



Zapowiedziana w Narodowym Programie Rowerowym (2002 r.) nowelizacja prawa o ruchu drogowym (StVO) weszła w życie w 2009 roku. We wprowadzaniu jej przepisów korzystano z doświadczeń we wdrażaniu nowelizacji z 1997 r. Nowelizację zasad ruchu rowerowego połączono z innym ważnym zagadnieniem sformułowanym w haśle: „mniej znaków drogowych – lepsze oznakowanie”. Celem zmian było m.in. uproszczenie reguł korzystania z infrastruktury rowerowej i uelastycznienie przepisów oraz zwiększenie możliwości gmin w tworzeniu przyjaznych rowerzystom rozwiązań.

Nowelizacja prawa o ruchu drogowym (StVO) z 1997 r. uwzględniała minimalne wymagania infrastruktury rowerowej w rozporządzeniu do prawa o ruchu drogowym (VwV-StVO). Wówczas po raz pierwszy dopuszczono m.in. ulice rowerowe, pasy rowerowe, ochronne pasy rowerowe.¹ Nowelizacja prawa o ruchu drogowym (StVO) z 1997 r. spowodowała, że wymagania techniczne projektowania dróg rowerowych zostały częściowo usunięte z rozporządzenia (VwV-StVO), a dokument ten wskazywał na konieczność korzystania z zaleceń dla infrastruktury rowerowej (ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), które są branżowymi wytycznymi. Rozporządzenie (VwV-StVO) w paragrafach 39-43 mówi: „Płynność ruchu uzyskuje się przy użyciu dostępnych środków. Przy czym bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu przedkłada się nad płynność ruchu.”

Nowelizacja (StVO) w 2009 r. dopuściła pasy rowerowe i ochronne pasy rowerowe również na ulicach z wyższym natężeniem ruchu oraz wprowadziła surowsze wymagania wobec oznakowania obowiązkowych dróg rowerowych. Wprowadziło też drogi rowerowe po lewej stronie – bez obowiązku korzystania, lecz z taką możliwością (znak „Fahrräder frei”). Z kolei rozporządzenie (VwV-StVO zu § 2 StVO) wprowadziło przy oznakowaniu dróg rowerowych zasadę, że „... również może być

wskazane korzystanie z wiedzy środowisk zrzeszających rowerzystów, pieszych i kierowców samochodów.”

Nowością tej noweli jest też wyraźne dopuszczenie w StVO przewozu dzieci w przyczepkach, możliwość dopuszczenia ruchu rolkarzy na drogach rowerowych o odpowiedniej szerokości oraz rozszerzenie palety świateł rowerowych możliwych do stosowania na skrzyżowaniach (od 1 września 2012 r.). Ponadto nowością było malowanie przejść dla pieszych (nie zebry!) i legalizacja możliwości korzystania z nich przez rowerzystów w sytuacji chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym (odpowiednik polskiego C-16 + T-22), wyraźne uregulowanie pierwszeństwa przy drogach rowerowych daleko odsuniętych od jezdni ($> 5 \text{ m}$)² oraz pasy autobusowe tylko bezpieczne dla ruchu rowerowego.

Rozporządzeniem VwV-StVO w 2000 r. pilotażowo otwarto ulice jednokierunkowe na ruch rowerowy w przeciwnym kierunku, a nowelizacją w 2009 roku tę zasadę uproszczono do następujących warunków:

- ograniczenia prędkości do 30 km/h,
- zapewnienia odpowiedniej szerokości umożliwiającej wyprzedzanie (gdy ruch ciężarówek, to min. 3,50 m) dopuszcza się względnie wąskie gardła,
- wzajemna widoczność,
- ewentualnie azyle dla rowerzystów,
- według zalecenia FGSV na skrzyżowaniach z pierwszeństwem z prawej strony – nie stosuje się żadnego dodatkowego oznakowania, tylko znakowanie na ulicach, gdzie jest określone pierwszeństwo.

Otwarcie dla rowerzystów ulic jednokierunkowych stosuje się na ulicach powyżej 30 km/h, gdy:

- ruch rowerowy pod prąd odbywa się tylko na wydzielonej infrastrukturze (drogi rowerowe, pasy), także na głównych ulicach,
- wjazdy i zjazdy są specjalnie zabezpieczone.

W rozwoju i promowaniu ruchu rowerowego oraz tworzeniu koncepcji przepisów i rozwiązań technicznych istotna rola przypada Akademii Rowerowej (Fahrradakademie). Od 2007 r. ma ona wsparcie finansowe federalnego ministerstwa transportu, a jej organizatorem jest Niemiecki Instytut Urbanistyczny (DIFU - Deutsche Institut für Urbanistik). Działania te polegają na przygotowaniu czterech spotkań w roku, z których każde jest poświęcone określonym zagadnieniom: bezpieczeństwo ruchu, zarządzanie jakością w planowaniu infrastruktury, budowa i utrzymanie infrastruktury, PR, komunikacja społeczna. Odbyło się też specjalne seminarium poświęcone nowelizacji StVO z 2009 r. Są to dwudniowe debaty, przebiegające w różnych, wybranych miastach Niemiec. Gromadzą one od 30 do 60 uczestników. Również raz do roku organizowane są studialne wyjazdy zagraniczne.

Niemiecki program rowerowy cz. II

Utworzono: wtorek, 16, sierpień 2011 08:25 REDAKCJA EDROGA.PL

Oprac. AS

Konsultacja: dr inż. Tadeusz Kopta, Departament Studiów GDDKiA

Przypisy:

1. Pasy rowerowe oznakowane linią przerywaną.
2. W niemieckim podręczniku zaleca się aby skrzyżowania Dróg rowerowych były prowadzone jak najbliżej ruchu samochodowego. Jeśli skrzyżowanie jest oddalone, a droga rowerowa idzie równolegle do drogi głównej to musi mieć ona zawsze pierwszeństwo.

Materiał na podstawie prezentacji Michaela Haase - ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH, podczas konferencji „Rowerowa Polska - Rowerowa Europa. Korzyści ze współpracy społecznej podczas realizacji polityki transportowej w miastach”, zorganizowanej przez Parlamentarną Grupę ds. Rozwoju Komunikacji i Turystyki Rowerowej oraz rowerzystów z sieci „Miasta dla Rowerów” (marzec 2010 r. Sejm RP, Warszawa).