

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

ZASADY PROJEKTOWANIA INFRASTRUKTURY

Transport rowerowy ma potencjał by być częścią skutecznego, zrównoważonego i zdrowego systemu komunikacyjnego. Jednak aby stworzyć środowisko przyjazne rowerom, należy pamiętać o tym, aby sieć transportowa spełniała następujące pięć warunków:

- spójność
- bezpośredniość dojazdów
- bezpieczeństwo
- wygoda
- atrakcyjność

FORMA, FUNKCJA, ZASTOSOWANIE

Każdy odcinek drogi powinien być zaprojektowany tak, aby zachować równowagę między formą, funkcją a zastosowaniem. Forma poszczególnych odcinków drogi jest zależna od funkcji, która będą one pełnić w sieci transportu.

W procesie planowania kluczowa rolę pełnią następujące czynniki:

- natężenie ruchu rowerowego
- prędkość ruchu zmotoryzowanego
- natężenie ruchu zmotoryzowanego

Te trzy czynniki oraz wymagana funkcjonalność decydują o formie, jaką przybierze infrastruktura rowerowa.



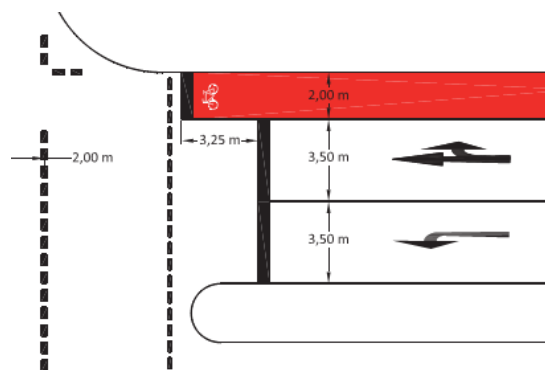
PARAMETRY PROJEKTOWE

Podstawowe wymagania, które musi spełniać planowana infrastruktura rowerowa to bezpieczeństwo, bezpośredniość dojazdów, spójność atrakcyjność i wygoda użytkowania. Najlepsze

rozwiązania współczesnego planowania ruchu rowerowego rozpoczynają się od rozważenia tych kluczowych parametrów.

PLANOWANIE SKRZYŻOWAŃ:

Skrzyżowania stanowią kluczowy element infrastruktury rowerowej i z tego względu wymagają szczegółowego planowania. Statystyki wypadków wskazują, że skrzyżowania charakteryzują się też wysokim poziomem ryzyka. W Holandii, ponad połowa wypadków ma miejsce na skrzyżowaniach w terenie zabudowanym (58%) a w szczególności na skrzyżowaniach z drogami o ograniczeniu prędkości do 50 km/h (95% wypadków na skrzyżowaniach).



Wysunięta linia zatrzymania pojazdów

CYCLING TRACK TYPES RODZAJE TRAS ROWEROWYCH

Pas rowerowy jest częścią nawierzchni jezdnej zarezerwowaną prawnie dla rowerzystów, wizualnie oddzielającą ich od pozostałych uczestników ruchu. Pasy dla rowerów zalecane są w miejscach, gdzie znaczna liczba rowerzystów korzysta z umiarkowanie ruchliwej drogi. Pasy rowerowe są dobrze widocznym, szybkim i elastycznym rozwiązaniem, szczególnie wygodnym w przypadku już istniejących dróg, gdzie wystarczy zmiana oznakowania poziomego. Pas rowerowy może być alternatywą dla wydzielonej drogi dla rowerów, gdy brakuje miejsca na tę drugą, należy jednak wziąć przy tym pod uwagę względy bezpieczeństwa (*Planowanie i promowanie rozwoju ruchu rowerowego. Podręcznik. Materiał służący zwiększaniu potencjału uczestników projektu mobile2020.* Red. J. Deffner, T. Ziel, T. Hefter, Ch. Rudolph. Tłum. M. Sulmicki. **Warszawa**, 2013). Jednym z najważniejszych obszarów planowania infrastruktury na poziomie strategicznym jest zapewnienie spójności sieci rowerowej. Sieć powinna

umożliwiać rowerzyście dotarcie ze swojego punktu początkowego do tak wielu miejsc, jak jest to możliwe. Nie wystarczy jednak proste połączenie z istotnymi miejscami docelowymi. Sieć dróg rowerowych musi również spełniać odpowiednie kryteria jakościowe a także oferować we właściwych miejscach niezbędne dla rowerzystów usługi.

Na terenach zabudowanych zaleca się wydzielenie osobnych dróg dla rowerów, jeżeli dopuszczalna prędkość ruchu samochodowego przekracza 50 km/h, albo jeżeli limit prędkości wynosi do 30 km/h ale natężenie ruchu przekracza 4000 samochodów w ciągu godziny.. Poza obszarami zabudowanymi, osobne drogi dla rowerów należy budować przy drogach samochodowych o dopuszczalnej prędkości powyżej 60 km/h i intensywności ruchu powyżej 2000 samochodów na dzień.

Oddzielne drogi rowerowe tworzą fizyczną barierę między rowerzystami a ruchem zmotoryzowanym, zapewniają więc do pewnego stopnia tym pierwszym bezpieczeństwo. Niestety w pobliżu dróg rowerowych i samochodowych bardzo często znajdują się parkingi, co sprawia że skręcający kierowcy nie zauważają przejeżdżających rowerzystów.



Pas rowerowy w okolicy skrzyżowania w Sztokholmie



Pas rowerowy poza terenem zabudowanym w Lipsku

ROWERY ELEKTRYCZNE/E-BIKE

Rowery z dodatkowym napędem elektrycznym (tzw. E-bike) to bardzo przyjazny środowisku środek transport, który z powodzeniem może zastąpić samochód w wielu sytuacjach.

UTRZYMANIE I KONSERWACJA

Bardzo istotne jest utrzymanie całej infrastruktury w dobrym stanie. Ciągła presja rowerzystów i kierowców samochodów, zwłaszcza w okolicach skrzyżowań, wywiera stały nacisk na elementy infrastruktury. Również warunki pogodowe i proces zamarzania i rozmarzania wody przyczynie się do stopniowego niszczenia znaków poziomych i nawierzchni dróg. Szczególnie negatywny wpływ na jakość jazdy na rowerze mają naruszenia ciągłości powierzchni wywołane robotami drogowymi, naprawami kanalizacji, kabli energetycznych itd.. Sieć rowerowa wymaga nie tylko dobrego zaplanowania ale też utrzymania i konserwacji. Przeszkody i niedogodności takie jak zły stan nawierzchni, kałuże, zarastająca roślinność, potłuczone szkło, słabe oświetlenie lub zatarte oznakowanie są dla rowerzystów odczuwalne bardziej dotkliwie, niż dla kierowców samochodów i stanowią nieustające źródło skarg. Aby tego uniknąć, sieć rowerowa musi być sprawdzana i nadzorowana nie rzadziej niż pozostałe elementy sieci drogowej

MIEJSCA PARKINGOWE

Odpowiednie miejsca parkingowe dla rowerzystów są niezbędne wszędzie tam, gdzie występuje lub będzie występować duża liczba rowerów. Sama obecność takich rozwiązań może zachęcić dodatkowe osoby do podróżowania rowerem



Parking rowerowy w Västerås (Szwecja)