

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

În cadrul campaniei „**VELORUȚIA. O REVOLUȚIE PE DOUĂ ROȚI**”
asociația „**BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA**”
vă prezintă

ANEXA 1 la HCD 13 / 2008

FEDERAȚIA BICICLIȘTILOR DIN ROMÂNIA

REGULI DE CIRCULAȚIE

SPECIFICE BICICLETELOR PE DRUMURILE PUBLICE

propuneri pentru actualizarea legislației rutiere

1. DEFINIȚIA BICICLETEI

(1) Prin bicicletă în sensul legislației privind circulația pe drumurile publice se definește vehiculul acționat exclusiv prin forța musculară umană, transmisă prin pedale, manivele sau sisteme analoge, cu două sau trei roți, care nu depășește o masă proprie de 20 kg pe axă /osie și o masă totală de 250 kg și dimensiunile de 4 m lungime, 1 m lățime și 2,50 m înălțime, incluzând conducătorul, încărcătura, accesoriile, pasagerii și remorca sau semiremorca pentru biciclete.

(2) Se consideră a fi bicicletă și vehiculul care poate fi acționat prin forță musculară umană prin pedale, manivele sau sisteme analoge dar care are și un motor auxiliar electric sau cu celulă de combustie ce funcționează numai cat timp se și pedalează și nu se depășește viteza de 20 km/h și în rest păstrează toate caracteristicile anterior definite ale bicicletei.

(3) Bicicletei i se poate atașa o semiremorcă sau o remorcă pentru biciclete, având o singură roată sau o singură osie, și o masă totală maximă autorizată de 100 kg la cele cu sistem propriu de frânare și de maxim 50 kg dacă nu au sistem de frânare propriu. Semiremorca sau remorca pentru biciclete trebuie să se încadreze împreună cu bicicleta trăgătoare în limitele de dimensiuni și mase anterior specificate.

(4) Vehiculele acționate exclusiv prin forță musculară umană prin pedale, manivele sau sisteme analoge, dar care din cauza masei sau dimensiunilor mai ridicate sau altor caracteristici nu se încadrează în definiția de la pct. (1), se consideră a nu fi biciclete ci altă categorie de vehicule, numite "vehicule cu acționare umană" (VAU), și care au regim distinct sub aspectul circulației pe drumurile publice, fiind asimilabile în unele cazuri sau sub anumite aspecte bicicletelor, iar în alte cazuri sau sub alte aspecte altei categorii de vehicule nemotorizate.

(5) Moniciclurile (bicicletele cu o roată) sunt asimilate bicicletelor, dacă prin construcție și echipare pot atinge în regim normal în mod activ viteze de peste 10 km / h și frâna eficient analog bicicletelor.

(6) Bicicletele pentru copii în vârstă de până la 7 ani și alte vehicule cu roți sau rotile care, deși sunt acționate exclusiv prin forța musculară umană, transmisă prin pedale, manivele sau sisteme analoge,



BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

prin dimensiunile sau natura lor nu sunt destinate a fi folosite de persoane adulte sau prin construcție nu ating în mod activ viteze de peste 10 km/h, sunt asimilate pietonilor.

(7) Bicicleta al cărei conducător o ține sau duce împinsă, stând respectiv mergând pe jos pe lângă ea, se asimilează vehiculelor trase sau împinse cu mâna în privința acostamentului sau marginii drumului aproape de care trebuie să circule dacă nu este pe trotuar / alee pietonală, în rest fiind asimilată pietonilor.

2. DEFINIREA INFRASTRUCTURILOR SPECIFICE PENTRU CIRCULAȚIA BICICLETELOR

2.1 "Pistă pentru biciclete" (PB)

Cale de comunicație specifică pentru biciclete, a cărei utilizare este obligatorie pentru bicicliști dacă îndeplinește standardele și este semnalizată ca atare, utilizarea de către alte vehicule și pietoni fiind interzisă.

2.2 "Alee recomandată pentru biciclete" (ARB)

Cale de comunicație specifică pentru biciclete, a cărei utilizare este opțională pentru bicicliști, utilizarea de către alte vehicule și pietoni fiind interzisă (exceptând în unele cazuri anumite categorii de alte vehicule lente ușoare).

2.3 "Bandă de ghidaj pentru biciclete" (BGB)

Bandă de circulație specifică pentru biciclete, a cărei utilizare este opțională pentru bicicliști, utilizarea de către pietoni fiind interzisă iar de către alte vehicule fiind permisă pentru deplasare, fără a le fi permisă imobilizarea, oprirea sau staționarea.

2.4 "Stradă pentru biciclete" (SB)

Cale de comunicație specifică pentru biciclete a cărei carosabil este destinat exclusiv bicicletelor și prin excepție pot fi eventual tolerate condiționat alte categorii de vehicule.

2.5 "Contrasens deschis bicicletelor" (CDB)

Bandă de circulație specifică pentru biciclete, parte dintr-o stradă cu care într-un sens admite și circulația autovehiculelor iar în celălalt sens admite numai circulația bicicletelor și eventual a altor vehicule cu lățime de maxim 1,00 m, permițând sau nu încălcarea temporară a limitei ei de către vehicule care efectuează anumite manevre;

2.6 "Pistă comună pentru pietoni și bicicliști" (PCPB)

Cale de comunicație specifică pentru biciclete și pietoni, a cărei utilizare este obligatorie pentru bicicliști dacă îndeplinește standardele și este semnalizată ca atare și pe care este permis accesul pietonilor în condiții egale cu bicicletele, dar se interzice accesul altor vehicule.

2.7 "Bandă comună pentru biciclete și transportul în comun" (BCBTC)

Bandă de circulație specifică pentru biciclete și mijloace de transport (rutier de persoane) în comun, a cărei utilizare de către bicicliști este obligatorie dacă îndeplinește standardele și este semnalizată ca atare iar utilizarea ei de către pietoni și alte vehicule este interzisă, cu excepția mijloacelor de transport în comun (care au drepturi egale cu bicicletele) și vehiculelor serviciilor de urgență (care au prioritate).

2.8 "Drum verde" (DV)



BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

Cale de comunicație, situată de regulă în afara localităților, deschisă numai vehiculelor nemotorizate ușoare (biciclete, VAU) și eventual pietonilor și celor asimilați pietonilor (roleri, skateboarderi, fotoliu rulant etc.). Uneori există benzi speciale pentru fiecare categorie de utilizatori, caz în care se pot admite pe benzi separate și călăreți, vehicule cu tracțiune animală, vehicule trase sau împinse cu mâna etc.

2.9 Căi de comunicație nespecifice dar favorabile bicicliștilor:

Se mai utilizează infrastructuri nespecifice bicicliștilor dar favorabile acestora, cum sunt:

- a) zonă 30 (Z30)
- b) zonă rezidențială (ZR)
- c) stradă / zonă pietonală (SP / ZP)
- d) alee pietonală deschisă bicicletelor (APDB)

Note:

1. Detaliile privind fiecare tip de infrastructură specifică pentru circulația bicicletelor, precum și regulile privind alte elemente specifice de infrastructură pentru biciclete și adecvarea elementelor de infrastructură nespecifice bicicletelor la necesitățile acestora fac obiectul unui document separat.
2. Legislația rutieră poate grupa mai multe din tipurile de infrastructuri mai sus prezentate în categorii / tipuri generice mai largi, având aceeași denumire și același regim legal.

3. CONDIȚII TEHNICE PENTRU ADMITEREA BICICLETELOR ÎN CIRCULAȚIA PE DRUMURILE PUBLICE

3.1 Manevrabilitate

Bicicletele trebuie să aibă sistem adecvat funcțional de direcție, care să permită efectuarea din mers a unei schimbări de direcție de 180 grade pe o traiectorie curbă cu raza exterioară de 2 metri și raza interioară de 1 metru.

3.2 Frenabilitate

Bicicletele trebuie să aibă sistem adecvat de frânare, compus din două subsisteme care acționează eficace, pe roți diferite, putând fi comandate de către conducătorul bicicletei în mod independent, instantaneu și dozabil pentru a obține adecvat reducerea vitezei și oprirea bicicletei.

3.3 Observabilitate în condiții de vizibilitate redusă

(1) Pe timpul nopții și în alte condiții de vizibilitate semnificativ redusă, bicicleta trebuie să aibă în funcțiune un sistem luminos activ compus din minim o sursă de lumină albă sau galbenă orientată spre față și o sursă de lumină roșie orientată spre spate, fixate pe structura proprie a bicicletei sau / și pe corpul conducătorului sau pe bagaje / accesorii.

(2) Prin amplasare, orientare și intensitate luminoasă, sursele active de lumină trebuie să asigure vizibilitate bicicletei pentru alți participanți la trafic și, dacă e cazul, și vizibilitatea căii de rulare pentru conducătorul bicicletei, fără să producă altor participanți la trafic efect de orbire sau alt efect negativ semnificativ prin intensitatea sau orientarea luminii.

(3) Suplimentar față de sistemul luminos activ, bicicleta trebuie să aibă montat tot timpul pe structura ei proprie un catadioptru de culoare roșie în spate, care poate fi separat sau combinat cu sursa de lumină roșie și care trebuie să fie vizibil la iluminare activă orizontală sau oblică din spate.

(4) Remorca și semiremorca pentru biciclete trebuie să aibă în funcțiune pe timpul nopții și în alte

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

condiții de vizibilitate semnificativ redusă și o sursă proprie activă de lumină roșie orientată spre spate, fixată pe structura ei sau pe accesorii sau încărcătură, în cazul în care este obturată semnificativ vizibilitatea sursei active de lumină roșie a bicicletei trăgătoare prevăzută la pct.(1).

Prevederile pct. (2) de aplică în mod corespunzător.

(5) Remorca și semiremora pentru biciclete trebuie să aibă montat tot timpul pe structura ei proprie un catadioptru de culoare roșie în spate și un catadioptru de culoare albă sau galbenă în față, care trebuie să fie vizibili la iluminare activă orizontală sau oblică din spate respectiv din față.

(6) Dacă lățimea totală proprie a bicicletei, remorcii sau altei structuri asimilate depășește 60 cm, aceasta trebuie să aibă montați tot timpul pe structura ei proprie doi catadioptri de culoare roșie în spate, aproape de cele două extremități laterale, pentru a asigura observabilitatea lățimii.

(7) Dacă lumina roșie orientată spre spate nu este vizibilă și din lateral sau dacă ansamblul format din bicicletă plus eventuala remorcă sau semiremorcă are o lungime totală mai mare de 3 metri, pe ambele suprafețe laterale ale bicicletei sau remorcii sau semiremorcii trebuie să existe catadioptri suplimentari de culoare portocalie sau suprafețe reflectorizante de culoare albă.

(8) Se admit pe bicicletă și eventuala remorcă sau semiremorcă pentru biciclete catadioptri suplimentari de culoare roșie spre spate, alb sau galben spre față și portocaliu spre lateral și pe pedale, precum și surse suplimentare de lumină activă albă sau galbenă spre față și roșii spre spate.

(9) Se admit suprafețe reflectorizante de culoare albă pe îmbrăcămintea, încălțăminte și alte piese din echipamentul conducătorului și pasagerilor bicicletei, pe bagaje și pe structurile proprii ale bicicletei, remorcii sau semiremorcii și pe accesoriile fixate pe aceasta, indiferent de orientare. Dacă ele sunt de altă culoare, sunt asimilate catadioptrilor și trebuie să respecte condițiile de culoare și orientare pentru catadioptri.

3.4 Observabilitate în condiții de înălțime joasă

(1) Bicicletele care, din cauza tipului constructiv, dimensiunilor cadrului sau a înălțimii sau poziției conducătorului sau altor elemente, nu au o înălțime de minim 1,20 metri inclusiv conducătorul sau eventualii pasageri, pot circula numai dacă sunt prevăzute cu fanion de atenționare.

(2) Fanionul de atenționare este un jalon cu flexibilitate redusă (deviere de maxim 20 grade), cu diametru de minim 6 mm, montat vertical pe structura proprie a bicicletei, având la capătul superior un fanion propriu-zis, din material flexibil (textil sau analog), cu formă triunghiulară, fixat cu o latură pe jalon, având suprafața de 400-1000 centimetri pătrați și culoare uniformă vie (roșu, galben sau portocaliu) și montat cu capătul superior la o înălțime de 1,50-2,00 metri de sol.

(3) Fanion de atenționare se montează și în cazul în care porțiunile ce nu ating nivelul minim standard de vizibilitate (1,20 m înălțime de la sol) se extind față de limita porțiunii considerate vizibile pe orizontală cu peste 0,5 metri sau spre lateral cu peste 1 metru spre față sau spre spate (cum este cazul remorcilor și semiremorcilor pentru biciclete, a bicicletelor de tip tandem sau duet când circulă cu locul pentru secund sau partener neocupat, a bicicletelor cargo cu compartimentul de marfă de dimensiuni mari etc.).

(4) Fanionul de atenționare se montează în spatele conducătorului, la maxim 1 metru de capătul distal al sistemului format de bicicletă și eventualele elemente atașate sau tractate.

(5) Prin excepție, în situațiile prevăzute la pct. (3), fanion de atenționare se montează, dacă e cazul,

BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA

și în fața respectiv în lateralul conducătorului, astfel încât extensia restantă pe orizontală a porțiunilor ce nu ating nivelul minim standard de vizibilitate să nu mai depășească 0,5 metri spre lateral și 1 metru spre față sau spre spate, fără a reduce semnificativ câmpul vizual al conducătorului bicicletei.

3.5 Contact cu carosabilul

- (1) Bicicletele trebuie să aibă în mers contactul cu calea de rulaș asigurată prin 2 sau 3 roți cu diametrul de minim 30 cm, echipate cu pneuri din cauciuc sau material cu proprietăți analoge, ce asigură prin profil și aria suprafeței de contact aderența adecvată, fără să degradeze calea de rulaș.
- (2) Prevederile de mai sus se aplică adecvat și la remorci pentru biciclete sau semiremorci pentru biciclete, caz în care diametrul roții trebuie să fie de minim 20 cm.
- (3) Prevederile de mai sus nu se aplică roților sau roților laterale de echilibru care echipează bicicletele pentru copii sau care nu au caracter portant.

3.6 Audibilitate

- (1) Bicicletele trebuie să fie dotate cu un mijloc de avertizare sonoră care poate produce sunet de tonalitate înaltă și intensitate adecvată percepției lui de către pietoni, conducători de animale și de vehicule necarosate ca semnal de avertizare, de la minim 25 de metri distanță, în condiții de fond sonor obișnuit, specific circulației rutiere de intensitate medie.
- (2) Mijlocul de avertizare sonoră care echipează bicicletele trebuie să se deosebească prin tonalitate și intensitate de cel specific autovehiculelor.

3.7 Protectivitate constructivă

- (1) Bicicletele și accesoriile fixate pe structura acestora, precum și remorcile și semiremorcile tractate, trebuie să nu aibă vârfuri ascuțite sau muchii tăioase sau alte asemenea elemente care în caz de coliziune sau alt tip de accident pot prezenta un pericol major pentru viața sau sănătatea conducătorului sau pasagerilor bicicletei sau pentru alți participanți la trafic.
- (2) Cadru, furcile, ghidonul, tija de ghidon și celelalte elemente esențiale din structura bicicletei, precum și structurile esențiale de rezistență ale remorcii sau semiremorcii pentru bicicletă, trebuie să aibă caracteristicile specifice de rezistență materialelor care să asigure evitarea ruperii sau altor defecțiuni majore imprevizibile în timpul deplasării în condiții normale.
- (3) Scaunele de cadru, remorcile specializate și alte dispozitive pentru transportul copiilor trebuie să asigure protecția adecvată a acestora față de potențialele riscuri de accident sau incident, incluzând cerințele:
 - a) să fie suficient de rezistente și solid fixate de bicicletă, prevenind ruperea sau desprinderea neintenționată, atât în mers normal cât și în caz de frânare bruscă, impact sau cădere;
 - b) să asigure retenția copiilor transportați în poziția normală adecvată respectivului dispozitiv și împiedicarea desprinderii lor accidentale sau fără acordul conducătorului bicicletei, în mers normal cât și în caz de frânare bruscă, impact sau cădere;
 - c) să împiedice, prin poziție, formă sau protecții suplimentare, posibilitatea accidentării prin prindere între spițe sau la alte componente în mișcare a unor părți din corpul, îmbrăcămintea sau accesoriile copiilor transportați ca pasageri;
 - d) să aibă un sistem de cuplare a remorcii pentru copii la bicicleta trăgătoare care să nu permită desprinderea accidentală și să nu atragă răsturnarea laterală a remorcii în caz de răsturnare laterală a



BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

bicicletei trăgătoare.

