



Zespół ds. Ścieżek (Dróg)

Rowerowych GDDKiA opracował specjalne standardy dla ścieżek rowerowych na sieci dróg krajowych. Opracowanie to ma być przyjęte do stosowania zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Dopiero z chwilą podpisania przez Generalnego Dyrektora stanie się dokumentem formalnie obowiązującym. O tym, czemu mają służyć standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej mówi Tadeusz Kopta – kierownik Zespołu ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych.

- Na jakich wzorcach zostały przygotowane standardy, które po podpisaniu przez Generalnego Dyrektora DKiA staną się swego rodzaju podręcznikiem w projektowaniu infrastruktury rowerowej?

- Pierwowzorem były moje podręczniki a potem standardy przygotowane dla Gdańska i Krakowa. One były pierwszym wzorcem, można powiedzieć „wzorcem Sevres”. Oczywiście te standardy były stopniowo doskonalone, bo wciąż sięgamy po najnowsze przykłady europejskich praktyk i ciągle wspieramy się najlepszymi doświadczeniami, oraz oczywiście wynikami badań prowadzonych na Zachodzie. Korzystamy z tego i stale wnosimy poprawki. To jest podstawa działania naszego zespołu. A więc to, co w Polsce zostało dobrze zrobione w sensie teoretycznym i praktycznym oraz wszelkie wdrożone nowinki, po prostu wynikają z analiz prowadzonych na bieżąco. Na przykład wiemy już jak bardzo niebezpieczne są rozwiązania typu pasy rowerowe prowadzone po zewnętrznej stronie rond. Masowo zastosowano je w Danii, ale także w Holandii. Badania potwierdziły, że to są najbardziej niebezpieczne rozwiązania i od nich się odchodzi. My to już uwzględniliśmy w naszej praktyce. Natomiast Dania będzie musiała te ronda przebudować, co na pewno będzie trwało latami. Natomiast dzięki temu, że oni wybudowali coś takiego, my dzisiaj wiemy, że tego należy unikać.

[Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z 26 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa” \(PDF\)](#)

- Które z błędów, pomimo dopracowania pewnych standardowych rozwiązań, są dalej powtarzalnymi w praktyce projektowania i budowania ścieżek rowerowych?

- Ciągłe powtarzany błąd dotyczy nawierzchni ścieżek rowerowych. Prawie w każdym audycie go wytykamy. To jest najpowszechniejszy błąd i stale od początku musimy tłumaczyć dlaczego i jaka nawierzchnia jest wskazana. Zresztą niemieckie badania udowodniły dlaczego nie wolno stosować nawierzchni z kostki betonowej, lecz nawierzchnie asfaltowe. To Niemcy wykonali te badania, ponieważ byli inspiratorami wprowadzenia nawierzchni z kostki betonowej. Tam też jest ich najwięcej zastosowanych na ścieżkach rowerowych. A nasi koledzy jadą do Niemiec i powracając dziwią się: no jak to, przecież oni stosują. Podkreślę: nie stosują; stosowali. Tylko, że trudno jest to wszystko im przebudować w ciągu pół roku, roku, czy dwóch lat. Między innymi Niemcy przeprowadzili po to te badania, żeby pokazać: o ile więcej zużywa energii rowerzysta na nawierzchni z kostki betonowej, o ile ta nawierzchnia jest mniej korzystna dla rowerzysty, bo ogranicza zasięg dostępności rowerem, oraz wreszcie po to, by właśnie zacząć stosować nawierzchnie najdogodniejsze dla rowerzystów, tzn. udostępniające rower w możliwie komfortowo, oraz dające zasięg podróży znacznie większy niż 6 km.

Projektując ścieżki rowerowe bierzemy pod uwagę przeciętnego rowerzystę, starając się stworzyć takie warunki, aby się jak najmniej męczył, i zamiast podróżować samochodem w mieście chciał jeździć na rowerze. Bo głównym celem jest wyciągnięcie ludzi z samochodów oraz przekonanie ich do korzystania w mieście z roweru lub komunikacji zbiorowej. A jak to zrobić? Trzeba im zapewnić jak najwyższy komfort podróżowania rowerem. A taki komfort zapewnia między innymi równa nawierzchnia oraz najkrótsza trasa. To są podstawowe elementy w przyciąganiu ludzi do podróży rowerem.

GDDKiA *Zużycie energii przez rowerzystów w zależności od rodzaju nawierzchni*

- Równe nawierzchnie asfaltowe – 100%
- Nierówne nawierzchnie asfaltowe – 120%
- Naw. z kostki nie fazowanej – 130%
- **Naw. z kostki fazowanej – 140%!**
- Tłuczeń klinowany – 150%
- Tłuczeń nie klinowany – 200%
- Bruk z kamienia polnego (kocie łby) – 220%

Departament Studiów - Zespoły ds. Ścieżek (Drog) Rowerowych



Prawidłowo wykonany wyjazd z drogi rowerowej na drogę ogólnodostępną, ale niewłaściwa nawierzchnia

Kolejna rzecz: projektowanie drogi rowerowej wokół małego jednopasowego ronda. Nie należy tak robić. Po prostu należy wpuścić rowerzystów na małe rondo. Bo małe rondo z natury uspokaja ruch do 30 km/h, w związku z tym rowerzysta jest na nim bezpieczny. Nie ma potrzeby okrążania ronda i zajmowania przestrzeni wokół niego

Substandard i standard drogi rowerowej cz. II

Utworzono: piątek, 01, październik 2010 08:10 Agnieszka Serbeńska

dodatkową ścieżką rowerową. A nagminnie wokół małych rond buduje się ścieżki rowerowe.



Drogę rowerową dwukierunkową należy podłączać jako kolejny wlot do małego ronda. Projektanci nie robią tego. Nie wiadomo dlaczego wokół małego ronda robią drogi rowerowe. Tymczasem kierujący samochodem zjeżdżającym z ronda nie wie o tym, że rowerzysta jadący tą drogą rowerową ma pierwszeństwo, wskutek tego dochodzi do zdarzeń, o których wcześniej mówiłem, czyli zderzeń bocznych.

- Jak w statystykach wypadków z udziałem rowerzystów plasujemy się na tle innych państw Europy?

- Najgorzej. Uzyskujemy najgorszy wskaźnik w Europie. Dlatego najpierw musimy nauczyć drogowców projektowania i budowy dróg rowerowych, między innymi robimy to poprzez warsztaty organizowane przez nasz zespół. Przeprowadziliśmy już trzynaście. Na warsztatach szkolimy wszystkich drogowców, nie tylko z pionów administracji GDDKiA; biorą w nich udział odpowiedzialni za infrastrukturę rowerową pracownicy innych szczebli administracji drogowej, czyli miast, gmin, województw i powiatów. Mam więc nadzieję, że ta wiedza trafi wszędzie i rozpowszechni się na tyle, by już za kilka lat nie popełniać błędów, o których mówiłem, i by drogi rowerowe były bezpieczne.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska