

Projektowanie infrastruktury rowerowej (III) Organizacja ruchu rowerowego

Utworzono: czwartek, 05, wrzesień 2013 07:59 Agnieszka Serbeńska



- Droga dla rowerów nie jest jedynym sposobem organizacji ruchu rowerowego. To może być owszem sposób optymalny, ale też fatalny i niebezpieczny oraz bezsensowny z punktu widzenia wydawania pieniędzy publicznych. Istnieje znacznie więcej sposobów na ułatwienie ruchu rowerowego niż tylko budowa dróg rowerowych – podkreśla Marcin Hyła.

Tadeusz Kopta tłumaczy, że według zasad projektowania dla prędkości mniejszych niż 30 km/h zalecana jest integracja ruchu rowerowego z samochodowym. Natomiast dla prędkości pomiędzy 30 a 50 km/h stosuje się pasy dla rowerów w jezdni, ale także można budować odrębne drogi dla rowerów. Z kolei dla prędkości powyżej 50 km/h wprowadza się segregację ruchu.

Poza budową dróg dla rowerów separujących ruch rowerowy i samochodowy, są więc też inne rodzaje działań w zakresie infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Pierwszy rodzaj działań opiera się na metodach ograniczania i uspokajania ruchu samochodowego. Drugie działanie wiąże się z wprowadzaniem w jezdniach pasów dla ruchu rowerów, w tym kontrapasów, a więc pasów dla rowerów do jazdy „pod prąd” (kontrapas: jednokierunkowy pas dla rowerów w jezdni drogi jednokierunkowej po lewej stronie, przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego wszystkie pojazdy). Kolejne natomiast dotyczy przybudowy skrzyżowań na małe ronda oraz wprowadzenia śluz rowerowych.

Projektowanie infrastruktury rowerowej (III) Organizacja ruchu rowerowego

Utworzono: czwartek, 05, wrzesień 2013 07:59 Agnieszka Serbeńska



- W Polsce przede wszystkim realizuje się drogi dla rowerów oraz – choć w niedostatecznym stopniu – sięga się również po rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu – zauważa Marcin Hyła. Z kolei jak zauważa Tadeusz Kopta, niestety, w Polsce powstają drogi dla rowerów tam, gdzie nie powinny, jak w strefach ruchu uspokojonego (w strefach TEMPO 30). - Tymczasem zasady projektowania wyraźnie mówią, że tam gdzie obowiązuje prędkość do 30 km/h należy integrować ruch rowerowy z samochodowym. Tam nie potrzeba żadnej infrastruktury rowerowej – podkreśla Tadeusz Kopta.



Uspokojenie ruchu a sprawa rowerów

Projektowanie infrastruktury rowerowej (III) Organizacja ruchu rowerowego

Utworzono: czwartek, 05, wrzesień 2013 07:59 Agnieszka Serbeńska

Ulice/sieć ulic przyjazna dla rowerów, a więc o ruchu uspokojonym, to takie ciągi, na których prędkość miarodajna nie przekracza 30 km/h (tzw. TEMPO 30). Takie ulice oznacza się znakiem B-43 (strefa ograniczonej prędkości) z liczbą 30 km/h lub znakiem D-40 (strefa zamieszkania, co jest równoznaczne z prędkością 20 km/h). Są one wyposażone w rozwiązania techniczne wymuszające ograniczenie prędkości i ruchu samochodów jak: rozcięcia, progi zwalniające, zwężenia, szyki, małe ronda, kręty tor jazdy, podniesione tarcze skrzyżowań, śluzy rowerowe.

Wprowadzenie uspokojenia ruchu w zasadzie zapewnia bezpieczeństwo wszystkim uczestnikom ruchu, a koszt takich przedsięwzięć jest minimalny (w przypadku zmian organizacji ruchu obejmuje tylko znaki drogowe). Uspokojenie ruchu jednak niesie pewne ograniczenia lub utrudnienia dla rowerzystów, jak progi zwalniające czy równorzędne skrzyżowania wymuszające hamowanie, zatrzymanie i ponowne rozpędzanie. - Nie zawsze więc uspokojenie ruchu jest właściwym rozwiązaniem; unikałbym ich na głównych trasach rowerowych. Ale co do zasady uspokojenie ruchu jest dobrą i skuteczną metodą – zastrzega Marcin Hyła. Z kolei Tadeusz Kopta zwraca uwagę na progi spowalniające. Otóż służą one uspokojeniu ruchu samochodowego, zatem ich ukształtowanie powinno brać pod uwagę płaską przestrzeń pomiędzy krawężnikiem a wyniesieniem progu, umożliwiającą spokojny przejazd rowerom.



