

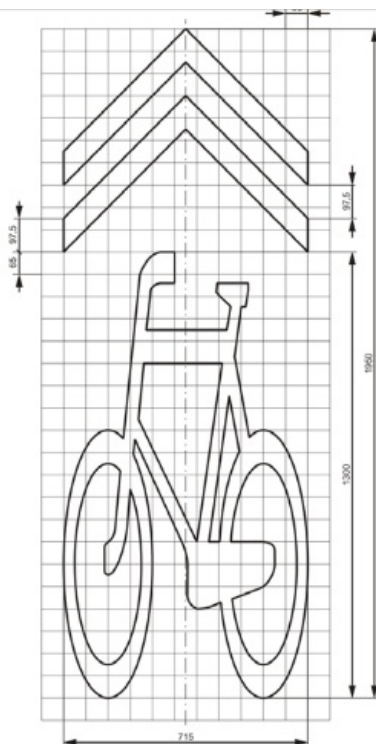
NOWELIZACJA KLUCZOWYCH ROZPORZĄDZEŃ ROWEROWYCH: CO SIĘ ZMIENIA?

09.09.2015

W Dzienniku Ustaw w poniedziałek, 7 września 2015 roku opublikowane zostały dwie kluczowe z punktu widzenia ruchu rowerowego nowelizacje rozporządzeń: w sprawie znaków i sygnałów drogowych ([D.U.2002.170.1393](#), nowelizacja - [D.U.2015.1313](#)) i w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach ([D.U.2003.220.2181](#), nowelizacja - [D.U.2015.1314](#)). Nowe przepisy wchodzi w życie 8 października. Co się konkretnie zmienia?

Nowelizacje mają w dużej mierze charakter porządkowy: dostosowują przepisy wykonawcze do znowelizowanej ponad cztery lata temu ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (PoRD, [D.U.2011.92.530](#)) i eliminują legislacyjny bałagan i liczne błędy. Ale wprowadzają też daleko idące zmiany, w tym - nowe znaki i sygnały drogowe.

Największa zmiana będzie dotyczyła dwukierunkowego ruchu rowerów w jezdniach jednokierunkowych. Tu znikają wszystkie niejasności, które dotychczas pozwalały na skrajnie odmienną interpretację przepisów. Dwukierunkowy ruch rowerów będzie mógł być na terenie zabudowy wprowadzany niemal wszędzie. Choć nowelizacje mają niedociągnięcia, to trzeba jasno powiedzieć, że stanowią wielką korzyść netto dla rozwoju ruchu rowerowego w Polsce i dają szansę zasadniczej, przyjaznej rowerzystom zmiany organizacji ruchu, zwłaszcza w miastach.



Rys. 5.2.9.5. Znak P-27 „kierunek i tor ruchu rowerów”,

Znak P-27 „kierunek i tor ruchu rowerów” (rys. 5.2.9.5) można stosować na jezdni,

Nowy poziomy znak drogowy P-27

Porządkowanie rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych

Znak C-13 "droga dla rowerów" już nie będzie oznaczać drogi dla rowerów wyłącznie jednośladowych, zaś znak B-11 "zakaz wjazdu wózków rowerowych" nie będzie zabraniać wjazdu rowerów wielośladowych. Ustawa PoRD od roku 2011 określa, że rower może mieć szerokość do 0,9 m bez względu na liczbę kół czy śladów (co umożliwia np. używanie trójkołowych rowerów do przewozu dzieci), definiuje też wózek rowerowy jako pojazd szerszy niż 0,9 m. Tymczasem ze względu na niezmienione znaczenie znaku C-13 za jazdę rowerem trójkołowym mandat groził zarówno za jazdę po jezdni obok drogi dla rowerów jak i po drodze dla rowerów.

