

Standardy długodystansowych tras rowerowych

Robert Skrzypczyński

Instytut Rozwoju Terytorialnego



Standard tras EuroVelo

- 15 międzynarodowych tras rowerowych o łącznej długości ponad 70 tys. km
- koordynacja: Europejska Federacja Rowerzystów (ECF)
- spełnianie parametrów weryfikują inspektorzy



5 wymogów tras EuroVelo (C.R.O.W.)



- **bezpieczeństwo** – unikanie dróg o dużym natężeniu ruchu oraz niebezpiecznych skrzyżowań;
- **atrakcyjność** – przebieg przez tereny atrakcyjne historycznie, kulturowo i przyrodniczo
- **spójność i bezpośredniość** – spójna infrastruktura łącząca atrakcje leżące wzdłuż trasy w możliwie prosty sposób;
- **wygoda** – minimalizacja przewyższeń; zapewnienie dobrych parametrów trasy oraz usług towarzyszących



Prowadzenie ruchu rowerowego

- **ruch na zasadach ogólnych:** dla dróg o prędkości dopuszczalnej powyżej 30 km/h tylko jeśli natężenie nie przekracza 2000 poj. na dobę (w wyjątkowych sytuacjach 4000 poj. / dobę); zaleca się w tych przypadkach uspokojenie ruchu;
- **pas ruchu dla rowerów:** tylko dla dróg o natężeniu < 10 000 pojazdów na dobę
- pozostałe przypadki – **wydzielona infrastruktura** (droga dla rowerów, droga dla pieszych i rowerzystów)
- **drogi serwisowe, leśne, polne, korony wałów** – pod warunkiem zachowania parametrów trasy



Prowadzenie ruchu rowerowego

- Trasa nie może zawierać odcinków o bardzo wysokim natężeniu ruchu.
- Nie więcej niż 50% dziennego odcinka biegnie po drogach o wysokim natężeniu ruchu.

For cycle lanes painted on the carriageway or asphalted shoulders, the following table is used:

Cycling on cycle lanes	30 km/h or lower	31 to 50 km/h	51 to 79 km/h	80 km/h or over
Minimum width / direction	1.5 m	1.5 m	2.0 m	2.0 m
1-500 units/day	very low	very low	very low	low
501-2.000 units/day	very low	very low	low	low
2.001-4.000 units/day	very low	very low	low	moderate
4.001-10.000 units/day	very low	low	moderate	high
>10.000 units/day	low	moderate	high	very high

When cycling in mixed traffic (on a public road, bicycle street, agricultural/forest/water management road), the following table is used to determine the traffic category:

Cycling in mixed traffic	30 km/h or lower	31 to 50 km/h	51 to 79 km/h	80 km/h or over
1-500 units/day	very low	very low	very low	low
501-2.000 units/day	very low	low	low	moderate
2.001-4.000 units/day	low	moderate	moderate	high
4.001-10.000 units/day	moderate	high	high	very high
>10.000 units/day	moderate	very high	very high	very high

Spójność trasy



- trasa **nie może zawierać żadnych przeszkód uniemożliwiających podróż**. Jakiekolwiek naturalne (rzeka, zbocze,) lub sztuczne (linia kolejowa, autostrada, ...) bariery **musi dać się przekroczyć za pomocą odpowiedniej infrastruktury rowerowej** (kładka, tunel itp);
- na trasie **nie mogą występować odcinki, na które rowerzyści nie mają wstępu** (stale lub czasowo);
- jeśli na trasie występują **schody** (np. przy wejściu na most), to muszą być **wyposażone w łagodnie nachyloną rampę** do prowadzenia roweru.



Nawierzchnia

- „nawierzchnia powinna być **odpowiednia dla wszystkich rodzajów rowerów trekkingowych i turystycznych** (obowiązkowo) oraz **rowerów szosowych, dziecięcych i rowerów z przyczepkami** (nieobowiązkowo)”;
- nawierzchnia musi być **gładka i wytrzymała**, co w praktyce oznacza, że powinna być wykonana **albo z asfaltu**, albo z innego wytrzymałego i gładkiego materiału;
- tylko w wyjątkowych sytuacjach (takich jak przebieg przez tereny chronione) dopuszcza się stosowanie luźnego materiału i to wyłącznie pod warunkiem jego zagęszczenia;
- zalecana nawierzchnia tras to **wysokiej jakości nawierzchnia asfaltowa**

Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego



**DOLNOŚLĄSKA
POLITYKA
ROWEROWA**

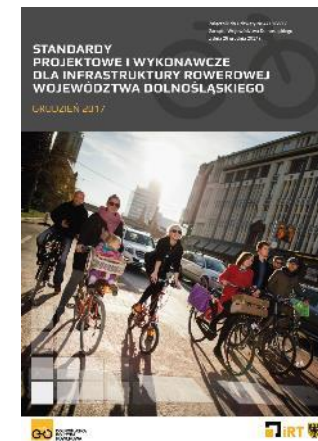


Trasa rowerowa

TRASA ROWEROWA – spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, który obejmuje w szczególności:

- drogi dla rowerów,
- pasy ruchu dla rowerów,
- kontrapasy,
- ulice o ruchu uspokojonym,
- strefy zamieszkania,
- łączniki rowerowe,
- drogi niepubliczne o małym natężeniu ruchu.