Rowerzysta na skrzyżowaniu

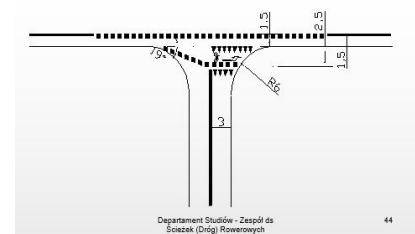
Przebudowa skrzyżowań to następny rodzaj działań służących bezpieczeństwu ruchu rowerowego. Znacząco usprawniają ruch rowerowy na skrzyżowaniach i poprawiają jego bezpieczeństwo (zwłaszcza dla manewru lewoskrętu) śluzy rowerowe. Również podniesiona tarcza skrzyżowania jest doskonałym rozwiązaniem spośród metod uspokojenia ruchu. Także małe rondo z jednym pasem ruchu, służące uspokojeniu ruchu i zwiększeniu przepustowości, doskonale eliminuje problem lewoskrętu rowerzystów.

Projektowanie infrastruktury rowerowej (III) Organizacja ruchu rowerowego

Utworzono: czwartek, 05, wrzesień 2013 07:59 Agnieszka Serbeńska



Śluza dla rowerów to część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi. Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie jeszcze nie zawiera tego rozwiązania. - Ale odważni zarządcy dróg już takie rozwiązania wprowadzają. Pierwszą śluzę rowerową w kraju wdrożył Wrocław – przypomina Tadeusz Kopta. We wrocławskim rozwiązaniu zastosowano pas filtracyjny doprowadzający rowerzystów do miejsca, w którym ustawiają się oni przed samochodami. Stojący w sferze śluzy rowerzyści po zmianie światła na zielone jako pierwsi ruszają i opuszczają skrzyżowanie. Specjaliści podkreślają, że to bezpieczne rozwiązanie zarówno dla cyklistów, jak i kierowców. Rowerzysta jest lepiej widoczny i przewidywalny w wykonywaniu manewrów skrętu, niż gdyby stał obok, często w martwym polu widzenia.



Śluzy rowerowe występują w wielu typach. Na Zachodzie popularną i powszechnie stosowaną jest śluza, która ułatwia wykonanie skomplikowanego i niebezpiecznego manewru lewoskrętu. - Rowerzysta ustawia się przed samochodami czekającymi na wjazd na skrzyżowanie z drogi podporządkowanej. W chwili, kiedy na ciągu głównym tworzą się warunki do przejazdu rowerzysta rusza pierwszy - wyjaśnia

Projektowanie infrastruktury rowerowej (III) Organizacja ruchu rowerowego

Utworzono: czwartek, 05, wrzesień 2013 07:59 Agnieszka Serbeńska

Tadeusz Kopta

W połowie maja tego roku odbyło się seminarium szkoleniowe poświęcone zagadnieniom projektowania infrastruktury rowerowej w odniesieniu do potrzeb rowerzystów oraz w nawiązaniu do krakowskiej praktyki wdrażania i wykorzystywania infrastruktury dedykowanej ruchowi rowerowemu. Seminarium zostało zorganizowane przez: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie, Koło Zakładowe SITK RP przy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie oraz Małopolską Okręgową Izbę Inżynierów Budownictwa w Krakowie. Temat „Infrastruktura rowerowa – dobre i złe rozwiązania nie tylko w Krakowie” prezentował dr inż. Tadeusz Kopta, ekspert ds. infrastruktury rowerowej. Zasady projektowania infrastruktury rowerowej przedstawił Marcin Hyła ze Stowarzyszenia Miasto dla rowerów. Publikowany materiał prezentuje wybrane problemy spośród zagadnień szczegółowo omawianych podczas tego seminarium. Drugą część tego seminarium zorganizowano jako wycieczkę po Krakowie – trasami rowerowymi i po odcinkach, które są prawidłowymi rozwiązaniami oraz miejscach, w których popełnione zostały błędy.

Agnieszka Serbeńska