



3.6. Wytyczne w zakresie transportu rowerowego (Marzena Pasak)

Do roku 2020, zgodnie z założeniami Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020 nastąpi wzrost do 5% udziału ruchu rowerowego w strukturze podróży mieszkańców LGOF. Zakłada się że w tym czasie, w miastach LGOF, nastąpi wzrost do 10 % udziału ruchu rowerowego w strukturze podróży mieszkańców. Aby to osiągnąć niezbędne jest zrealizowanie od podstaw systemu transportu rowerowego w obszarze LGOF. Powinien on obejmować zhierarchizowaną sieć dróg rowerowych oraz infrastrukturę służącą integracji transportu rowerowego i zbiorowego.

Standardy rowerowe opracowywane obecnie dla województwa dolnośląskiego w ramach Dolnośląskiej Polityki Rowerowej, określają hierarchizację tras rowerowych obowiązującą w regionie oraz wymogi techniczne ich realizacji a także standardy związane z parkowaniem. Niniejsze wytyczne wyprzedzają opracowanie standardów rowerowych dla województwa dolnośląskiego a wynikię stąd, ewentualne rozbieżności, powinny podlegać weryfikacji.

System tras rowerowych w obszarze LGOF

Przyjmuje się następującą kategoryzację komunikacyjnych tras rowerowych w obszarze LGOF:

- **trasy główne** – łączące najważniejsze ośrodki LGOF, dostosowane dla prędkości projektowej 30 km/godz. (optymalnie 40 km/godz.) i współczynnika opóźnienia nie większego niż 15 s./1 km trasy, pokryte nawierzchnią utwardzoną o wysokim standardzie równości.
- **trasy zbiorcze** – łączące trasy główne z oddalonymi miejscowościami i dużymi osiedlami na terenie miast, dostosowane do prędkości projektowej wynoszącej nie mniej niż 20 km/godz., posiadające nawierzchnię utwardzoną o wysokim standardzie równości.
- **trasy doprowadzające (sieci miejskie i lokalne trasy komunikacyjne na terenach wiejskich)** powinny być dostosowane do prędkości nie mniejszej niż 20 km/godz., mieć nawierzchnię utwardzoną o wysokim standardzie równości, łączyć trasy główne i zbiorcze z położoną poza ich przebiegiem siecią osadniczą i osiedlami mieszkaniowymi w miastach.

W obszarze LGOF :

- dla głównych tras rowerowych rekomenduje się:
 - realizację na kierunkach:
 - Legnica – Lubin – Polkowice – Głogów,
 - Legnica – Bolesławiec ,
 - integrację z dworcami kolejowymi i autobusowymi w Legnicy, Głogowie, Bolesławcu, Lubinie i Polkowicach jako optymalnymi miejscami realizacji węzłów B&R,
- dla tras zbiorczych rekomenduje się:
 - realizację przez adaptację, w miarę możliwości, odcinków oznakowanych, magistralnych szlaków turystycznych,
 - realizację na kierunkach:
 - Legnica – Jawor,
 - Legnica – Złotoryja,
 - Legnica – Prochowice,
 - Chocianów – Polkowice,
 - Przemków – Polkowice,
 - Chocianów – Chojnów – Złotoryja,
 - Chocianów – Lubin – Ścinawa,
 - **Bolesławiec** – Chocianów – Przemków – **Głogów** – Ścinawa – Prochowice – **Legnica** – Jawor – Złotoryja – **Bolesławiec**,
 - integrację z dworcami kolejowymi i autobusowych w Złotoryi, Jaworze, Chojnowie, Prochowicach, Ścinawie, Chocianowie, Przemkowie jako optymalnymi miejscami realizacji węzłów B&R,
- rekomenduje się realizację tras doprowadzających:

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

- jako łączników tras głównych i zbiorczych,
 - jako łączników jednostek osadniczych nieobsługiwanych komunikacją zbiorową z najbliższymi położonymi przystankami komunikacji zbiorowej,
 - jako łączników osiedli miejskich z dworcami kolejowymi i autobusowymi w miastach,
 - jako tras doprowadzających ruch rowerowy do węzłów B&R,
 - jako łączników miast z terenami rekreacyjnymi w ich otoczeniu,
- System tras komunikacyjnych w obszarze LGOF ma charakter otwarty i powinien być sukcesywnie uzupełniany w miarę potrzeb.

Rekomenduje się opracowanie studium rowerowego LGOF określającego zasady rozwoju infrastruktury rowerowej LGOF w tym infrastruktury transportu rowerowego z uwzględnieniem niniejszych wytycznych.