3.8 Accelerabilitate

(1) Conducătorul bicicletei trebuie să poată să inițieze, mențină sau accelereze oricând rapid și semnificativ deplasarea bicicletei, dacă circulă în condiții în care o imobilizare involuntară sau o lentoare accentuată ar putea perturba semnificativ traficul sau crea pericol, în acest sens fiind necesar ca bicicleta să aibă:

- a) un sistem de transmisie în bună stare;
- b) posibilitatea de a demultiplica sau multiplica adecvat forța musculară motrice, dacă e cazul;
- c) o încărcătură în limita permisă concret de caracteristicile căii de comunicație, bicicletei și capacității de efort a conducătorului și eventualilor parteneri;

4. REGULI PRIVIND CONDUCĂTORII ȘI PASAGERII BICICLETELOR

4.1 Vârsta conducătorului

(1) Copii în vârstă de până la 6 ani pot conduce biciclete numai pe trotuar, alei și străzi pietonale și zone rezidențiale sau alte zone în care traficul altor vehicule este interzis sau admis cu condiția vitezei "la pas".

(2) Copii în vârstă de 6-9 ani pot conduce biciclete pe trotuar, alei și străzi pietonale și zone rezidențiale, iar pe drumuri deschise circulației publice cu vehicule motorizate numai dacă acestea sunt situate în interiorul localităților și au trafic motorizat de intensitate redusă iar circulația se face pe timp de zi și însoțiți și supravegheați de o persoană având 14 ani împliniți.

(3) Copii în vârstă de 10-13 ani pot conduce biciclete pe piste, alei, benzi și alte căi de comunicație specifice pentru biciclete, precum și pe drumuri cu trafic motorizat de intensitate redusă, iar pe alte căi de comunicație deschise circulației publice cu vehicule cu motor numai dacă sunt însoțiți și supravegheați de o persoană având 18 ani împliniți.

(4) Tinerii în vârstă de 14-17 ani pot conduce biciclete pe toate căile de comunicație deschise circulației publice ce nu sunt expres interzise bicicletelor, cu excepția drumurilor naționale europene (E) și drumurilor expres, unde pot circula numai dacă sunt însoțiți și supravegheați de o persoană având 18 ani împliniți sau dacă sunt cicliști legitimați, conform legislației sportive.

(5) Persoanele care au împlinit vârsta de 18 ani pot conduce biciclete pe toate căile de comunicație ce nu sunt expres interzise bicicletelor.

(6) Minorii care au dobândit în condițiile legii capacitate juridică civilă deplină de exercițiu sunt asimilați persoanelor care au împlinit vârsta de 18 ani, fiindu-le aplicabile dispozițiile pct. (5).

(7) Persoanelor care au împlinit vârsta de 18 ani dar sunt puse sub interdicție judecătorească, precum și celor suferind de dizabilități fizice de natură să afecteze grav capacitatea de a conduce o bicicletă pe căi de comunicație deschise circulației publice, le sunt aplicabile dispozițiile pct. (1), (2) sau (3), în funcție de gradul rezidual de discernământ și capacități fizice și psihointelectuale.

4.2 Transportul de pasageri

(1) În afara conducătorului, bicicleta poate avea la bord și alte persoane, în calitate de pasageri, dacă este special construită și / sau echipată în acest sens, astfel:

- a) Dacă este anume construită ca tandem, poate avea încă o persoană în vârstă de minim 10 ani, numită partener, care nu are acces la sistemul de direcție și frânare dar contribuie la acționarea bicicletei.

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

- b) Dacă este anume construită ca tridem, poate avea încă două persoane în vârstă de minim 10 ani, numite parteneri, care nu au acces la sistemul de direcție și frânare dar contribuie la acționarea bicicletei.
- c) Dacă este anume construită ca duet, poate avea încă o persoană indiferent de vârstă, numită secund, care nu are acces la sistemul de direcție și frânare și nu contribuie la acționarea bicicletei.
- d) Suplimentar față de conducător și eventualul secund sau parteneri, pot fi transportați pe bicicletă 1 sau 2 copii în vârstă de 5-10 ani pe semiremorcă pentru biciclete (cu 1 sau 2 roți, cu ghidon și pedale sau suport pentru sprijinul pricioarelor) sau / și 1 sau 2 copii în vârstă de cel mult 7 ani pe dispozitive specializate (scaune de cadru tip scoică sau remorcă dedicată sau adaptată adecvat).
- e) Pe bicicletele cu trei roți de tip cargo (transport de bunuri / marfă) sau cu destinație mixtă se admite transportul a 1-4 pasageri, indiferent de vârstă, dacă prin construcție / amenajare, compartimentul respectiv în care sunt transportați le asigură siguranța adecvată și nu se depășesc caracteristicile de mase, dimensiuni etc. pentru care este proiectată respectiva bicicletă cargo.
- (2)** Transportul de pasageri este admis numai dacă conducătorul bicicletei are vârsta de minim 16 ani.
- (3)** Se interzice transportul de pasageri altfel decât pe locurile special destinate conform construcției și echipării bicicletei cu dispozitive specializate sau cu încălcarea celorlalte reguli stabilite în acest domeniu.

4.3 Reguli privind starea conducătorului bicicletei

- (1)** Conducerea bicicletei pe căi de comunicație deschise circulației publice cu vehicule cu motor de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g / l alcool pur în sânge constituie infracțiune și se pedepsește cu amendă penală.
- (2)** Conducerea bicicletei pe căi de comunicație deschise circulației publice cu vehicule cu motor de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,40 g / l alcool pur în sânge, constituie contravenție și se pedepsește cu amendă prevăzută în clasa a II-a de sancțiuni.
- (3)** Conducerea bicicletei având la bord pasageri de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice constituie contravenție și se pedepsește cu amendă prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni.
- (4)** Se asimilează conducerii sub influența băuturilor alcoolice și conducerii sub influența substanțelor stupefiante sau a medicamentelor și substanțelor care au efect analog.

4.4 Reguli privind poziția și atitudinea conducătorului bicicletei

- (1)** Conducătorul bicicletei este obligat să circule având în mod continuu ambele picioare pe pedale și cel puțin o mână pe ghidon.
- (2)** Prin excepție, conducătorul bicicletei poate circula:
- a) cu piciorul din interiorul virajului ridicat de pe pedală când se deplasează în curbă pe un drum nemodernizat sau cu suprafața alunecoasă.
- b) cu picioarele ridicate de pe pedale când se deplasează în coborâre, dacă bicicleta este de tip dorsal sau de alt tip în care conducătorul bicicletei nu își sprijină greutatea pe pedale.

4.5 Alte reguli privind acțiunile conducătorului bicicletei

- (1)** Învățarea conducerii bicicletei este permisă numai pe drumurile cu trafic de intensitate redusă, în perioade și zone cu vizibilitate bună.
- (2)** Se interzice conducătorului bicicletei care circulă pe un drum deschis circulației autovehiculelor să se țină de un alt vehicul aflat în mers sau să fie tras sau împins de o persoană aflată într-un vehicul.
- (3)** Se interzice conducătorului bicicletei să utilizeze telefonul mobil sau alt aparat de

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

telecomunicație în timpul mersului, dacă nu este prevăzut cu dispozitiv de tip "mâini libere".

(4) Se interzice conducătorului bicicletei ca, în timpul mersului, să poarte căști sau alte dispozitive cu efect antifonic puternic sau total sau să aibă activate dispozitive de tip cască pe / în urechi care emit sunet (muzică, emisiuni radio etc.) la intensități ce pot distra sau scădea semnificativ atenția sau împiedica perceperea semnalelor sonore ale altor participanți la trafic.

