rowerowy. Rowerzysta nie włącza się do ruchu (bo wjeżdża na przejazd rowerowy), więc w miejscu przecięcia kierunków ruchu (już poza przejazdem) obowiązuje zasada prawej ręki (art. 25 ust. 1 ustawy). Jednak **reguły pierwszeństwa pomiędzy pojazdami na danych wlotach skrzyżowania nie powinny zależeć od tego, czy istnieje dodatkowy wlot**.



Co więcej, **zasady pierwszeństwa nie powinny się też różnić w zależności od tego, czy rowerzysta jedzie po pasie ruchu dla rowerów, czy po przylegającej do jezdni jednokierunkowej drodze dla rowerów** (takie drogi rowerowe są powszechne np. w Danii). W przeciwnym wypadku np. na sąsiednich wyglądających prawie tak samo skrzyżowaniach obowiązywałyby różne reguły w zależności od tego, czy zamiast krawężnika wtopionego w jezdnię jest namalowana linia przerywana lub na odwrót.



Analogiczny problem występuje również, gdy droga rowerowa nie przylega do jezdni i jest skomunikowana z drogą poprzeczną w formie **czwartego, rowerowego wlotu skrzyżowania**. Aby uniknąć konieczności włączania się do ruchu przy wyjeżdżaniu z takiego wlotu (i ustępowania pierwszeństwa pojazdom skręcającym w lewo, które nadjeżdżają z przeciwnego kierunku) w niektórych miastach wyznacza się przejazdy rowerowe na przedłużeniu takich wlotów. To jednak oznacza, że kierowcy jadący główną drogą muszą ustępować pierwszeństwa wszystkim rowerom wjeżdżającym na poprzeczny przejazd (nawet jeśli jest zastosowane oznakowanie nakazujące również rowerzystom ustąpienie pierwszeństwa). Dlatego w innych miastach zarządzający ruchem nie decydują się na takie rozwiązanie.

W związku z powyższym proponuje się **zniesienie nakazu włączania się do ruchu przy wjeżdżaniu z drogi dla rowerów na jezdnię i zastąpienie go obowiązkiem ustąpienia pierwszeństwa jedynie pojazdom na równoległej jezdni przy wjeżdżaniu na nią** (np. przed kontynuowaniem jazdy jezdnią w miejscu, w którym kończy się wyznaczona wzdłuż niej droga rowerowa). Wyjątkiem jest wjazd rowerem na przejazd dla rowerzystów (np. gdy droga dla rowerów zmienia stronę jezdni), gdyż wtedy rowerzysta wjeżdżający na przejazd ma pierwszeństwo. Nie ma natomiast potrzeby wyłączania z tego przepisu wjazdu na pas ruchu dla rowerów – gdyby zdarzyło się, że równolegle do drogi dla rowerów jest dodatkowo poprowadzony pas rowerowy, to rowerzyści wjeżdżający z drogi rowerowej na ten pas powinni ustąpić pierwszeństwa rowerzystom jadącym tym pasem.

Oprócz tego w celu poprawy intuicyjności przepisów wskazane byłoby wprowadzenie zmiany w Rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2019.0.454), tak aby znak A-7 „ustąp pierwszeństwa” i B-20 „stop” ustawiony na skrzyżowaniu dotyczył najbliższej jezdni wraz z drogami dla rowerów wzdłuż tej jezdni (drogi dla rowerów powinny być traktowane jak pasy ruchu dla rowerów). Jednak do czasu wprowadzenia takiej zmiany obowiązywałaby zasada prawej ręki, a więc nadal kierujący

pojazdem wyjeżdżający z drogi podporządkowanej byłby obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerzyście nadjeżdżającemu z prawej strony po jednokierunkowej drodze dla rowerów przylegającej do drogi z pierwszeństwem.

Należy podkreślić, że **przepis analogiczny do zawartego w ustawie art. 17 ust. 1 pkt 3a nie występuje w Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym** (Dz.U. 1988 nr 5 poz. 40 i 44). Jest to spowodowane tym, że w niektórych krajach nie występują znaki drogowe oznaczające przejazdy rowerowe, więc rowerzyści musieliby tracić pierwszeństwo za każdym razem, kiedy wjeżdżają z drogi dla rowerów na jezdnię, co dyskryminowałoby ruch rowerowy. W rzeczywistości takie przejazdy traktuje się tam tak jak zwykłe skrzyżowania. **Przepisy takie nie występują również w kodeksach drogowych państw z wysokim udziałem ruchu rowerowego**, takich jak Holandia, Dania czy Niemcy. W żadnych z tych krajów **drogi dla rowerów nie są zrównane w hierarchii z wyjazdami z pól czy z posesji**, lecz traktuje się je tak, jak drogi dla innych pojazdów, a pierwszeństwo ustala się przy pomocy znaków drogowych.

