

**Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r.
w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego
wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 ze zm.) wraz ze zmianami
zaproponowanymi przez inicjatywę **Miasta dla rowerów**, czerwiec 2008**

Propozycje zmian zostały **wytluszczone na ciemnym tle**. Propozycje te są spójne z proponowanymi przez inicjatywę Miasta dla rowerów zmianami zapisów ustawy Prawo o Ruchu Drogowym oraz zmianami zapisów rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu w sprawie warunków technicznych, jakim muszą odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Uzasadnienie propozycji zmian znajduje się na stronie 3.

Art. 2.

Ust. 12. Szerokość motocykla i motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,00 m, jednośladowego motoroweru 1,00 m, **a rikszy rowerowej (wózka rowerowego) – 2,00 m.**

Art. 53.

Ust. 1. Rower powinien być wyposażony:

- 1) z przodu – w **co najmniej** jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej,
- 2) z tyłu – w **co najmniej** jedno światło odblaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz **co najmniej** jedno światło pozycyjne barwy czerwonej;
- 3) co najmniej w jeden skutecznie działający hamulec;
- 4) w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerwalnym dźwięku;
- 6) rowery wielośladowe muszą być wyposażone w co najmniej dwa skutecznie działające hamulce, w tym hamulec postojowy, uniemożliwiający ruszenie pojazdu;
- 7) dopuszcza się wyposażenie roweru w pomocniczy napęd elektryczny o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, zasilany napięciem nie wyższym niż 48V i który jest automatycznie odłączany kiedy rower osiąga prędkość 25 km/godz. zgodnie z [projektowaną] normą EN 15194;
- 8) dopuszcza się, aby światła pozycyjne roweru o których mowa w punkcie 1 i 2 były zdemonstrowane, kiedy zgodnie z przepisami rowerzysta nie jest zobowiązany ich używać podczas jazdy.
- 9) Jeśli rower jest skonstruowany w taki sposób, że uniemożliwia sygnalizację zmiany kierunku jazdy ręką lub sygnalizacja ta nie będzie widoczna dla kierujących innymi pojazdami, wówczas rower musi być wyposażony w kierunkowskazy spełniające wymagania określone w Załączniku nr 6. Kierunkowskazy mogą być umieszczone tylko z przodu lub tylko z tyłu, jeśli z przeciwnej strony sygnał ręką jest widoczny dla kierujących innymi pojazdami.

Art. 56.

Ust. 1. Światła pojazdu, o których mowa w **Art. 53-55**, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- 1) światła pozycyjne oraz światła odblaskowe oświetlone światłem drogowym innego pojazdu powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m. **W przypadku rowerów dopuszcza się światła pozycyjne migające ze stałą częstotliwością nie mniejszą niż 1 Hz (60 przerw na minutę) przy czym czas świecenia powinien być zbliżony do czasu trwania przerw.**
- 2) powinny być umieszczone nie wyżej niż **2000 mm** i nie niżej niż 350 mm od powierzchni jezdni;
- 3) światła pojedyncze na pojeździe wielośladowym powinny być umieszczone po lewej stronie pojazdu możliwie najbliżej jego bocznego obrysu, jednak nie dalej niż 150 mm od tego obrysu; przepisu nie stosuje się do świateł oświetlających drogę, które powinny być umieszczone pośrodku;
- 4) dwa światła powinny być umieszczone symetrycznie po obu stronach pojazdu możliwie najbliżej jego bocznego obrysu, jednak nie dalej niż 100 mm od tego obrysu oraz na jednakowej wysokości nad jezdnią; widoczność dwóch świateł powinna być jednakowa;
- 5) światła czerwone nie mogą być widoczne z przodu, a światła białe (żółte selektywne) - z tyłu.

Ust. 2. Dopuszcza się umieszczanie świateł odblaskowych barwy żółtej samochodowej **lub białej**:

- 1) na bocznych płaszczyznach kół i ramy pojazdu, o którym mowa w § 53-55,
- 2) na pedałach roweru i motoroweru – **barwy żółtej**; światła, o których mowa w pkt 1 i 2, nie muszą spełniać warunków określonych w ust.1 pkt 2-4.
- 3) świateł odblaskowych barwy białej – z przodu pojazdu.**

Ust. 3. Jeżeli do pojazdu zaprzęgowego lub roweru (motoroweru) przyczepiony jest inny pojazd, maszyna lub urządzenie, powinien on być wyposażony w **co najmniej** jedno światło pozycyjne barwy czerwonej oraz w **co najmniej** jedno światło odblaskowe barwy czerwonej widoczne z tyłu, a ponadto w jedno światło pozycyjne barwy białej widoczne z przodu, jeżeli szerokość pojazdu ciągniętego (maszyny, urządzenia) przekracza szerokość pojazdu ciągnącego; światła te powinny odpowiadać warunkom określonym w ust. 1.