5. REGULI PRIVIND MANEVRELE EFECTUATE DE CĂTRE BICICLETE SAU CARE IMPLICĂ BICICLETE

5.1 Reguli privind semnalizarea de către biciclete

(1) Semnalizarea schimbărilor de direcție se face de către conducătorii bicicletelor prin întinderea laterală a brațului, în măsura în care bicicleta nu este echipată cu sistem de semnalizare luminoasă analog celui de la autovehicule.

(2) Prin excepție de la regulile generale privind semnalizarea schimbărilor de direcție, conducătorii bicicletelor sunt obligați să semnalizeze anticipat schimbarea direcției de mers cu minim 50 de metri în afara localităților și minim 25 de metri în localități.

(3) Prin excepție de la regulile generale privind semnalizarea schimbărilor de direcție, conducătorii bicicletelor nu sunt obligați să mențină semnalizarea pe întreaga durată a manevrei dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) schimbarea de direcție se execută cu plecare de pe loc sau în pantă sau lungime traiectoriei curbe necesare pentru finalizarea manevrei este de peste 15 metri;
- b) au semnalizat adecvat până în momentul începerii efective a schimbării direcției;
- c) s-au asigurat că ceilalți participanți la trafic cu care se poate interfera manevra lor au perceput intenția lor de schimbare a direcției.

5.2 Reguli speciale privind depășirile efectuate de către biciclete

(1) Bicicletele monotrasice pot efectua depășirea respectiv trecerea pe lângă alte vehicule și prin partea dreaptă, în sensul de mers, cu condiția să se deplaseze precaut, cu o viteză de maxim 10 km/h, să existe un spațiu de lățime suficientă pentru a rula fără pericol de acroșare iar vehiculul în cauză să nu fie în mișcare sau să ruleze lent și să nu îi fie permisă oprirea și nici virajul la dreapta pe acea porțiune;

(2) În condiții similare se admite și trecerea bicicletelor monotrasice printre sau pe lângă una sau, după caz, două șiruri / coloane de vehicule, dacă cele din cel puțin unul dintre șiruri / coloane sunt oprite, staționate sau parcate.

(3) Posibilitatea de depășire prin partea dreaptă în sensul de mers de către bicicletele monotrasice a unui vehicul nu se admite dacă vehiculul oprit este un mijloc de transport de persoane în comun, oprit în stație, sau dacă este un vehicul aparținând serviciilor de urgență sau de salubritate sau de întreținere a drumului având în funcțiune mijloacele specifice de semnalizare.

5.3 Reguli specifice privind preselecția la intersecții

(1) La apropierea de intersecții în care circulația bicicletelor nu este organizată sub formă de inel sau poligon de suprafețe specifice rezervate acestora, pentru a se încadra corespunzător direcției în care intenționează să continue deplasarea, bicicletele trebuie să respecte și să utilizeze eventualele culoare (fâșii, benzi, linii de ghidaj etc.) specific marcate de preselecție pentru biciclete, dacă

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

acestea au caracter obligatoriu și pot fi folosite fără pericol.

(2) În lipsa unor asemenea culoare specifice marcate, sau dacă utilizarea acestora nu este posibilă fără pericol în respectivele împrejurări sau nu este obligatorie și bicicliștii optează pentru neutilizarea lor, bicicletele trebuie să se încadreze, dacă este cazul, pe banda corespunzătoare, conform regulilor aplicabile vehiculelor în general.

(3) În cazurile prevăzute la pct. (2), bicicletele sunt exceptate pentru zona respectivă de la obligația de a circula pe banda cea mai apropiată de marginea carosabilului în sensul de mers.

(4) La apropierea de intersecții, bicicletele care circulă pe o bandă de circulație comună cu vehicule cu motor sunt exceptate de la obligația de a circula cât mai aproape de marginea din dreapta a acelei benzi, putând circula și pe centrul acesteia, precum și pe partea stângă a acesteia în cazul în care intenționează să vireze la stânga, semnalizând corespunzător acest fapt.

(5) Prin excepție de la prevederile pct. (2), bicicletele pot executa virajul la stânga și începând de pe partea dreaptă a carosabilului sau benzii / aleii / pistei pe care circulă pe sau alăturat carosabilului la nivelul acestuia, inclusiv dacă această manevră implică traversarea unor alte benzi de circulație sau alte subdiviziuni ale căii de comunicație în același sens, cu condiția asigurării că manevra este observabilă din timp de către ceilalți participanți la trafic și aceștia nu sunt puși în pericol (prin faptul că li se taie calea încât să fie obligați să frâneze brusc sau puternic), în următoarele situații:

a) la intersecții / ramificații în afara localităților sau pe străzile pe care se admit viteze de peste 50 km / h;

b) în timpul nopții sau în condiții de vizibilitate semnificativ redusă;

c) la intrarea într-o zonă sau pe o cale de comunicație nedeschisă circulației publice cu vehicule cu motor

5.4 Reguli specifice privind acumularea bicicletelor la puncte impuse de oprire temporară

(1) Prin excepție de la regulile generale pentru vehicule aplicabile acumulării la intrarea în intersecție, la trecerile la nivel cu calea ferată, la trecerile de pietoni, la începutul unor porțiuni de drum îngustate unde prioritate au vehiculele ce vin din sens opus și la alte asemenea puncte unde este necesară imobilizarea temporară în așteptarea indicației de liberă trecere a agentului de dirijare a circulației sau a culorii verzi a semaforului sau a eliberării căii de comunicație față de care trebuie acordată prioritate de trecere în virtutea indicatoarelor "stop" sau "cedează trecerea", "prioritate pentru vehiculele din sens opus" etc. sau regulii priorității de dreapta sau altor reguli comune de circulație, bicicletele care circulă pe căi de comunicație comune cu vehiculele cu motor:

a) nu sunt obligate să oprească în spatele vehiculului oprit în fața lor;

b) nu sunt obligate să rămână pe un singur șir;

c) nu sunt obligate să se plaseze pe marginea dreaptă a carosabilului / benzii / căii de rulaș în cauză.

(2) Acumularea bicicletelor în cazurile și modurile prevăzute la pct. (1) se poate face numai respectând limitele eventualelor marcaje (ce delimitează culoare, fâșii și alte suprafețe de preselectie specifice pentru biciclete, marcate ca atare), având caracter obligatoriu și care pot fi folosite fără pericol în respectiva situație, și numai dacă situația permite efectuarea fără pericol a manevrelor necesare, incluzând condițiile ca:

a) vizibilitatea bicicletei care efectuează manevra să fie bună pentru autovehiculele pe lângă sau printre care se trece;

b) autovehiculele sau tramvaiile pe lângă care se trece pe aceeași bandă să nu fie în mișcare;

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

c) să nu fie iminentă repunerea în mișcare a autovehiculelor pe lângă sau printre care se trece la mai puțin de 1 metru distanță laterală;

d) dacă manevrele impun trecerea pe lângă sau printre vehicule cu motor pluritrasice oprite, bicicletele implicate să fie monotrasice iar spațiul să fie suficient de larg pentru a permite trecerea fără risc de acroșare.

(3) Dacă în acel loc există marcat un spațiu dedicat / special destinat pentru acumularea bicicletelor (SAB), acumularea bicicletelor se face în acesta, până la completarea lui, fiind aplicabile următoarele reguli:

a) plasarea bicicletei nou sosite se face de regulă astfel încât spațiul să fie completat succesiv de la dreapta spre stânga în sensul de mers;

b) completarea se poate face și dinspre limita stângă, pentru bicicletele care intenționează să vireze la stânga sau dacă intenționează să continue înainte iar banda de circulație în fața căruia se găsește SAB-ul este pentru viraj la dreapta sau pentru direcțiile înainte și la dreapta;

c) dacă spațiul permite, după completarea primului rând se pot completa succesiv rânduri situație în spatele primului, pentru fiecare din acestea respectând ordinea prevăzută la pct. a)-b)

(4) Cu excepția situației în care este iminent demarajul autovehiculelor acumulate pe banda sau benzile în spatele SAB-ului sau există o altă situație din care poate rezulta pericol, este tolerată deplasarea bicicletelor pe direcție laterală în cadrul SAB-ului, prin spatele bicicletelor care eventual sunt deja acumulate, precum și între acesta și suprafețe adiacente, dacă conducătorul acesteia efectuează manevra cu atenție sporită, cu viteză de maxim 5 km / h sau pe lângă bicicletă și este pregătit și capabil să o replaseze pe direcție normală și să pornească în maxim 3 secunde de la apariția unei situații care impune punerea în mișcare a bicicletelor acumulate.