Łączenie tras o charakterze regionalnym z sieciami miejskimi

Trasy rowerowe o charakterze regionalnym obejmują rekomendowane do realizacji trasy główne i zbiorcze o funkcji komunikacyjnej oraz oznakowane, magistralne, turystyczne szlaki rowerowe.

Trasy rowerowe o charakterze regionalnym, w swoim przebiegu przez miasta, powinny być zawsze włączane w obsługę miejskiego ruchu rowerowego. Usprawnia to niewielkim kosztem funkcjonowanie systemów miejskich sieci rowerowych. Trasy rowerowe o charakterze regionalnym powinny w sieci dróg miejskich pełnić funkcję dróg głównych i zbiorczych. Jest to możliwe ponieważ z reguły są one prowadzone w najprostszy, możliwy sposób przez ścisłe centrum miast oraz powinny mieć zapewniony dostęp do węzłów przesiadkowych na ich terenie.

Trasy o charakterze regionalnym, powiązane z siecią miejskich dróg, zapewnią również mieszkańcom wygodny wyjazd z miasta na głównych kierunkach i dojazd do najbardziej atrakcyjnych turystycznie obszarów podmiejskich, do innych tras rekreacyjnych i innych miejscowości oraz węzłów podmiejskiej komunikacji zbiorowej.

W obszarze LGOF łączenie tras o charakterze regionalnym z sieciami miejskimi wymaga:

- realizacji łączników miejskich sieci rowerowych Legnicy, Głogowa, Bolesławca, Lubina, Polkowic, Złotoryi, Jawora z istniejącymi magistralnymi szlakami turystycznymi prowadzącymi przez ich obszar,
- powiązania w obszarze Legnicy, Głogowa, Bolesławca, Lubina, Polkowic, Złotoryi, Jawora już na etapie projektowym przebiegów planowanych regionalnych tras rowerowych, głównych i zbiorczych, z sieciami miejskimi tych ośrodków.

Budowa systemów miejskich tras rowerowych

Rekomenduje się w miastach LGOF przyjęcie następujących zasad kształtowania miejskiej sieci komunikacyjnych tras rowerowych:

- główne trasy rowerowe – powinny łączyć zespoły mieszkaniowe w miastach z obszarem śródmiejskim, zapewniać powiązanie obszarów mieszkaniowych ze sobą ich powiązanie z głównymi węzłami przesiadkowymi oraz gwarantować najszybsze przejazdy na całym obszarze miasta,
- zbiorcze trasy rowerowe – powinny łączyć ważne obszary miasta z głównymi drogami rowerowymi, łączyć ze sobą najważniejsze tereny mieszkaniowe z pominięciem centrum oraz prowadzić przez tereny miejskie, które mają znaczenie w strukturze miasta.
- dojazdowe trasy rowerowe – powinny mieć znaczenie lokalne, ograniczone do obsługi ruchu rowerowego na niewielkim obszarze a ich przebiegi powinny wynikać z zapotrzebowań lokalnych społeczności,

Poszczególnym kategoriom miejskich tras rowerowych w miastach LGOF należy zapewnić odpowiedni standard tzn.:

- trasy rowerowe główne powinny być wydzielone, posiadać dobrą nawierzchnię (najlepiej bitumiczną) i mieć wysoki priorytet przy przejazdach przez skrzyżowania,

- trasy rowerowe zbiorcze powinny być wydzielone, ale mogą sąsiadować z drogami pieszymi, powinny mieć dobrą nawierzchnię,
- trasy rowerowe dojazdowe powinny być dobrze wpisane w warunki otoczenia, nie muszą być wydzielone,

W pierwszej kolejności należy zrealizować główne trasy rowerowe, a kolejno zbiorcze i lokalne.

Jako integralną część sieci miejskich tras rowerowych, należy realizować rowerowe miejsca parkingowe odpowiednio do lokalnych potrzeb, w miejscach dostępnych z tras rowerowych i ciągów pieszych w sąsiedztwie:

- głównych źródeł ruchu rowerowego w miastach którymi są tereny mieszkaniowe,
- głównych celów podróży rowerowych w miastach którymi są miejsca pracy, obszary handlowe, urzędy, dworce komunikacji zbiorowej, szkoły, obiekty służby zdrowia, sportowe, kultury, rekreacyjne oraz cmentarze.