10) W art. 2 w pkt 47 wyrazy „*rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h*” zastąpić wyrazami „*rower może być wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h, gdy jest uruchomiony naciskiem na pedały, lub po przekroczeniu prędkości 6 km/h w przeciwnym wypadku*”.

Uzasadnienie:

Zmiana ta wynika z potrzeby **dostosowania ustawy do prawa Unii Europejskiej**, które zezwala na **uruchomienie silnika roweru np. manetką do prędkości 6 km/h** w celu ułatwienia prowadzenia roweru pod górę. Rowery z silnikiem uruchamianym w ten sposób są już w Polsce powszechnie dostępne w handlu. Przepisy dopuszczające używanie takich rowerów obowiązują już np. w Niemczech.

11)

a) Zrezygnować z projektowanego pkt 11 w art. 45 w ust. 1;
b) w ostatnim punkcie w art. 49 w ust. 1 dodać zapis „z *zastrzeżeniem ust. 1a*” oraz dodać ust. 1a o treści „*Dopuszcza się pozostawienie roweru na drodze, chodniku, przystanku lub w innym miejscu przeznaczonym do ruchu, jeżeli nie utrudnia to ruchu ani nie zagraża jego bezpieczeństwu*”.

Uzasadnienie:

Projektowany pkt 11 w art. 45 ust. 1 jest zbędny, gdyż **stanowiłby on powtórzenie zakazu** zawartego w art. 46 ust. 1, a istniejące liczne przepisy dotyczące parkowania zabraniają już pozostawienia jakiegokolwiek pojazdu na drodze publicznej w sposób powodujący utrudnienie ruchu lub zagrożenie bezpieczeństwa (nie ma sensu wyszczególnianie akurat rowerów, skoro to nielegalnie zaparkowane samochody powodują największe problemy). Co więcej, przepisy te były

tworzone głównie z myślą o **samochodach, które zasłaniają widoczność bardziej niż rowery lub hulajnogi oraz zajmują więcej miejsca**. Dlatego **w przypadku rowerów (w tym UTO) powinny być one złagodzone**, tak aby możliwe było parkowanie np. na chodniku przez przypięcie do ogrodzenia posesji zamiast przy krawędzi jezdni lub w pobliżu skrzyżowania lub przejścia dla pieszych, jeśli nie ogranicza to widoczności. W niektórych miastach **przy skrzyżowaniach lub przejściach dla pieszych celowo montowane są stojaki rowerowe**, aby uniemożliwić parkowanie samochodów i dzięki temu zwiększyć widoczność pieszych (w Szczecinie projekt tego typu został dofinansowany w 2018 roku z rządowego „Programu ograniczania przestępczości i aspołecznych zachowań »Razem bezpieczniej« im. Władysława Stasiaka na lata 2018 – 2020" koordynowanego przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji).

12) Zrezygnować z projektowanego pkt 13 w art. 45 w ust. 1.

Uzasadnienie:

Zakaz używania na drodze publicznej urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny innego niż UTO wykluczałby możliwość używania np. elektrycznych rowerów, motorowerów, samochodów, autobusów, trolejbusów i tramwajów. Używanie na drodze publicznej innych niż UTO urządzeń wyposażonych w napęd elektryczny nie powinno być zakazane, lecz powinny one być zaliczone do odpowiedniej kategorii pojazdów i spełniać przewidziane dla nich wymagania.

13) W art. 2 zmienić treść pkt 6 na następującą: „jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni oraz dróg dla rowerów;".

Uzasadnienie:

Rowery są pojazdami, więc z literalnej interpretacji art. 2 pkt 6 wynika, że droga dla rowerów jest jezdnią. Z drugiej strony, pkt 1 wskazuje na to, że intencją ustawodawcy było rozróżnienie tych pojęć („droga – wydzielony pas terenu składający się **z jezdni**, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych **lub drogi dla rowerów** (...)"), podobnie pkt 11. Proponuje się więc **wyłączenie dróg dla rowerów z definicji jezdni**, gdyż wg pkt 10 przecięcie dróg mających jezdnie tworzy skrzyżowanie, a zaliczenie przecięć dróg dla rowerów z jezdniami do skrzyżowań oznaczałoby konieczność stosowania skomplikowanych przepisów dotyczących np. oznakowania zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2003 nr 220 poz. 2181 z późn. zm.).

14) W art. 11 ust. 4 dopisać zdanie „*Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.*".

Uzasadnienie:

Ze względów bezpieczeństwa zasady **ruchu pieszych po drogach dla rowerów** powinny być analogiczne jak dla korzystania z jezdni, tj. **piesi powinni poruszać się lewą stroną** oraz iść jeden za drugim (przy czym to drugie wymaganie nie dotyczy dróg o małym ruchu i dobrej widoczności).

Jan Chrapek – Prezes Zarządu
Tomasz Herud – Wiceprezes Zarządu