(5) Deplasările tolerate prevăzute la pct. (4) se referă inclusiv la cazurile SAB-urilor care se întind ca lățime în fața mai multor benzi de circulație în același sens de mers, respectiv la cazurile în care SAB-ul este adiacent lateral cu un trotuar, alee sau insulă pietonală sau adiacent în fața sa cu o trecere pentru pietoni sau biciclete.

(6) Dacă nu există un SAB marcat, dar există un marcaj transversal indicând linia la care trebuie oprite vehiculele (ce așteaptă semnalul verde al semaforului sau momentul în care intrarea în intersecție / pe direcția dorită devine posibilă conform indicatoarelor de cedare a priorității), bicicletele se pot plasa în fața acesteia, dacă spațiul respectiv permite a fi folosit analog unui SAB / ca un SAB virtual, și anume dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

a) între respectiva linie și trecerea pentru pietoni sau bicicliști respectiv linia carosabilului traversat de vehiculele care circulă dinspre și / sau înspre pe altă direcție (transversală sau oblică) există suficient spațiu pentru plasarea bicicletelor;

b) semaforul ce comandă accesul pe direcția dorită rămâne vizibil pentru conducătorul bicicletei sau nu există semaforizare în funcțiune pentru respectiva direcție;

(7) Dacă nu există un SAB marcat și nu există nici marcaj transversal indicând linia de oprire, dar există deja cel puțin un vehicul pluritrasic cu motor sau tracțiune animală oprit în așteptare, bicicletele se pot plasa în fața acestuia, dacă spațiul respectiv permite a fi folosit analog unui SAB, în sensul condițiilor prevăzute la pct. (6).



BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

(8) În situațiile de la pct. (6) și (7), până la punerea în mișcare a vehiculului în fața căruia s-au plasat bicicletele ulterior opririi acestuia în așteptare nu sunt aplicabile regulile privind distanța minimă care trebuie păstrată la circulația în urma bicicletelor.

(9) Dacă nu există un SAB marcat și nu există în acel moment nici un vehicul pluritrasic cu motor sau tracțiune animală oprit în așteptare pe respectiva bandă sau parte a carosabilului, zona în care vehiculele trebuie să oprească conform regulilor comune este asimilată unui SAB și poate fi ocupată succesiv de biciclete conform regulilor prevăzute la pct. (3).

(10) Dacă nu există un SAB marcat și nu există spațiu adecvat pentru acumularea alăturată, pe un rând, sau dacă spațiul SAB-ului sau cel utilabil și utilizat ca SAB virtual este deja plin, bicicletele care sosesc în zona de așteptare, dacă sunt întrunite condițiile specificate la pct. (2), beneficiază de excepțiile prevăzute la pct.(1), dar numai parțial, putând înainta pe lângă sau printre vehiculele sau șirurile de vehicule pluritrasice cu motor sau tracțiune animală oprite în așteptare, până ajung în spatele altei biciclete sau vehicul cu motor monotrasic, trebuind să se oprească în spatele acestuia, formând un singur șir.

(11) La plasarea în cadrul SAB sau a suprafețelor utilizate în fapt ca SAB, bicicletele vor păstra o distanță de siguranță adecvată atât între ele (spre lateral și, dacă este cazul, spre cea din față respectiv din spate), cât și față de celelalte tipuri de vehicule, aflate în lateral, pentru evitarea riscului de carambol sau alte incidente cu ocazia punerii în mișcare.

(12) În intersecții în care circulația bicicletelor este organizată sub formă de inel sau poligon de suprafețe specifice rezervate acestora, având caracter obligatoriu și care pot fi folosite fără pericol, bicicletele vor folosi respectivul inel sau poligon, dispozițiile anterioare privind acumularea fiind aplicabile numai până la înscrierea efectivă pe acesta, iar în continuare aplicându-se corespunzător pe suprafața, direcția și sensul acestuia, acumularea eventual necesară trebuind să nu se facă în fața benzilor, trecerilor de pietoni sau altor căi ce traversează inelul / poligonul pentru biciclete și care ar putea fi astfel blocate.

5.5 Regulile aplicabile la trecerile pentru biciclete și intersecțiile cu căi de comunicație pentru biciclete

(1) Vehiculele care, efectuând un viraj la stânga sau la dreapta, traversează o cale de comunicație specifică pentru biciclete, marcată ca atare, trebuie să acorde prioritate bicicletelor care circulă pe aceasta.

(2) Trecerile pentru biciclete se marchează specific ca atare când calea de comunicație specifică rezervată bicicletelor traversează (perpendicular sau oblic) o cale de comunicație deschisă circulației vehiculelor cu motor și nu se intenționează a acorda prioritate de principiu acestora.

(3) Pe trecerile pentru biciclete, conducătorii acestora trebuie să reducă viteza și să circule cu atenție sporită, respectând semnificația eventualelor semnale, indicatoare sau marcaje specifice.

(4) Marcarea trecerilor pentru bicicliști se face cu linii discontinue groase punctate formate din patrate albe și eventuala colorare a suprafeței de rulaj în roșu sau altă culoare ce asigură deosebirea clară de restul carosabilului sau suprafeței căii de comunicație traversate.

(5) Presemnalizarea trecerilor pentru bicicliști se face la o distanță adecvată de acestea prin

BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA

indicatorul "Atenție biciclete" amplasat pe calea de comunicație traversată, respectiv prin indicatorul "intersecție cu un drum fără prioritate" amplasat pe calea de comunicație specifică pentru biciclete în cauză. Indicatoarele pot fi dublate prin redarea lor ca marcaje pe carosabil / suprafața de rulaj.

(6) Semnalizarea trecerilor pentru bicicliști se face în dreptul acestora sau aproape de acestea prin indicatorul "Trecere pentru biciclete" amplasat pe calea de comunicație traversată, respectiv prin indicatorul "drum cu prioritate" amplasat pe calea de comunicație specifică pentru biciclete în cauză. Indicatoarele pot fi dublate prin redarea lor ca marcaje pe carosabil / suprafața de rulaj.

(7) În relație cu alte vehicule și cu căile de comunicație pentru vehicule cu motor, trecerile pentru bicicliști se asimilează trecerilor pentru pietoni și implică prin urmare aceleași obligații și restricții, atât pentru vehiculele ce utilizează carosabilul traversat (reducerea vitezei, interdicția de oprire, depășire și întoarcere, respectarea indicațiilor semaforului respectiv acordarea de prioritate în lipsa semaforizării funcționale etc.) cât și pentru bicicliștii care utilizează respectiva trecere (respectarea indicațiilor semaforului specific dacă există și este în funcțiune, neoprirea și nemodificarea bruscă a vitezei, direcției sau sensului de deplasare pe trecere etc.).

(8) Când o cale de comunicație specifică pentru biciclete se intersectează cu una rezervată pietonilor (stradă pietonală, alee pietonală...), de principiu nu se amenajează "treceri pentru bicicliști", ci se aplică regulile și soluțiile specifice pentru pietonii care traversează căile de comunicație specifice vehiculelor (pietonii trebuind să acorde prioritate bicicliștilor dacă nu au marcată trecere pentru pietoni, iar dacă este marcată o trecere pentru pietoni, bicicliștii trebuie să respecte regulile comune aplicabile vehiculelor în materie de treceri pentru pietoni).

(9) La intersecțiile între căi de comunicație specifice pentru biciclete se aplică regulile de prioritate comune pentru vehicule în general (având prioritate, în ordine, indicațiile polițistului rutier sau altui agent autorizat, indicațiile semaforului, semnificația indicatoarelor de "stop" sau "cedează trecerea", regula priorității de dreapta). Marcajele și indicatoarele de prioritate respectiv de lipsa priorității ("stop", "cedează trecerea", "drum cu prioritate" etc.) se utilizează corespunzător.