Znak C-13 (i pochodne) będzie odwoływany nie tylko znakiem C-13a („koniec drogi dla rowerów”) ale także znakiem D-40 („strefa zamieszkania”), B-1 („zakaz ruchu w obu kierunkach”), B-9 („zakaz wjazdu rowerów”) i C-16 („droga dla pieszych”) oraz – co bardzo ważne – przez każde skrzyżowanie. Ogranicza to konieczność stawiania przysłowiowego „lasu znaków” i eliminuje możliwość bezsensownego lokalizowania dróg dla rowerów w strefach zamieszkania. Naprawione zostało błędne określenie znaku łączonego C-13/C-16 z kreską pionową jako "droga dla rowerów i pieszych". Błąd polegał na tym, że ustawa Prawo o Ruchu Drogowym określa zasady ruchu na takiej drodze: rowerzysta musi ustępować miejsca pieszem. Tymczasem ten znak oznacza po prostu drogę dla rowerów położoną obok drogi dla pieszych (chodnika). I tak będzie to teraz zdefiniowane.

Oprócz spraw porządkowych są też głębsze zmiany: pojawia się nowy znak poziomy P-27 "kierunek i tor ruchu roweru" (patrz rysunek wyżej) oraz nowe sygnalizatory trójkomorowe dla rowerzystów (S-1a i S-3a) które - inaczej niż dotychczasowy sygnalizator dwukomorowy S-6 - umieszcza się przed skrzyżowaniem, a nie za nim. Znak P-27 (popularnie określany jako „sierżant” albo „krokiewka”) będzie stosowany na przykład tam, gdzie rowerzysta wbrew przepisom ogólnym powinien z powodów bezpieczeństwa jechać dalej od krawędzi jezdni - np. w pobliżu ukośnych lub prostopadłych miejsc postojowych czy w przypadku jezdni składających się wyłącznie z torowiska tramwajowego. Będzie stosowany również tam, gdzie nie ma miejsca na wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów w jezdni lub jego wyznaczenie byłoby niebezpieczne ze względu na lokalizację, geometrię i sposób wykorzystania (np. duża rotacja) miejsc postojowych.

Nowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych

Dużo większe - i w większości bardzo korzystne - zmiany mają miejsce w drugim rozporządzeniu, znanym potocznie jako "Czerwona Książeczka" (ze względu na kolor okładki; urzędowa nazwa jest przeraźliwie długa: rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).

Najdalej idąca dotyczy ruchu rowerów pod prąd ulic jednokierunkowych - zapisy są dużo bardziej jednoznaczne niż dotychczasowe, które nie tylko zawierały kompromitujące błędy ale też były interpretowane przez różnych zarządców w skrajnie odmienny sposób. Duże zmiany dotyczą przejazdów dla rowerzystów. Choć rozporządzenie nie podaje wzorów słuz rowerowych, to pojawiają się szczegóły dotyczące linii i innych znaków, z których składać się może słuz. Dopuszczone zostały mniejsze wymiary oznakowania poziomego, w tym strzałek kierunkowych umieszczanych na pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów czy w słuzie rowerowej. Nowością są też pionowe znaki drogowe w rozmiarze

mini, umieszczane m.in. na drogach dla rowerów oraz znaki ustalające pierwszeństwo, które można umieszczać na drodze dla rowerów na wysokości 1,0 m (chodzi o to, aby nie były widoczne dla innych kierujących i były lepiej widoczne w świetle rowerowych reflektorów). Skorygowana została także tzw. prędkość ewakuacji dla sygnalizacji świetlnej dla rowerzystów – zamiast dotychczasowych zaledwie 2,8 m/s będzie to 4,2 m/s.

Z rozporządzenia zniknęły niedopuszczalne błędy - np. dwukierunkowy pas ruchu dla rowerów w jezdni o minimalnej (!) szerokości 8,5 m. Przypominamy, że ustawa Prawo o Ruchu Drogowym od 2011 roku definiuje pas ruchu dla rowerów jako jednokierunkowy, zaś pasy ruchu dla rowerów powinny być wyznaczone w jezdniach o niższych klasach technicznych, czyli np. małych przekrojach poprzecznych.