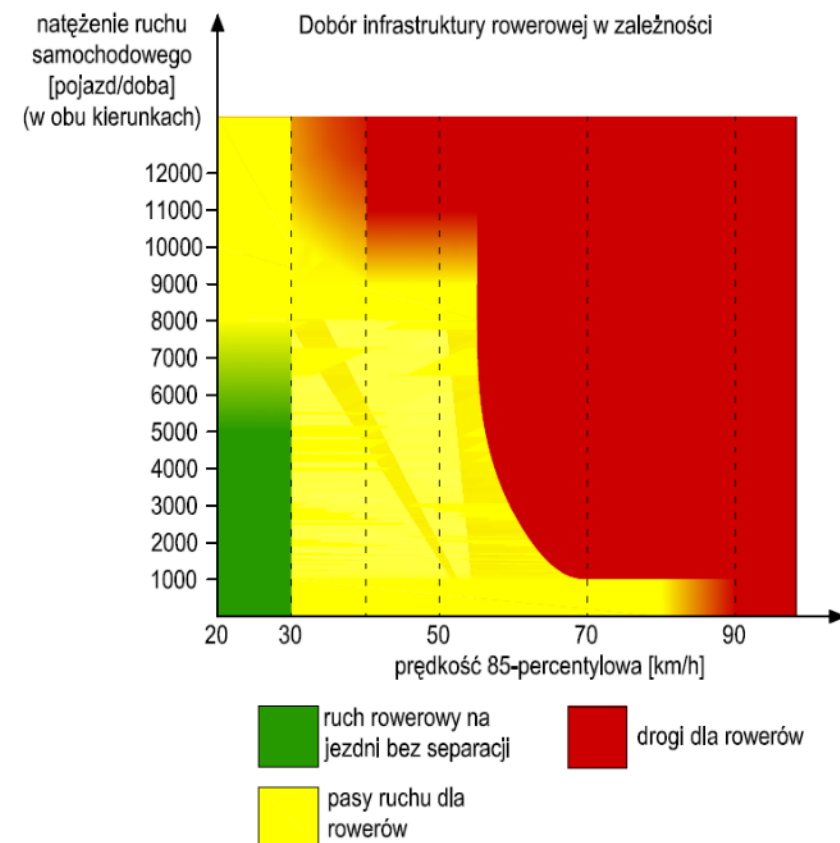
Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg.



Prowadzenie ruchu rowerowego

TAB 10. TRZY PODSTAWOWE SPOSOBY PROWADZENIA RUCHU ROWEROWEGO

	Ruch rowerowy w jezdni na zasadach ogólnych	Ruch rowerowy w jezdni na pasach ruchu dla rowerów	Ruch rowerowy poza jezdnią na drogach dla rowerów
Sposoby realizacji	<ul style="list-style-type: none"> uspokojenie ruchu ruch rowerowy w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych drogi obsługujące (serwisowe) drogi transportu rolnego drogi leśne, do obsługi produkcji leśnej w terenach miejskich również odcinki tras oznakowane przy pomocy znaku P-27 (np. schemat nr 23, 37.) 	<ul style="list-style-type: none"> pasie ruchu dla rowerów kontrapasy na ulicach jednokierunkowych pasie autobusowo-rowerowe oraz torowiska z ruchem rowerowym 	<ul style="list-style-type: none"> dwukierunkowe drogi dla rowerów jednokierunkowe drogi dla rowerów łączniki rowerowe drogi dla pieszych i rowerów



Podstawowe wymogi dla tras głównych

- prędkość projektowa: **min. 30 km/h**
- współczynnik wydłużenia: **maks. 1,2** (200 m / 1 km trasy)
- nawierzchnia: **asfaltowa** (wyjątkowo: beton cementowy, płyty kamienne lub betonowe, niezalecana: tłuczniowo-klińcowa)
- min. wewnętrzny promień łuku: **20 m**



