



Uchwalona 1 kwietnia br.

nowelizacja ustawy - Prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r. dostosowuje przepisy tego aktu do wymogów Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 40 i 44) oraz jej zmian z 2006 roku. Zmiany służą lepszej organizacji ruchu, a tym samym promocji ruchu rowerowego oraz poprawie bezpieczeństwa rowerzystów. Proponowane zmiany uwzględniają także rozwój rynku i technologii. Wprowadzane nowelą przepisy są znane i stosowane w innych krajach, szczególnie tych znanych z wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nowa regulacja czeka na podpis prezydenta.

Wprowadzane nowelą definicje drogi rowerowej i pasa rowerowego są spójne z postanowieniami Konwencji Wiedeńskiej i eliminują problemy z oznakowaniem pasów rowerowych. Pojęcie pasa rowerowego, występujące w niektórych aktach prawnych (rozporządzeniach) nie było nigdzie zdefiniowane. Ponadto w ustawie wprowadza się pojęcie śluzy rowerowej (która jest rozwiązaniem odmiennym od pasa rowerowego i drogi rowerowej) wraz z zasadami korzystania z niej. Zgodnie z uzasadnieniem do ustawy pozwoli to na lepszą, bezpieczniejszą i bardziej efektywną organizację ruchu na skrzyżowaniach, zwłaszcza w miastach.

Legislator tą nowelizacją eliminuje zasadniczą wadę obecnej ustawy, jaką jest sprzeczność z postanowieniami Konwencji o ruchu drogowym wynikająca ze skreślenia w 2001 roku art. 27 ust. 2 oraz obecnego brzmienia art. 33 ust. 4 ustawy. Ze względu na konstytucyjne umocowanie Konwencji, która w sytuacji kolizji z przepisami ustawy ma pierwszeństwo i którą stosuje się bezpośrednio, ta zmiana ma fundamentalne znaczenie dla poprawy jakości stanowionego prawa.

Zasadniczym celem nowelizacji jest poprawa bezpieczeństwa rowerzystów. Taki cel ma przepis artykułu 16 ust. 7 dopuszczający na skrzyżowaniach wyjątek od ogólnej

zasady nakazującej rowerzyście jazdę możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jazda środkiem pasa ruchu uniemożliwia niebezpieczne dla rowerzysty wyprzedzanie w obrębie jednego pasa ruchu, spychanie rowerzysty na inny pas ruchu czy zajeżdżanie drogi na skrzyżowaniu i jednoznacznie określa odpowiedzialność uczestników ruchu za kolizję. Ta zasada obowiązuje tylko w sytuacji, kiedy nie ma wyznaczonej drogi rowerowej lub pasa rowerowego a z danego pasa ruchu można jechać w więcej niż jednym kierunku (na przykład na wprost lub w prawo: wówczas rowerzysta jadący na wprost nagminnie bywa wyprzedzany przez samochód zamierzający skręcić w prawo). Ta zasada będzie obowiązywać także na rondach.

Bezpieczeństwo rowerzystów poprawia też zmiana art. 24 ust. 6, który dotychczas nakazywał rowerzyście (kierującemu pojazdem bez silnika) zjazd na pobocze i zatrzymanie się w celu umożliwienia wyprzedzania. Zatrzymanie roweru w niektórych sytuacjach może grozić upadkiem. Przepis w dotychczasowym brzmieniu nie dawał słabszym uczestnikom ruchu należytej ochrony.

Bezpieczeństwo poprawią również nowe rozwiązania, które zostały określone w nowelizacji takie jak pas rowerowy czy przede wszystkim śluza rowerowa w jezdni, poprawiająca wzajemną widoczność na skrzyżowaniach i umożliwiająca m.in. manewr skrętu w lewo bez kolizji z pojazdami jadącymi na wprost.

Część proponowanych zmian ułatwi też poruszanie się rowerem. Należy do nich dopuszczenie wyprzedzania przez rowerzystów wolno jadących pojazdów z ich prawej strony. Taką możliwość przewidują przepisy ruchu drogowego obowiązujące w wielu państwach europejskich (m. in. Holandii, Niemiec czy Danii) i promuje rower jako przyjazny dla środowiska pojazd, dając mu rzeczywistą i umocowaną w prawie przewagę nad samochodem w warunkach wielkomiejskiego zatłoczenia ulic. Z kolei dopuszczenie jazdy rowerzystów obok siebie legalizuje treningi kolarzy w peletonie. Dotychczas trenujący na polskich drogach publicznych jazdę w grupie kolarze musieli łamać przepis art. 33 ust. 3.

Nowelizacja uwzględnia też rozwój rynku. Dopuszcza się przewóz dzieci w powszechnie dostępnych na rynku przyczepach rowerowych oraz stosowanie w rowerach opon zimowych z trwale w nich umieszczonymi elementami przeciwślizgowymi. Przyczepki do przewozu dzieci są bezpieczniejsze niż foteliki mocowane na rowerze, a dostępne na rynku opony rowerowe z kolcami są bezpieczne dla użytkownika, nie niszczą nawierzchni ze względu na znikomą masę rowerzysty i mały moment obrotowy kół roweru, a w warunkach zimowych znacznie poprawiają przyczepność.

Zakres przedmiotowych regulacji jest pośrednio objęty prawem Unii Europejskiej. Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych wyłącza z zakresu swojego obowiązywania pojazdy spełniające warunki, zaproponowane w art. 2 ust. 5 (nowa definicja roweru obejmująca pojazdy ze wspomagającym napędem elektrycznym o określonych parametrach).

Rowerem bezpieczniej

Utworzono: piątek, 15, kwiecień 2011 09:31 Redakcja - edroga.pl

[Ustawa z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami](#)