Praktyczne możliwości, które obecnie otwierają się przed zarządzającymi ruchem:

- **Powszechne dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów w terenie zabudowanym**, w tym bez podłużnego oznakowania poziomego we wszystkich ulicach jednokierunkowych, gdzie prędkość jest ograniczona znakami do 30 km/godz. (np. w strefach zamieszkania) a w przypadku ulic z ograniczeniem do 50 km/godz. przy pomocy podłużnego oznakowania poziomego (kontrapasów). Tzw. „kontraruch” rowerowy jest bezpieczny (wymusza kontakt wzrokowy) i pozwala na znaczne skracanie drogi rowerzystom a często także zmniejszenie liczby punktów kolizji, choćby przez umożliwienie ominięcia skomplikowanych, rozległych i przez to niebezpiecznych skrzyżowań. To najbardziej oczywista korzyść nowelizacji, która powinna być wykorzystana jak najszerzej i jak najszybciej;
- **Wyznaczanie przejazdów dla rowerzystów w przedłużeniu dróg dla rowerów i pieszych**, w tym korekta ich położenia i geometrii ze względu na zmniejszenie minimalnych szerokości przejazdu dla rowerzystów (1,8 m dla jednokierunkowego i 3,0 m dla dwukierunkowego licząc do zewnętrznych krawędzi) oraz przejścia dla pieszych (2,5 m zamiast min. 4,0 m dotychczas) co oznacza zmniejszenie zapotrzebowania na miejsce z dotychczasowych 6,5 m (4,0 m przejście, 0,5 m odstępu i 2,0 m przejazd) do 4,5 m w przypadku przejazdu kombinowanego z przejściem wg nowego wzoru na rys. 4.2.2.3 w Załączniku nr 2 po nowelizacji (lub zaledwie 3,0 m jeśli w przedłużeniu drogi dla rowerów i pieszych umieszcza się tylko dwukierunkowy przejazd dla rowerzystów);
- **Prawidłowe oznakowanie przejazdów dla rowerzystów**, z umieszczeniem znaków ustalających na nich pierwszeństwo (A-7 "ustąp pierwszeństwa" lub B-20 "stop") na tej samej konstrukcji wsporczej co znak D-6a lub D-6b („przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów”) lub na drodze dla rowerów;
- **Lokalizowanie przejazdów dla rowerzystów w przedłużeniu drogi dla rowerów na drogach zamiejskich** (poza terenem zabudowanym) - dotychczas przepisy wymagały w takiej sytuacji zakończenia drogi dla rowerów i wyznaczenia przejścia dla pieszych, po którym rowerzysta musiał zgodnie z przepisami rower pchać (ciągnąć) pieszo, teraz ten niebezpieczny absurd znika;
- **Lokalizowanie przejazdów dla rowerzystów na płytowych progach zwalniających przy skrzyżowaniach** – dotychczasowe przepisy dopuszczały wprost lokalizowanie na progach tylko przejść dla pieszych. Nowelizacja dopuszcza jednoznacznie zarówno wyniesione przejścia jak i przejazdy - w tym również zlokalizowane bezpośrednio przy skrzyżowaniu;
- **Stosowanie sygnalizatorów - w tym kierunkowych - na pasach ruchu dla rowerów**, drogach dla rowerów i w śluzach rowerowych, w tym sygnalizatorów

nadających sygnały w innym czasie niż sygnalizatory ogólne, pozwoli to np. wpuszczać na skrzyżowanie najpierw rowerzystów, a dopiero później inne pojazdy; nowe sygnalizatory S-1a (ogólny dla rowerzystów) i S-3a (kierunkowy dla rowerzystów) umieszcza się odmiennie niż dotychczasowe (S-6) przed wjazdem na skrzyżowanie lub przejazd dla rowerzystów, a nie za skrzyżowaniem, (dotychczasowe sygnalizatory S-6 nadal mogą być stosowane, co minimalizuje koszty nowelizacji);

