

Poznań, 8 czerwca 2020 r.

Jan Dziurzyński

Minister Infrastruktury
ul. T. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

P E T Y C J A **w interesie publicznym**

Na podstawie art. 2 ust. 1 Ustawy z 11 lipca 2014 r. o petycjach, wnoszę o zmianę przepisów Prawa o ruchu drogowym w zakresie zwalniającym kierującego rowerem szosowym z nakazu korzystania z drogi dla rowerów lub pasa dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku w którym się on porusza.

UZASADNIENIE

Obecnie wszyscy kierujący rowerami, zgodnie z art. 33 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, są zobowiązani korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku w którym taki kierujący się porusza.

Drogi rowerowe w Polsce są w bardzo różnym standardzie. Tylko niewielka ich część – zazwyczaj drogi nowo wybudowane – charakteryzuje się bardzo dobrym standardem nawierzchni oraz „zerowym” poziomem krawężników. Spora część dróg rowerowych jest słabej jakości, z wysokimi krawężnikami, ponadto często są one poprzecinane zjazdami do posesji. Zdarzają się również drogi rowerowe gruntowe.

Nakaz jazdy rowerem szosowym po nawierzchni gruntowej, bruku/kostce tudzież zdegradowanej nawierzchni bitumicznej jest absurdalny. Ponadto jazda rowerem szosowym po takiej „słabej” nawierzchni wielokrotnie zwiększa możliwość uszkodzenia tego typu pojazdu. Pojazdy te przystosowane są konstrukcyjnie do rozwijania dużo większych prędkości (niż zwykłe rowery) i co za tym idzie wymagają dużo lepszej nawierzchni niż rowery miejskie czy górskie. Należy mieć na uwadze również to, że kierujący rowerem szosowym odczuwa każdą nierówność, każdy ubytek nawierzchni drogi na własnym ciele.

Rowery szosowe przystosowane są do jednorazowego pokonywania dziesiątek oraz setek kilometrów. Stosując się do obecnie obowiązujących regulacji, kierujący rowerem szosowym i tak pokonuje większość dystansu na jezdni. Nakaz nieustannej kontroli, czy aby na danym odcinku drogi nie przebiega droga dla rowerów, i konieczność naprzemiennego korzystania z drogi dla rowerów (tam gdzie ona się znajduje) i następnie włączania się do ruchu na odcinku gdzie drogi dla rowerów brak; niewątpliwie negatywnie wpływa również na bezpieczeństwo kierujących tego typu rowerem.

W ramach proponowanych zmian w prawie mogłyby się znaleźć np.:

- 1) Wprowadzenie legalnej definicji roweru szosowego w art. 2 Prawa o ruchu drogowym, jako roweru dwukołowego o grubości opon nieprzekraczających 25 mm i o zagiętej kierownicy – tzw. „baranek”.
- 2) Wprowadzenie zapisów mówiących o tym, że obowiązek o którym mowa w art. 31 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym nie dotyczy kierujących rowerami szosowymi.
- 3) Wprowadzeniu do rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych tabliczki do znaków drogowych (z grupy T) „nie dotyczy rowerów szosowych” (z symbolem roweru szosowego).
- 4) Wprowadzeniu do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach; zapisów mówiących o tym, że jeżeli znak B-9 (zakaz wjazdu rowerów) umieszczono na drodze, w obrębie której lub w pobliżu której wyznaczono drogę dla rowerów (a znak nakazujący korzystanie z tej drogi może nie być widoczny dla kierujących rowerami) – to pod tym znakiem należy umieścić ww. nowo wprowadzoną tabliczkę z grupy T – „nie dotyczy rowerów szosowych”.

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 4 ust. 3 ww. Ustawy o petycjach, wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury moich danych osobowych w zakresie imienia i nazwiska.

Z poważaniem
Jan Dziurzyński