Dążenie do fizycznego wydzielenia dróg rowerowych z ciągów pieszo-rowerowych w miastach

Ciągi pieszo-rowerowe można stosować tylko jeśli wymagają tego warunki terenowe i nie ma dostępnych, alternatywnych tras. Wskazane jest wówczas, dla poprawy bezpieczeństwa, stosowanie fizycznego wydzielenia drogi pieszej i rowerowej w ramach jednego ciągu:

- jeśli droga rowerowa biegnie obok chodnika z niewielkim ruchem pieszym, chodnik powinien być od niej oddzielony ściętym krawężnikiem wyniesiony 3-5 cm powyżej trasy rowerowej,
- przy dużym natężeniu ruchu pieszego, ruch rowerowy oddziela się fizycznie od pieszego przy pomocy:

- pasa zieleni wysokości do 0,6 m i szerokości powyżej 1,0 m,
- bariery metalowej o wysokości do 0,6 m (przeszkody ciągłe, np. bariery i zieleń nie mogą ograniczać widoczności w przypadku rowerów poziomych),

Między wydzieloną drogą rowerową a chodnikami w rejonie skrzyżowań i przejść pieszych jedyną dopuszczalną formą zieleni izolującej są drzewa bez gałęzi do wysokości 2,5 m lub niskopienne krzewy. Najbardziej skuteczną i bezpieczną formą segregacji ruchu jest prowadzenie niezależnych przebiegów ciągów pieszych i rowerowych.

Wspólny standard tras rowerowych

Trasy rowerowe powinny mieć wspólne standardy rozwiązań technicznych w zakresie:

- profilu podłużnego (odcinki proste i łuki pionowe, pochylenia niwelety),
- przekroju poprzecznego (skrajnie ruchu rowerowego, szerokości dróg rowerowych, szerokości pasa ruchu, pochyłeń poprzecznych),
- skrzyżowań (dróg rowerowych, wydzielonych dróg rowerowych z ulicami),
- przejazdów rowerowych przez tory kolejowe,
- fizycznej segregacji ruchu rowerowego,
- usytuowania ciągów rowerowych w przekroju drogi,
- nawierzchni,
- oznakowania poziomego i pionowego,

Wspólny standard tras rowerowych w LGOF powinien również obejmować wprowadzenie jednolitego systemu informacji wizualnej obejmującego drogowskazy, tablice informacyjne, oznakowanie parkingów itp. Stosowane materiały, elementy wykończeniowe i wygląd trasy powinny ułatwiać rowerzystom orientację i wybór kierunku przejazdu.

Wspólny standard miejsc parkingowych

Możliwe rozwiązania parkingowe dla rowerów przy przystankach transportu zbiorowego obejmują:

- przechowalnie rowerowe,
- parkingi rowerowe,

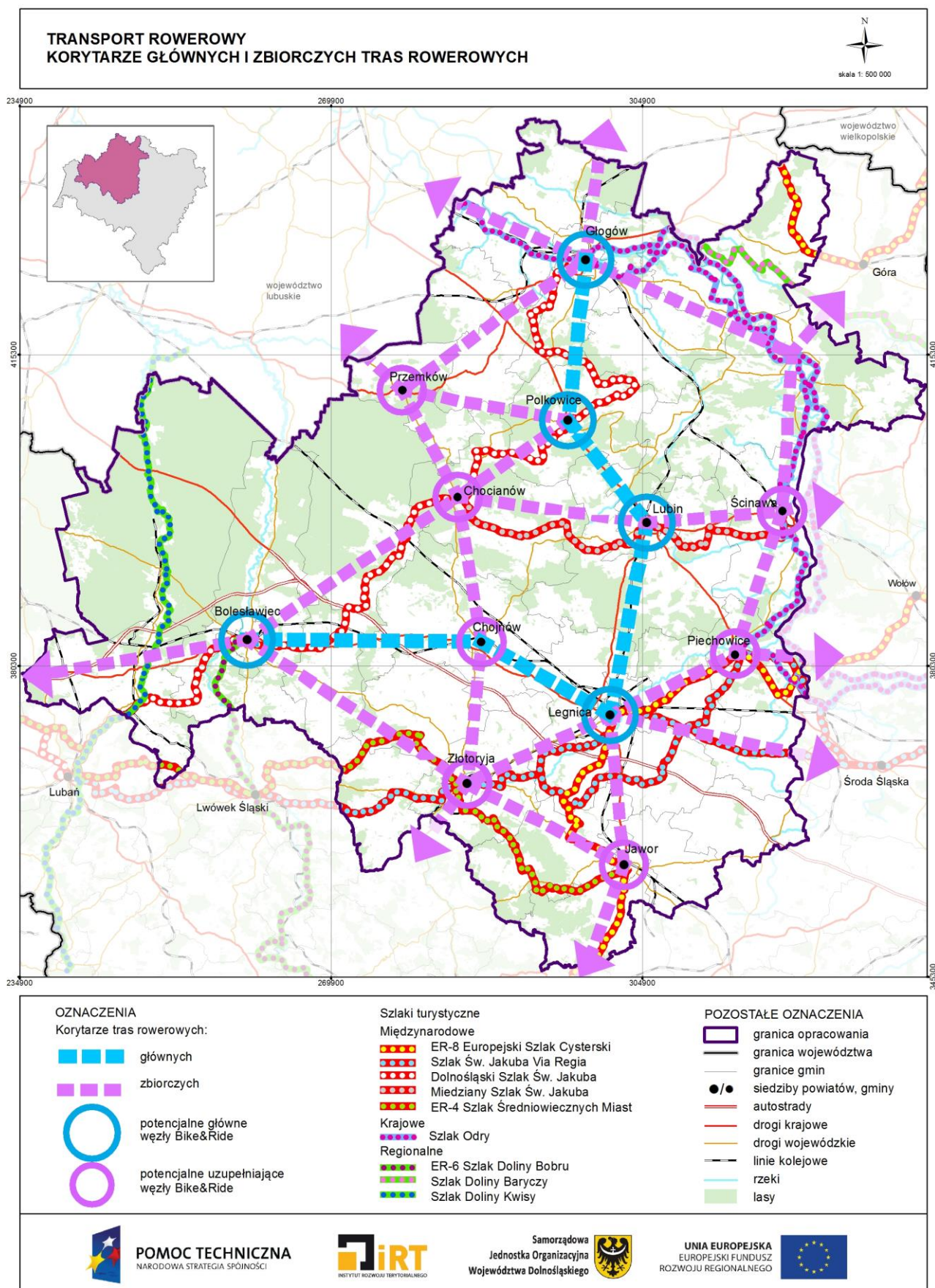
Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

- boksy rowerowe,

Przyjęte do realizacji rozwiązania powinny zależeć od rangi węzła przesiadkowego oraz liczby przesiadających się rowerzystów i od rodzaju transportu zbiorowego służącego kontynuacji podróży. Przechowalnie rowerowe i parkingi dla rowerów powinny być lokalizowane w pobliżu największych węzłów przesiadkowych. Parkingi rowerowe i boksy rowerowe należy lokalizować w pobliżu stacji kolejowych, przystanków regionalnych linii autobusowych, pętli i końcowych przystanków lokalnych, w tym miejskich linii autobusowych. Boksy rowerowe powinny być częścią parkingów rowerowych, zwłaszcza przy przystankach zlokalizowanych na obszarach peryferyjnych. Jako normę należy przyjąć stosowanie osłonięcia wiatą wszystkich parkingów rowerowych przy węzłach przesiadkowych.

Ujednolicenie udogodnień dla ruchu rowerowego

Istniejąca i docelowa infrastruktura rowerowa LGOF powinna mieć ujednolicone standardy w zakresie stosowanych udogodnień dla rowerzystów. Oznacza to konieczność modernizacji istniejącej infrastruktury rowerowej LGOF, zwłaszcza w miastach, równoległe a nawet wyprzedzająco do realizacji spójnej z nią nowej infrastruktury rowerowej. Jednakowa infrastruktura ułatwi korzystanie z niej rowerzystom i sprawi, że ich zachowania będą znacznie bardziej zrozumiałe dla pozostałych użytkowników dróg w LGOF. Nie tylko ujednolicone parametry wykonania kontra pasów, słuz rowerowych, oświetlenia tras rowerowych, sygnalizacji rowerowej, ramp, kładek, obniżonych krawężników mają tu istotne znaczenie ale również ujednolicone w skali LGOF zasady ich stosowania. Oczywiście nie ma jednakowych, porównywalnych, uwarunkowań prowadzenia ruchu rowerowego lecz istotne jest aby stosowanie w obszarze LGOF dostępnych rozwiązań infrastrukturalnych w zakresie udogodnień dla ruchu rowerowego było stałą zasadą, rozumianą przez rowerzystów i odbieraną przez nich niemal intuicyjnie.



Projekt „Zintegrowany system powiązań most w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013