- **Zwiększenie priorytetu dla rowerzystów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną** przez wydłużenie czasu nadawania sygnału zielonego w sygnalizatorach rowerowych (S-1a, S-3a i dotychczasowych S-6) dzięki zwiększonej tzw. prędkości ewakuacji z 2,8 m/s do 4,2 m/s. Priorytet może być zwiększony jeszcze bardziej, ponieważ minimalna odległość między przejściem dla pieszych a linią zatrzymań dla rowerzystów (np. w śluzie rowerowej lub pasie ruchu dla rowerów) wynosi teraz 0,5 m a nie 2,0 m jak w przypadku linii zatrzymań dla pozostałych pojazdów;
- **Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów przez wyznaczenie śluz dla rowerów na skrzyżowaniach.** O ile rozporządzenie nie podaje niestety żadnego wzoru śluzy, o tyle podaje znaki, z których śluzy mogą być konstruowane, ich wymiary i minimalne odległości między nimi. Śluzy składają się z linii zatrzymań P-12, P-13 lub P-14 oraz położonej najdalej od skrzyżowania linii P-14, znaków P-23 "rower" i – opcjonalnie - odpowiedniej strzałki kierunkowej P-8 oraz znaków poziomych P-15 lub P-16, przy czym znaki P-8, P-15, P-16 i P-23 mogą być w nowym rozmiarze "mini". Szczególne znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa rowerzystów mają śluzy typu 2 lokalizowane na prawym wlocie skrzyżowania z sygnalizacją lub ustalonym znakami drogowymi pierwszeństwem (w tym drugim przypadku służę umieszcza się na wlotach podporządkowanych) w celu umożliwienia skrętu w lewo z kierunku z nadawanym sygnałem zielonym lub z pierwszeństwem wynikającym ze znaków drogowych w dwóch etapach: bez zbliżania się do osi jezdni jak nakazuje art. 22 ust. 2 pkt. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym lecz z zatrzymaniem w śluzie na prawym (podporządkowanym) wlocie.

Nowelizacja przynosi też błędy

Jednocześnie trzeba podkreślić, że nowelizacja ma wady, które powinny zostać szybko usunięte. Do najpoważniejszych problemów w rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych należą:

- **Brak możliwości dopuszczenia tabliczkami umieszczanymi pod znakiem nakazu ruchu określonych pojazdów na drodze dla pieszych lub na drodze dla rowerów**, w tym - w określonych godzinach lub dniach. Brak ten uderza przede wszystkim w małe miejscowości, przez które prowadzą drogi wojewódzkie i krajowe o wielkich natężeniach ruchu ciężkiego. Zwykle z powodów terenowych i technicznych niemożliwa jest budowa dróg dla rowerów czy wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów i istnieje konieczność dopuszczenia ruchu rowerów na chodnikach. Problem dotyczy także miejscowości turystycznych, gdzie występuje duży ruch rekreacyjnych wózków rowerowych, ponieważ nie ma obecnie znaku dopuszczającego ich ruch na wybranych (odpowiednio szerokich) drogach dla rowerów. Niemożliwa będzie też tymczasowa organizacja ruchu rowerów przy remontach i przebudowach czy bezpieczna organizacja ruchu na niektórych obiektach inżynierskich. Patrz też opisany niżej problem braku warunków technicznych stosowania znaków nakazu C-13 i C-13/C-16 (minimalnej szerokości

drogi);