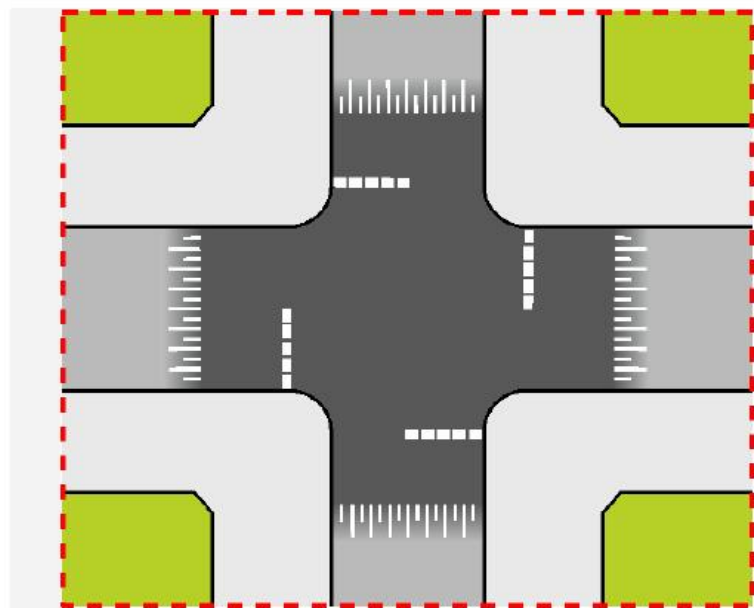
TAB 15. SZEROKOŚĆ JEDNOKIERUNKOWEJ DROGI DLA ROWERÓW

Natężenie ruchu [rower/godzina]	Szerokość drogi dla rowerów [m]
< 50	1,5
50 - 150	2
> 150	2,5

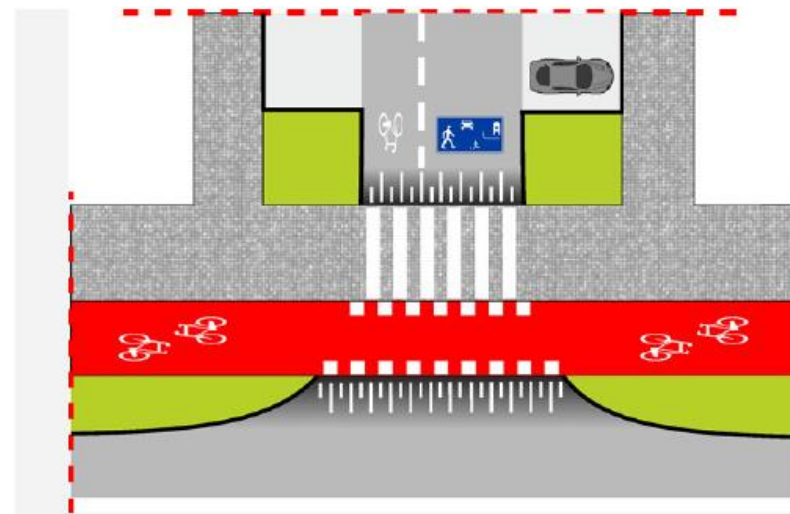
TAB 14. SZEROKOŚĆ DWUKIERUNKOWEJ DROGI DLA ROWERÓW

Natężenie ruchu [rower/godzina]	Szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów [m]
< 150	2
150 - 750	2 - 2,5
> 750	3 - 3,5

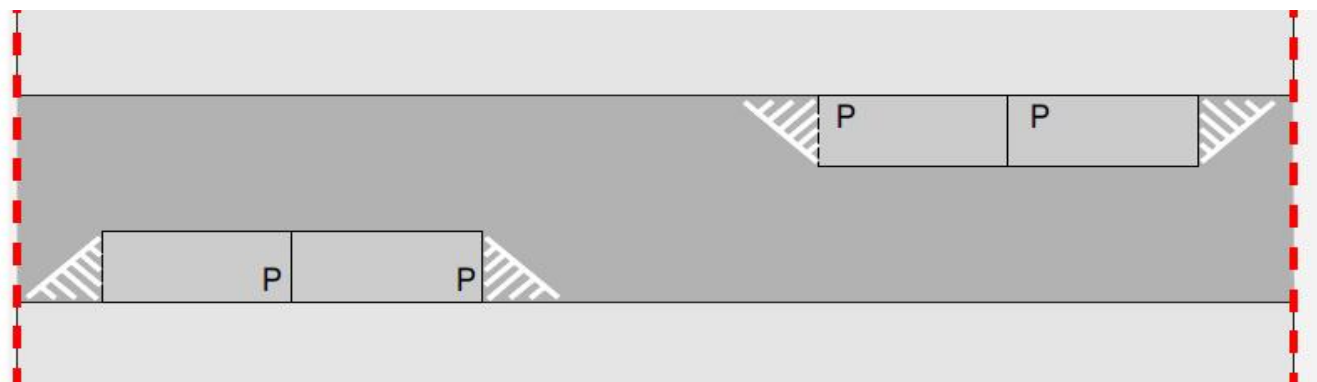
Uspokajanie ruchu



SCHEMAT 26. Wyniesiona tarcza skrzyżowania oraz wyniesione przejście dla pieszych.



