

Nowe standardy budowy dróg rowerowych w Bydgoszczy

Utworzono: poniedziałek, 16, czerwiec 2014 09:42 Redakcja - edroga.pl

Zarządzeniem Prezydenta Bydgoszczy wprowadzone zostały nowe standardy budowy i utrzymania dróg rowerowych. Dokument określa wymagania techniczne jakim powinna odpowiadać nowo powstająca rowerowa infrastruktura. Są one zgodne z oczekiwaniami środowisk rowerowych.

- Wprowadzenie standardów to ostateczne i formalne usankcjonowanie ważnej roli rowerzystów w ruchu drogowym w naszym mieście – podkreślił prezydent Rafał Bruski - Przez wiele lat panowało mylne przekonanie, że rower służy wyłącznie do rekreacji. Skutkowało to tym, że zarówno przez kierowców samochodów, jak i niestety projektujących drogi, rowerzyści traktowani byli jako uczestnicy ruchu drugiej kategorii. Staram się, aby takie myślenie nie było kojarzone z Bydgoszczą. Dlatego wymagam od drogowców przykładania coraz większej wagi do roli roweru jako środka transportu. Wiem, że to ważne dla bardzo wielu osób na co dzień poruszających się rowerami. Po wdrożeniu standardów, budowana infrastruktura będzie nowocześniejsza, ale przede wszystkim bezpieczniejsza dla rowerzystów i pieszych – mówił prezydent.

Standardy obowiązują wszystkie miejskie jednostki zajmujące się planowaniem, wykonawstwem i utrzymaniem dróg rowerowych. Są one zgodne z oczekiwaniami środowisk rowerowych.

Z ciekawszych rozwiązań warto podkreślić możliwość wprowadzania ruchu dwukierunkowego dla cyklistów na ulicach jednokierunkowych. Dodatkowo, przy rozwiązaniu takim na ważniejszych skrzyżowaniach dla bezpieczeństwa rowerzystów instalowane będą wyspy dzielące ruch rowerowy od samochodowego. W innych przypadkach jazdę ułatwiać ma czytelne oznakowanie poziome i pionowe.

Progi zwalniające instalowane na ulicach mają być także przyjazne dla rowerzystów, którzy nie będą zmuszeni najeżdżać na garby podobnie jak samochody. Zapewnią to tak zwane progi wyspowe.

Ustalono także zasady stosowania kontrapasów, które wyznaczane będą na ulicach jednokierunkowych o natężeniu ruchu powyżej 1000 pojazdów na dobę i prędkości dopuszczalnej nie wyższej niż 40 km/h. Szerokość takich pasów będzie wynosić 1,5 metra. Przy kontrapasach dopuszczone zostanie parkowanie, wyłącznie równoległe, co postulowali często rowerzyści.

Element systemu rowerowego, szczególnie w Śródmieściu, stanowić mają także buspasy, jeśli ich długość nie przekracza 300 metrów. Wówczas nie istnieje ryzyko, że rowerzyści będą spowalniać poruszanie się komunikacji miejskiej.

Drogi dla rowerów będą powstawać wzdłuż ulic, na których prędkość miarodajna wynosi ponad 50 km/h. Nowe trakty muszą umożliwiać ich całoroczne utrzymanie, na przykład wjazd pługów lub zamiatarek. Nawierzchnie wykonywane będą wyłącznie z asfaltobetonu, poza kilkoma wyjątkami. W strefie objętej ochroną konserwatorską dopuszczone zostanie stosowanie płyt kamiennych lub betonowych o wymiarach 50x50 cm. Na obiektach inżynierskich, takich jak wiadukty lub mosty,

Nowe standardy budowy dróg rowerowych w Bydgoszczy

Utworzono: poniedziałek, 16, czerwiec 2014 09:42 Redakcja - edroga.pl

dopuszczalne będą nawierzchnie z betonu cementowego pokryte żywicą epoksydowo-poliuretanową o dużej szorstkości. W przypadku dróg o charakterze rekreacyjnym dopuszczalne będzie stosowanie nawierzchni z kruszywa samo klinującego, tworzącego równą szorstką powierzchnię. Nie dopuszcza się natomiast na drogach dla rowerów kostek betonowych lub kamiennych.

Na łukach drogi rowerowe będą szersze, by umożliwić swobodne mijanie się cyklistom. W rejonie przystanków na przedłużeniu wiat będą montowane barierki uniemożliwiające pasażerom wtargnięcie na ścieżki rowerowe.

Wspólne drogi dla pieszych i rowerzystów z reguły nie będą stosowane. Taka organizacja ruchu dopuszczana będzie jedynie gdy nie wystąpi alternatywne rozwiązanie, na przykład na wąskich obiektach inżynierskich.

Na skrzyżowaniach będą powstawać tak zwane śluzy rowerowe, czyli wyznaczone pasy do zatrzymania się i kontynuacji jazdy przeznaczone wyłącznie dla rowerzystów. Mają być projektowane w taki sposób, by rowerzysta jadący na wprost nie musiał przeplatać toru jazdy samochodów.

Sygnalizacje świetlne na nowych skrzyżowaniach mają wykrywać obecność rowerzystów lub przyznawać zielony sygnał bez konieczności wykorzystywania przycisku na sygnalizatorze. Detekcja wymuszona (uruchamiana przyciskiem) będzie dopuszczona jedynie na izolowanych przejazdach rowerowych poza skrzyżowaniami. Drogi dla rowerów będą łączone z jezdniami dwukierunkowymi w optymalny sposób, między innymi poprzez budowę małych rond.

Nowe zarządzenie ze standardami określa także wygląd parkingów (stojaków) i ich rozmieszczenie. Standardy wyznaczają też zasady integracji ruchu rowerowego z transportem zbiorowym. Pojazdy komunikacji miejskiej powinny umożliwiać przewóz rowerów, a zarządca organizować miejsca do parkowania w pobliżu przystanków. Te rozwiązania mają jednak charakter zaleceń.

Ustalenia dotyczące odśnieżania zostaną, po konsultacjach z zespołem ds. polityki rowerowej, włączone do Planu Zimowego Utrzymania Dróg. Standardy określają także sposób wytyczania objazdów, oświetlenie ścieżek oraz monitorowanie natężeń ruchu.

Źródło: UM Bydgoszcz