- **Niejasna zmiana definicji znaku nakazu C-13** (oraz C-13/C-16), która może skutkować interpretacją, że tak oznaczona droga jest dla rowerzysty obowiązkowa mimo, że została wyznaczona po przeciwnej stronie drogi, niż odpowiadająca kierunkowi ruchu. W takim przypadku korzystanie z niej wymagałoby od rowerzysty skrętu w lewo i przekroczenia osi drogi, co jest manewrem niewygodnym i bardzo niebezpiecznym. Zgodnie z policyjnym Systemem Ewidencji Wypadków i Kolidacji ten manewr (łącznie z nieprawidłową zmianą pasa ruchu) jest przyczyną ok. 20 proc. wypadków powodowanych przez rowerzystów i ok. 30% zgonów rowerzystów w takich wypadkach;
- **Błędna definicja linii ciągłej, wyznaczającej pas ruchu dla rowerów.** Jest to nadal linia P-2b, której rowerzysta (podobnie jak kierowca samochodu) nie ma prawa przekraczać i która służy do wyznaczania pasa ruchu dla rowerów biegnącego w kierunku zgodnym z przylegającym pasem ruchu ogólnego. Tymczasem linia P-2b jest identyczna (!) z linią P-7b, która zgodnie z przepisami może być przekraczana rowerem. Kierującego rowerem obowiązuje art. 33 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (musi korzystać z pasa ruchu dla rowerów) więc nie mógłby linii P-7b bezkarnie lub bez powodu przekraczać (chyba, że zamierzałby skręcić w bok). Jednak mógłby w dowolnym miejscu włączyć się do ruchu z przeciwnej strony jezdni. Obecnie w celu umożliwienia rowerzystom wjeżdżania na pas ruchu dla rowerów i opuszczania go trzeba stosować linię przerywaną P-1e, co oznacza niebezpieczne dopuszczenie na pas ruchu dla rowerów pojazdów samochodowych (one również mogą przekraczać linię P-1e). Ponadto w konsekwencji tego błędu do wyznaczania kontrapasów trzeba stosować podwójną linię ciągłą (P-4), co podnosi koszty i zajmuje miejsce;
- **Niewystarczająca definicja nowego znaku P-27 "kierunek i tor ruchu roweru".** Powinien on nakładać na kierującego innym niż rower pojazdem obowiązek zachowania szczególnej ostrożności oraz oznaczać, że w połączeniu z odpowiednim oznakowaniem pionowym (tabliczka pod znakami B-2 i D-3) na jezdni jednokierunkowej dopuszczony jest w dwóch kierunkach ruch rowerów lub wózków rowerowych. (Obecnie błędnie należy stosować w tym celu kombinację znaków P-23 i P-8 co wprowadza zamęt w oznakowaniu poziomym);
- **Brak określenia odpowiedniego znaczenia kombinacji znaków P-22 lub P-23 ze strzałkami kierunkowymi P-8,** aby dopuszczać nimi dozwolony kierunek jazdy z pasa ruchu inny, niż określony strzałkami P-8 bez tych znaków;
- **Nieodpowiedni wzór sygnalizatorów rowerowych S-1a i S-3a.** Oba mają barwne (świecące) tło i czarny symbol roweru oraz strzałki. Wzór powinien być odwrócony, tak jak w przypadku obecnego sygnalizatora S-6 (i pieszego S-5): czarne tło i barwne (świecące) symbole. Poprawiłoby to czytelność tych sygnałów.

Z kolei w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego dostrzegamy następujące braki:

- **Brak obowiązku stosowania znaków A-7 ("ustęp pierwszeństwa") lub B-20 "stop"** na drodze dla rowerów, jeśli przecina ona przejazdem dla rowerzystów drogę oznaczoną znakiem D-1 ("droga z pierwszeństwem") - rozporządzenie wprowadza jedynie taką możliwość. Ministerstwo właściwe do spraw transportu błędnie uważa, że znak D-6a/b (informacyjny - "przejazd dla rowerzystów" lub "przejście dla

pieszych i przejazd dla rowerzystów") ustala pierwszeństwo. W rzeczywistości znak ten jedynie informuje o przejeździe dla rowerzystów, na którym zastosowanie mają przepisy określone w art. 25 ust. 1 oraz art. 27 ust. 1 i 1a ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. W konsekwencji w przypadku braku znaków ustalających pierwszeństwo na przejazdach dla rowerzystów obowiązuje art. 25 ust. 1 ustawy, czyli „zasada prawej ręki”, gdyż po nowelizacji ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (D.U.2011.92.530) uchylającej art. 33 ust. 4 stanowią one wówczas rodzaj skrzyżowania dróg równorzędnych;