(10) Dacă în mod excepțional autoritatea abilitată decide ca bicicletele care circulă pe calea de comunicație specifică lor să nu aibă prioritate la intersecția cu o cale de comunicație destinată în principal sau exclusiv altor categorii de participanți la trafic, nu se marchează specific trecerea pentru biciclete, ci doar linii de ghidaj corespunzătoare, iar bicicliștilor li se semnalizează adecvat lipsa de prioritate (prin indicatorul "stop" sau "cedează trecerea").

(11) La traversarea intersecțiilor, bicicletele trebuie să folosească trecerile pentru bicicliști marcate, transversale sau organizate ca inel sau poligon, dacă acestea există pe direcția dorită sau permit accesarea acestora și pot fi folosite fără pericol, iar în lipsa acestora, marcajele de ghidaj specifice pentru biciclete, iar în lipsa sau nepracticabilitatea acestora pe direcția dorită direct sau prin parcurgerea unei secțiuni de inel sau poligon pentru biciclete, vor respecta regulile aplicabile vehiculelor în general ca traiectorie de deplasare în intersecții.

5.6 Regulile specifice aplicabile la trecerile semaforizate pentru biciclete și intersecțiile semaforizate cu căi de comunicație pentru biciclete

(1) Semafoarele specifice pentru bicicliști au culorile și semnificațiile analoge celor pentru pietoni (roșu sus, semnificând interdicerea trecerii, respectiv verde jos, semnificând permisiunea trecerii),

BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA

dar cu pictograma specifică bicicletei amplasată pe suprafețele luminoase ale semaforului sau ca indicator adițional sub acesta.

(2) Când o trecere pentru biciclete are semaforizare specifică pentru bicicliști în funcțiune în direcția vizată, aceștia sunt obligați să respecte indicațiile acesteia.

(3) Când o trecere pentru bicicliști nu are semaforizare specifică pentru bicicliști în funcțiune în direcția vizată și este paralelă alăturată cu o trecere pentru pietoni semaforizată în direcția vizată, bicicliștii sunt obligați să respecte indicațiile semaforului pentru pietoni respectiv.

(4) Când o trecere pentru bicicliști nu are semaforizare specifică pentru bicicliști în funcțiune în direcția vizată și este paralelă alăturată cu porțiunea carosabilului destinată vehiculelor cu motor în general sau anumitor categorii de autovehicule în particular (ex. bandă pentru mijloacele de transport în comun), bicicliștii sunt obligați să respecte indicațiile semaforului pentru vehicule respectiv, dacă nu este semnalizată în mod expres o altă regulă.

5.7 Reguli speciale privind acordarea priorității la intersecții

În lipsa unei semaforizări în funcțiune specifică pentru biciclete pentru direcția vizată, prin excepție de la regulile comune de prioritate în intersecții, bicicletele monotrasice pot vira la dreapta inclusiv în situația când semaforul are culoarea roșie sau când este instalat indicatorul de "cedează trecerea" sau "stop" și vin pe acel sens autovehicule, cu condiția ca virajul să se execute cu viteza de maxim 5 km/h iar spațiul să permită intrarea în siguranță pe noua cale de comunicație, păstrând minim 1 metru distanță laterală de siguranță față de vehiculele aflate în trafic pe aceasta.

5.8 Reguli speciale privind bicicletele la trecerile pentru pietoni

(1) Prin excepție de la regulile comune pentru vehicule de cedare a trecerii la trecerile pentru pietoni, bicicletele își pot continua deplasarea peste trecerea pentru pietoni ce traversează calea de comunicație pe care o parcurg inclusiv în situația când semaforul pentru vehicule are culoarea roșie sau când sunt angajați pietoni în traversare, cu condiția ca deplasarea să se execute cu viteza de maxim 5 km/h iar spațiul să permită trecerea în siguranță și fără periclitarea pietonilor, păstrând o distanță de minim 1,5 metri la trecerea prin fața acestora și minim 1 metru în spatele lor, raportat la direcția lor de traversare.

(2) Bicicletele pot traversa carosabilul și pe trecerile pentru pietoni semaforizate, împreună cu pietonii, sau alăturat de trecerile pentru pietoni, paralel și aproape de acestea, în condițiile stabilite pentru pietoni, și fără să coboare de pe bicicletă conducătorul acesteia, cu condiția ca deplasarea să se execute cu viteza de maxim 5 km/h iar spațiul să permită trecerea în siguranță și fără periclitarea pietonilor, analog regulilor privind circulația bicicletelor pe trotuare, dacă nu există alăturat o trecere pentru biciclete.

5.9 Reguli privind depășirea bicicletelor

(1) La depășirea bicicletelor aflate în mers sau trecerea pe lângă acestea, autovehiculele trebuie să păstreze o distanță laterală suficientă, care nu poate fi mai mică de 1,5 metri în afara localităților și pe străzile în care se admit viteze superioare celei de 50 km / h și de 1 metru pe celelalte străzi.

(2) În condiții de vizibilitate redusă sau de carosabil alunecos, distanță laterală față de bicicletele aflate în mers nu poate fi mai mică de 2,5 metri în afara localităților și pe străzile în care se admit în condiții normale viteze superioare celei de 50 km / h și de 1,5 metri pe celelalte străzi.

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

(3) Prin excepție, când lățimea drumului nu permite păstrarea distanței minime prevăzute, depășirea bicicletei aflate în mers sau trecerea pe lângă aceasta de către autovehicule este permisă dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) drumul să fie situat în afara localităților;
- b) carosabilul să nu fie alunecos;
- c) autovehiculul să se deplaseze cu o viteză de maxim 30 km / h în timpul depășirii;
- d) să păstreze o distanță de siguranță laterală de minim 0,5 metri față de bicicleta depășită.

5.10 Reguli privind circulația în urma bicicletelor

Distanța minimă de siguranță pe care trebuie să o păstreze un vehicul aflat în trafic în spatele altui vehicul, dacă vehiculul din față este o bicicletă iar cel din spate este un autovehicul sau tramvai, este de minim:

- a) 2,5 metri în localități sau când bicicleta este oprită
- b) 5 metri în afara localităților, precum și în apropierea intersecțiilor și în toate cazurile când carosabilul este alunecos sau vizibilitatea este redusă

6. REGULI PRIVIND OPRIREA, STAȚIONAREA ȘI PARCAREA BICICLETELOR

(1) Prin derogare de la regulile comune privind oprirea și staționarea vehiculelor, bicicletele:

- a) pot fi oprite sau staționate și alăturate câte două, paralel cu direcția drumului, dacă lățimea acestuia este de cel puțin 4 metri;
- b) pot fi oprite și în zonele în care regulile comune prevăd că oprirea este interzisă (pe poduri, în apropierea intersecțiilor sau trecerilor de pietoni etc.) sau sunt semnalizate ca zone cu "oprire interzisă", dacă oprirea bicicletei se face în afara carosabilului;

(2) Staționarea și parcare bicicletele, în lipsa unor rastele / parcaje specializate sau locuri rezervate pentru biciclete sau dacă acestea sunt ocupate, se poate face și:

- a) pe spațiile de parcare destinate autovehiculelor, cu obligația de a grupa bicicletele astfel încât să se ocupe cât mai puține locuri de parcare și de a achita taxele aferente locului de parcare ocupat parțial sau total dacă parcare este "cu plată";
- b) pe trotuare, alei pietonale sau alte suprafețe pe care în mod normal nu este admisă oprirea, staționarea sau parcare autovehiculelor, cu condiția poziționării bicicletei la marginea respectivei căi de comunicație sau adiacent unor obstacole (stâlpi, arbori, piese de mobilier urban), paralel cu axul acesteia, încât să nu fie pusă în pericol sau semnificativ stânjenită circulația pietonilor și altor participanți la trafic și să nu se blocheze accese sau să se aducă alte atingeri semnificative unor interese legitime publice sau private.

7. REGULI PRIVIND DEPLASAREA BICICLETELOR PE DRUMURILE PUBLICE

7.1 Reguli privind viteza bicicletelor

(1) Pe pistele pentru biciclete și alte căi de comunicație rezervate exclusiv bicicletelor, viteza maximă admisă este de 35 km / h, în măsura în care prin semnalizare corespunzătoare nu se prevede expres altfel.