Ust. 4. Do świateł pojazdu, o którym mowa w niniejszym rozdziale, stosuje się zasady rozmieszczenia określone w § 1 ust. 2-4 załącznika nr 6 do rozporządzenia.

Uzasadnienie:

1. Zaproponowana dopuszczalna szerokość rikszy rowerowej pozwala na standaryzację infrastruktury przeznaczonej dla rowerów i jest spójna z zapisem tego samego artykułu o szerokości „niektórych innych pojazdów czterokołowych” co jest istotne ze względu na to, że istnieją riksze trójkołowe. Szerokość roweru jednośladowego jest określona w propozycji zmian w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym.
2. Stosowanie co najmniej jednego światła pozycyjnego z przodu lub tyłu sankcjonuje stosowanie kilku reflektorów w sytuacji kiedy tylko jeden ze względu na parametry techniczne oświetlenia rowerowego dostępnego na rynku jest niewystarczający dla oświetlenia drogi przed rowerem. Stosowanie kilku świateł pozycyjnych z przodu czy tyłu

poprawia też widoczność rowerzysty.

3. Ze względu na rozwój rynku wskazane jest wprowadzenie odrębnych wymogów także dla rowerów wielośladowych. Ponieważ w przeciwieństwie do rowerów jednośladowych mogą samoistnie ruszyć na pochyłości drogi, powinny być wyposażone w hamulec postojowy, który w rowerach jednośladowych jest zbędny.
4. Na rynku pojawiły się rowery ze wspomagającym napędem elektrycznym. Obecne polskie przepisy zupełnie nie przewidują tego rodzaju pojazdów. Można wręcz domniemywać, że są to zwykle pojazdy silnikowe. Proponujemy przeniesienie na grunt polski przepisów holenderskich i zarazem przygotowywanej (kwiecień 2008) normy EN 15194 dla rowerów ze wspomagającym napędem elektrycznym (CEN, www.cen.eu).
5. Propozycja aby oświetlenie pozycyjne roweru mogło być czasowo zdemonstrowane wynika z praktyki i rozwoju rynku. Oświetlenie bateryjne nie jest mocowane do roweru na stałe i może zostać łatwo ukradzione podczas normalnej eksploatacji użytkowej (częste pozostawianie roweru na ulicy) albo zniszczone w przypadku sportowego, wyczynowego wykorzystania roweru.
6. Na rynku są dostępne rowery, które uniemożliwiają sygnalizację zmiany kierunku ręką. Głównie chodzi o całkowicie lub częściowo zabudowane rowery poziome. Z kolei niektóre rodzaje rikszy (wózków) rowerowych mają taką konstrukcję, że sygnalizowanie ręką zmiany kierunku nie jest widoczne dla innych kierujących. Dlatego takie pojazdy powinny być wyposażone w kierunkowskazy, spełniające wymogi tego oświetlenia dla innych pojazdów. Ze względu na konstrukcję niektórych dostępnych na rynku rikszy wymóg stosowania kierunkowskazów zarówno z przodu jak i z tyłu nie jest właściwy. Kierunkowskazy powinny uzupełniać sygnalizację ręką od strony, z której nie jest ona widoczna.
7. Propozycja aby dopuścić migające oświetlenie przednie wynika z rozwoju rynku. Pojawiło się ono dopiero około roku 2002. Migające oświetlenie przednie jest lepiej widoczne na tle silniejszych świateł samochodowych niż najsilniejsze rowerowe oświetlenie świecące światłem stałym. Migające diody pobierają też mniej prądu, co zmniejsza ryzyko utraty zasilania. Migające oświetlenie roweru dopuszczają m.in. przepisy brytyjskie i duńskie.
8. Proponujemy doprecyzować istniejący zapis dopuszczający migające oświetlenie pozycyjne tylne. Podanie stałej, minimalnej częstotliwości z jaką musi migać oświetlenie pozycyjne roweru i czasu świecenia w stosunku do przerw eliminuje wszelkie niejasności z tym związane. Analogiczne rozwiązania obowiązują m.in. w Wielkiej Brytanii (*Statutory Instrument SI 2005 No. 2559* z 23.10.2005) a także w Danii, gdzie wymagana częstotliwość migania wynosi odpowiednio 60-240 na minutę i co najmniej 120 na minutę.
9. Obecnie przepisy nakazują umieszczanie oświetlenia pozycyjnego roweru nie niżej niż 350 mm nad jezdnią i nie wyżej niż 900 mm nad jezdnią. W związku m.in. z rozwojem rynku większość przedniego oświetlenia baterijnego jest umieszczana na kierownicy roweru, która z reguły znajduje się na wysokości rzędu 1000 mm nad jezdnią. Należy uznać że obecny przepis jest martwy, a jego rewizja nie pogarsza bezpieczeństwa. Wręcz przeciwnie - umieszczenie oświetlenia pozycyjnego wysoko nad jezdnią poprawia widoczność rowerzysty, zwłaszcza w ruchu miejskim, kiedy jest widoczny ponad samochodami i innymi przeszkodami z większej odległości.