- **Brak warunków technicznych dla stosowania znaku C-13 i C-13/C-16**, w tym zwłaszcza minimalnej szerokości tak oznaczonej drogi. W konsekwencji wyznaczając drogę dla rowerów w trybie organizacji ruchu - czyli nie budując jej w oparciu o projekt budowlany, który musi spełnić wymagania określone w przepisach odrębnych, lecz tylko ustawiając znaki drogowe, do czego wymagany jest jedynie szkic odręczny a opinia policji (niewiążąca) jest konieczna tylko w przypadku dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych - można taki znak ustawić na drodze o szerokości np. 0,7 m podczas gdy dopuszczalna prawem szerokość roweru to 0,9 m. Co gorsza, nie będzie teraz podstawy prawnej do zaskarżenia projektu takiej organizacji ruchu do organu nadzorującego, a rowerzysta bez względu na szerokość roweru, którym się porusza będzie miał obowiązek (!) korzystać z tak oznaczonej drogi. Ponadto w rozporządzeniu pozostały warunki techniczne dla drogi dla rowerów i pieszych (maksymalne godzinowe natężenia ruchu pieszego i rowerowego) ale nadal bez wskazania, do jakiego przekroju poprzecznego takiej drogi się odnoszą (czy np. 1 m, 2 m czy 10 m) - czyli pozbawione jakiegokolwiek znaczenia i sensu;
- **Brak warunków technicznych dla podłużnego oznakowania poziomego drogi dla rowerów**, czyli linii krawędziowych oddzielających ją od drogi dla pieszych czy na przecięciu zjazdów indywidualnych i linii segregacyjnej w osi dwukierunkowej drogi dla rowerów (w tym zwłaszcza dopuszczalnego odstępstwa od wymiarów lub określenia innych niż dla jezdni szerokości, długości i przerw takiego oznakowania);
- **Brak jednoznacznego wymogu, że sygnalizacja dla rowerzystów musi być wzbudzana automatycznie** (przy pomocy detekcji zdalnej lub sprzężenia z grupą samochodową), a przyciski (tzw. detekcja wymuszona) mogą być stosowane wyłącznie jako rozwiązanie dodatkowe (awaryjne) lub – wyjątkowo - w przypadku izolowanych przejazdów rowerowych, jeśli nie można zdalnie wykryć zamiaru rowerzysty (czy chce wjechać na przejazd, czy go ominąć);
- **Brak warunków technicznych dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowanych zarówno na drodze dla rowerów** (np. słupki blokujące U-12c, które uniemożliwiają wjazd pojazdów samochodowych) **jak i do wyznaczania drogi dla rowerów**. Nowelizacja ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (D.U.2011.92.530) określa w art. 2 pkt 5, że "droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego". Rozporządzenie powinno zatem określić szczegółowe warunki techniczne tych urządzeń i warunki ich stosowania na drogach dla rowerów, w tym - do wyznaczania takich dróg;
- **Pozostawienie błędnych przepisów dotyczących balustrad i poręczy, które obecnie w nieuzasadnionych przypadkach muszą być umieszczane wzdłuż dróg dla rowerów**. Media publikowały groteskowe przykłady wielokilometrowych odcinków takich balustrad. Zamiast chronić, zagrażają one bezpieczeństwu rowerzystów przez zwiększenie ryzyka zaczepienia o barierę kierownicą lub ograniczając widoczność na skrzyżowaniach i znacznie podnoszą koszty inwestycji.

Istnieją udokumentowane przykłady spowodowanych balustradami wypadków z udziałem rowerzystów. Stosowanie balustrad powinno być ograniczone do obiektów inżynierskich i ewentualnie przystanków komunikacji zbiorowej. W pozostałych przypadkach wystarczające jest oznakowanie poziome dróg dla rowerów liniami krawężniowymi.

Przy wszystkich powyższych zastrzeżeniach, należy podkreślić że obie nowelizacje przynoszą rowerzystom wyraźne korzyści netto. Dają zarządcom dróg nowe narzędzia i możliwości w zakresie organizacji ruchu: dopuszczenia dwukierunkowego ruchu rowerów na jezdniach jednokierunkowych, lepszej sygnalizacji świetlnej i słuz rowerowych. Od zarządców zależy, czy tę szansę wykorzystają.

Dla organizacji rowerowych, które proces nowelizacji przepisów zainicjowały (w roku 2008 dzięki posłom Parlamentarnej Grupy Rowerowej przekazaliśmy ministrowi właściwemu do spraw transportu kompletny projekt zmian ustawy Prawo o Ruchu Drogowym i rozporządzeń) obie nowelizacje to wyraźny sygnał, czego w pierwszej kolejności dziś żądać lokalnie: właśnie kontraruchu rowerowego, słuz i lepszej sygnalizacji. Od 8 października 2015 roku nic nie stoi na przeszkodzie, aby te korzystne zmiany stały się rzeczywistością. Wykorzystajmy to!

A do obu rozporządzeń trzeba będzie wrócić, korygując wymienione wyżej niedoskonałości. To będą najważniejsze kierunki działania stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów w najbliższych latach.

Marcin Hyła
prezes stowarzyszenia Miasta Dla Rowerów