(2) Viteze superioare se pot admite, prin semnalizare corespunzătoare, numai la porțiuni în coborâre care nu prezintă pericol prin caracteristicile lor (curbe, vizibilitate, lățime etc.), fără a se putea depăși maximul de 50 km/h.

(3) Pe trotuare, alei și străzi pietonale și în zone rezidențiale, în măsura în care accesul bicicletelor

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

este permis sau tolerat cu condiția de a nu stânjeni circulația pietonilor, dacă prin semnalizare corespunzătoare nu se prevede expres altfel, viteza maximă admisă este de 15 km / h.

(4) În toate cazurile unde bicicleta este doar tolerată (străzi și zone pietonale, zone rezidențiale etc.) sau circulă în comun cu pietonii, viteza bicicletei va fi adecvată la gradul de aglomerație sau alți factori care pot să producă pericol de coliziune cu pietoni sau alți participanți la trafic, trebuind redusă proporțional pentru evitarea oricărui pericol, la nevoie până la viteza de 5 km / h sau coborârea conducătorului de pe bicicletă și conducerea ei analog unui vehicul împins / tras cu mâna.

(5) Pe alte căi de comunicație, viteza admisă a bicicletelor este cea stabilită pentru vehicule în general sau pentru autoturisme în particular.

7.2 Reguli speciale privind circulația bicicletelor în grup

(1) Circulația bicicletelor în șir sau coloană compactă se admite numai dacă lungimea totală a acestora nu depășește 20 metri, în caz contrar fiind necesară fragmentarea coloanei pentru a permite intercalarea vehiculelor care efectuează manevre de depășire, cu excepția cazurilor de acțiuni organizate în care grupul de biciclete este escortat de autovehiculele Poliției rutiere.

(2) Bicicletele sunt obligate să circule pe un singur șir.

(3) Prin excepție, se admite circulația bicicletelor monotrasice și pe două rânduri paralele cu distanța dintre ele de maxim 1,5 metri, pe piste pentru biciclete, alei recomandate pentru biciclete și alte căi de comunicație închise circulației autovehiculelor, dacă nu se stânjenește circulația vehiculelor sau altor participanți la trafic care vin din sens opus sau care vor să depășească.

(4) Prin excepție, se admite circulația bicicletelor monotrasice și pe două rânduri paralele, cu distanța dintre ele de maxim 1,5 metri, pe timp de zi, în condiții de vizibilitate bună, în afara localităților, pe căi de comunicație cu lățime de minim 2 metri, în următoarele cazuri:

a) pe drumurile publice neclasificate și comunale;

b) pe drumurile publice județene - numai dacă sunt minim 4 biciclete în grup sau dacă nu se apropie vizibil din urmă alte vehicule sau dacă acestea au spațiul și vizibilitatea pentru a depăși în siguranță plutonul de biciclete;

c) pe drumurile naționale, altele decât cele europene și expres, când nu se apropie vizibil din urmă autovehicule;

(5) Prin excepție, se admite circulația bicicletelor în pluton sau pe un număr nedefinit de șiruri paralele, pe întreaga lățime a benzii, în condiții de vizibilitate bună, în următoarele cazuri:

a) pe "străzi pentru biciclete" (SB);

b) pe alte căi de comunicație deschise circulației publice, în cazul competițiilor sportive și altor acțiuni organizate - numai cu condiția autorizării prealabile și a însoțirii coloanei de biciclete de către echipaje ale Poliției rutiere.

7.3 Reguli privind accesul bicicletelor pe anumite căi de comunicație sau suprafețe ale acestora

(1) Bicicletele pot circula pe drumurile publice și în afara carosabilului, pe acostament, în sensul de mers, dacă acest lucru se poate face fără pericol pentru ele și pentru alți participanți la trafic și nu dăunează suprafeței drumului.

(2) Bicicletele pot circula pe suprafața carosabilă a drumurilor publice deschise circulației

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

autovehiculelor când aceasta este acoperită cu polei sau zăpadă numai dacă este îndeplinită cel puțin una din următoarele condiții:

- a) bicicleta în cauză are pneuri special construite sau echipate pentru circulația în asemenea condiții;
- b) viteza de deplasare a autovehiculelor pe acel drum este limitată la maxim 30 km / h;
- c) intensitatea traficului motorizat este redusă și vizibilitatea este bună.

(3) Prin excepție de la regulile comune de interdicție a accesului vehiculelor în spațiile rezervate exclusiv pietonilor, bicicletele pot circula și pe trotuare și pe străzi pietonale, în zone pietonale și pe alei pietonale din parcuri și alte asemenea, cu condiția să nu stânjenească staționarea și circulația pietonilor și să nu îi pună în pericol. În acest sens, bicicletele sunt obligate să acorde pietonilor prioritate, să îi evite respectiv depășească cu viteză redusă până la nivelul evitării oricărui pericol semnificativ și păstrând o distanță de siguranță adecvată, nu mai mică de 0,5 m.

(4) Bicicletele pot circula și pe poteci și alei pietonale special semnalizate ca atare (indicatorul conținând pictograma pietoni aplicată pe fond de disc albastru), în condițiile prevăzute la pct. (3), dar numai dacă admiterea lor este expres semnalizată prin semn adițional corespunzător la indicatorul specific.

(5) Se interzice circulația bicicletelor:

- a) pe autostrăzi și drumuri expres;
- b) pe drumurile naționale, dacă există paralel cu acestea în sensul de mers o cale laterală de comunicație de rang inferior modernizată, adecvată circulației bicicletelor, ce poate fi folosită fără pericol;
- c) pe căile de comunicație pe care este amplasat semnul "circulația bicicletelor interzisă" sau care au în paralel în sensul de mers o pistă pentru biciclete sau altă cale de comunicație specifică pentru biciclete, semnalizată ca atare, cu caracter obligatoriu, care este în stare adecvată și poate fi folosită.
- d) pe potecile și aleile pietonale expres semnalizate ca atare, în lipsa indicatorului adițional ce semnalizează tolerarea accesului bicicletelor.

7.4 Reguli privind circulația cât mai aproape de marginea dreaptă a carosabilului

(1) Regula generală privind obligația vehiculelor de a circula cât mai aproape de marginea dreaptă a carosabilului se aplică bicicletei ținând cont de necesitatea existenței unei marje de siguranță determinate de oscilația sinusoidă normală inevitabilă a traiectoriei reale a roților ei față de linia generală a traiectoriei, a cărei lățime variază în funcție de viteză, de experiența conducătorului bicicletei, de vânt și alți factori.

(2) La circulația bicicletelor pe căi de comunicație deschise circulației publice cu vehicule cu motor, bicicleta poate păstra o distanță laterală de siguranță mărită față de marginea dreaptă a carosabilului, de până la 0,5 metri în localități și până la 1 metru în afara localităților și pe străzile pe care se admit viteze de peste 50 km / h, în cazul în care respectiva margine constă într-o bordură, parapet, zid, pilon, stâlp, marginea unei declivități verticale sau oblice sau alt asemenea obstacol fizic ce poate produce pierderea controlului bicicletei în cazul atingerii sau depășirii sale cu roata, pedala sau alte părți ale bicicletei sau elementelor fixate, purtate pe sau tractate de aceasta (inclusiv conducătorul și eventualii pasageri).

(3) Distanța de siguranță prevăzută la pct. (2) se calculează astfel:

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

a) de la roata cea mai laterală dreapta a bicicletei la punctul cel mai lateral stânga al obstacolului, în sensul de mers, când înălțimea respectivelor elemente fizice ce formează limita carosabilului nu produce riscul coliziunii directe a biciclistului sau pasagerilor;

b) de la punctul cel mai lateral dreapta al ansamblului (format din bicicletă, eventuala remorcă sau semiremorcă pentru biciclete, conducător, eventualii pasageri, accesorii, bagaje și alte elemente) la punctul cel mai lateral stânga al obstacolului, în sensul de mers, când înălțimea respectivelor elemente fizice ce formează limita carosabilului generează riscul coliziunii directe cu conducătorul sau pasagerii bicicletei;

(4) Prevederile pct. (1) și (2) se aplică și în cazul în care zona marginală a suprafeței de rulaj respective are gropi sau alte denivelări mari, este acoperită cu pietriș, nisip, zăpadă sau alte elemente sau prezintă alte obstacole sau caracteristici ce fac eventualul rulaj al bicicletei pe respectiva suprafață dificil sau periculos. În aceste împrejurări, marginea a carosabilului se consideră limita medie a suprafeței efectiv carosabile în sensul calității comparabile cu ansamblul carosabilului din respectiva zonă a acelei căi de comunicație.

