

Kiedy wytyczne projektowania dróg rowerowych?

Utworzono: poniedziałek, 18, marzec 2019 15:19



Początki powstawania infrastruktury rowerowej były skromne - najczęściej były to dwukolorowe chodniki, z których jedna strona przeznaczona była dla pieszych, a druga dla rowerzystów. W miarę wzrostu popularności roweru jako środka transportu pojawiały się różne miejscowe wytyczne dotyczące projektowania, wykonywania czy utrzymywania infrastruktury rowerowej.

Dokumenty te zalecały różne rozwiązania, ale nie zawierały raczej uzasadnienia, dlaczego właśnie takie należałoby stosować. Część z nich została skopiowana z zagranicy, część po dostosowaniu do polskich warunków.

Kiedy wytyczne projektowania dróg rowerowych?

Utworzono: poniedziałek, 18, marzec 2019 15:19



Na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dokonywany jest przegląd stosowanej w Polsce infrastruktury dla rowerzystów, aby stworzyć w miarę uniwersalne wytyczne, które będą zalecały przede wszystkim rozwiązania bezpieczne.

- W tej chwili na potrzeby projektowania przyjmuje się średnią prędkość rowerzysty 4,2 m/s w rejonie skrzyżowań sterowanych sygnalizacją świetlną – powiedział Marek Wierzchowski, specjalista ds. bezpieczeństwa infrastruktury drogowej z KRBRD. – Z naszych badań wynika, że ta prędkość to maksymalnie 3,8 m/s, a często 2,2-2,4 m/s w zależności od geometrii danego skrzyżowania, natężenia ruchu itd.

Zleceniobiorcy prowadzili również badanie ankietowe wśród rowerzystów, pieszych i kierowców. Ich przedmiotem były m.in. sygnalizacja świetlna, śluzy rowerowe, dwukierunkowy ruch rowerowy, elementy separujące, azyle, przejazdy przez parki i obszary leśne. O opinię spytano także zarządców dróg.

Kiedy wytyczne projektowania dróg rowerowych?

Utworzono: poniedziałek, 18, marzec 2019 15:19

Pierwszy etap zamówienia, czyli „Wytyczne organizacji ruchu rowerowego” i „Katalog przykładowych rozwiązań”, został zakończony w listopadzie 2018 roku i zamieszczony do konsultacji na BIPie Ministerstwa Infrastruktury.

- Wpłynęło sporo uwag szczegółowych i ogólnych, w tej chwili są analizowane i część z nich będzie wdrażana do ostatecznej wersji – podsumował Marek Wierzchowski. – Zanim się ukażą te wytyczne do pobrania ze strony KRBRD w ostatecznym kształcie, zostaną naniesione zasadne poprawki.

Drugi etap zamówienia kończy się dopiero za rok – w marcu 2020 roku. W tym przypadku zostaną przebadane możliwości zastosowania w warunkach polskich rozwiązań, które są stosowane w innych krajach.

IH

(na podstawie informacji z konferencji "Krakowskie Dni Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2019")