(5) La trecerea pe lângă un autovehicul oprit, staționat sau parcat, bicicletele au dreptul să păstreze o distanță laterală de siguranță suplimentară față de cea prevăzută la pct (2), suficientă pentru evitarea riscului de acroșare în caz de deschidere neașteptată la mică distanță în fața lor a portierei de către conducătorul sau un pasager din respectivul autovehicul.

(6) Pentru a evita rulajul cu discontinuități accentuate (traietorie cu sinuozitate ridicată sau cu schimbări bruște de direcție sau de viteză) generate de păstrarea de către biciclete a distanțelor de siguranță laterală prevăzute la pct. (1) - (5) raportat la cerința de a circula aproape de marginea dreaptă a carosabilului, nu se ia în considerare linia reală a marginii acestuia respectiv a obstacolelor menționate, ci o linie imaginară care înfășoară punctele extreme astfel încât traiectoria bicicletei să nu devieze cu mai mult de 10 grade de la direcția axului drumului iar începutul și finalul manevrei de asigurare a distanței de siguranță să nu se extindă față de limita zonei care a generat devierea cu peste:

a) 50 metri înainte și 15 metri după, în localități;

b) 75 metri înainte și 20 metri după, în afara localităților și pe străzile în care se admite circulația cu peste 50 km / h.

7.5 Reguli privind menținerea contactului cu carosabilul

(1) Bicicleta în mers trebuie să aibă toate roțile portante în contact permanent cu calea de rulaj.

(2) Nu se consideră mers fără contact cu calea de rulaj situațiile când pentru durate foarte scurte una sau mai multe roți ale bicicletei sau remorcii sau semiremorcii bicicletei nu sunt în contact cu calea de rulaj în timpul unor manevre ocazionate de trecerea peste denivelări.

7.6 Reguli specifice bicicletelor privind remorcile și remorcarea

(1) O bicicletă poate funcționa ca vehicul trăgător numai pentru o remorcă sau semiremorcă specializată pentru biciclete.

(2) Prin excepție, pe căile de comunicație închise traficului cu vehicule cu motor, o bicicletă poate remorca două remorci sau o semiremorcă și o remorcă pentru biciclete, dacă a doua circulă în urma primei, nu transportă pasageri și este fixată adecvat de prima printr-un sistem anume prevăzut în



BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA

acest scop.

(3) Prin excepție, o bicicletă poate remorca altă bicicletă în afara localităților, pe timp de zi, cu păstrarea unei distanțe de minim 2 maxim 4 metri între ele.

(4) Remorcarea bicicletei de către vehicule cu motor este interzisă.

(5) Atașul fixat în lateralul unei biciclete nu se consideră remorcă, ci parte integrantă a unei biciclete pluritrasice sau a unui VAU, după caz, dacă fixarea este rigidă sau dacă flexibilitatea acesteia este redusă astfel încât ansamblul se comportă în toate situațiile ca o structură unitară nearticulată (nefiind posibilă modificarea în mers a direcției, vitezei sau poziției atașului față de bicicleta propriu-zisă). Dacă aceste condiții nu sunt îndeplinite, atașul se consideră, după caz, remorcă sau semiremorcă pentru biciclete.

7.7 Reguli specifice bicicletelor privind transportul bunurilor

Orice obiecte transportate pe bicicletă sau pe remorca sau semiremorca pentru bicicletă tractată, indiferent dacă sunt atașate direct pe structura proprie a bicicletei sau pe accesorii sau pe corpul conducătorului sau pasagerilor, trebuie să fie bine fixate, să se încadreze ca și masă și dimensiuni în cele maxim admise pentru bicicleta încărcată și să nu stânjenească sau pericliteze prin forma lor sau alte caracteristici conducerea vehiculului sau circulația sau siguranța altor participanți la trafic.

NOTĂ:

Regulile propuse în prezentul document au caracter minimal, reprezentând limita inferioară de acceptabilitate din punct de vedere al bicicliștilor, majoritatea fiind mai puțin favorabile acestora decât multe din reglementările actuale din țările dezvoltate. De aceea prezentele reguli propuse trebuie văzute ca un minim, ca o propunere de compromis inițial și un prim nivel de plecare în vederea unei adecvări treptate a legislației în spiritul unei mobilități moderne și durabile, care include o puternică favorizare a mobilității nemotorizate și a transportului în comun.

Prezentul document este elaborat de Radu Mititean / Clubul de Ciclism NAPOCA (CCN) în septembrie-noiembrie 2005, agreat de organizațiile membre ale Coaliției Naționale PRO VELO în cadrul Conferinței Naționale PRO VELO desfășurată la Cluj-Napoca în decembrie 2005, actualizat cu multiple completări în decembrie 2007-ianuarie 2008 și însoțit de Federația Bicicliștilor din România (FBR) în aprilie 2008. Prezentul document se bazează pe sinteza legislației și bunelor practici din peste 20 de state dezvoltate și a fost redactat după consultări cu Federația Europeană a Bicicliștilor și cu organizațiile naționale ale bicicliștilor din mai multe țări europene, precum și pe baza consultărilor și documentelor anterior adoptate de organizațiile membre ale Coaliției Naționale PRO VELO în perioada 2002-2004.

Proiectul « VELORUTIA » este un program de atitudine și implicare socială, derulat de Asociația « BATE SAUA SA PRICEAPA IAPA », cu sprijinul « FEDERAȚIEI BICICLIȘTILOR DIN ROMANIA », în parteneriat cu : ASOCIAȚIA „BIKE ATTACK” / REȘIȚA, CLUBUL DE CICLOTURISM NAPOCA / CLUJ NAPOCA, ASOCIAȚIA PRO-BICICLO URBO / TÂRGU MUREȘ.

BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA



[www.batesaua.ro] [www.velorutia.ro] [www.biciclisti.ro] [www.veloteca.ro]



[www.bikeattack.ro] [www.ccn.ro] [www.pbu.ro]

Proiectul este finantat de :

Fundatia pentru Parteneriat / Miercurea Ciuc & CEE TRUST



Trust for Civil Society
in Central & Eastern Europe
Washington D.C., USA

Vă mulțumesc pentru atenție!

George CULDA

- **Presedinte Asociatia « BATE SAUA SA PRICEAPA IAPA »**
- **Vice-Presedinte FEDERATIA BICICLISTILOR DIN ROMANIA**

BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA este o organizație nonprofit înscrisă în Registrul Asociațiilor și Fundațiilor sub nr. **61 din 15.07.2004**.

Certificat de Înregistrare Fiscală (C.I.F.): 16620556

Autorizație: Dosar369 / PJ/ 01.07.2004

Donățiile sunt binevenite!

Puteți face donația într-unul din conturile asociației BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA:

RO 91 RZBR 0000 0600 0521 3087 **RON**, Raiffeisen Bank – Dorobanti, București

RO 88 RZBR 0000 0600 0915 1826 **EUR**, Raiffeisen Bank – Dorobanti, București

INFO: Telefon: 0722 736694, 0722 238866, 021 315 9811, 311 8269

e-mail: geobatesaua@batesaua.ro, www.batesaua.ro, www.velorutia.ro

ADRESA DE CORESPONDENȚĂ: Str. Levănțica 37, sector 3, 020991, București

ADRESA SEDIU SOCIAL : București, Str. Durau 2

BATE ȘAUA SĂ PRICEAPĂ IAPA este afiliată la Coaliția Națională PROVELO și membră fondatoare a FEDERAȚIEI BICICLIȘTILOR DIN ROMANIA



BATE ȘAUA
SĂ PRICEAPĂ IAPA