SCHEMAT 23. Wjazd bramowy.



SCHEMAT 27. Esowanie toru jazdy.



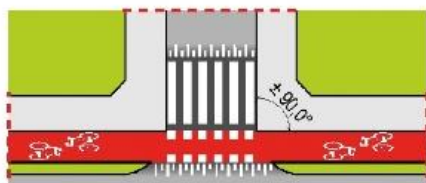
Przejazdy dla rowerzystów

Drogę dla rowerów przed przejazdem dla rowerzystów, na odcinku co najmniej 5 m (zalecane 10 m), należy prowadzić w linii prostej, w osi przejazdu dla rowerzystów.



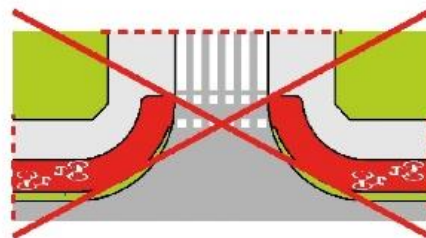
SCHEMAT 30. Poprawne odgięcie drogi dla rowerów.

W przypadku gdy na prawidłowe odsunięcie przejazdu dla rowerzystów nie pozwalają warunki terenowe, drogę dla rowerów oraz przejazd dla rowerzystów należy prowadzić równoległe do jezdni wzdłuż której są wyznaczone, tj. na przedłużeniu drogi dla rowerów.



SCHEMAT 31. Poprawne prowadzenie drogi dla rowerów przy jezdni

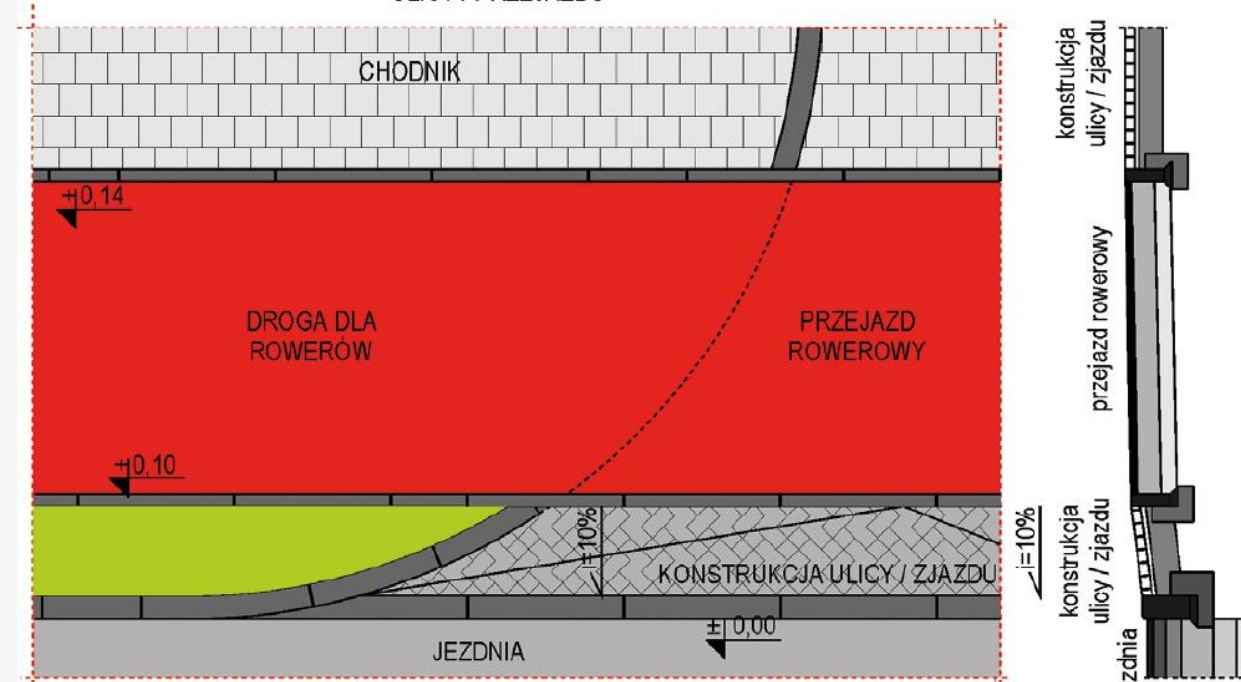
Nie dopuszcza się odginanie drogi dla rowerzystów tuż przed przejazdem dla rowerzystów.



SCHEMAT 32. Niewłaściwe odgięcie drogi dla rowerów.



KONSTRUKCJA
ULICY / PRZEJAZDU



Skrzyżowana z liniami kolejowymi



ZDJĘCIE 42. Bezrowkowy przejazd rowerowy przez linię kolejową:

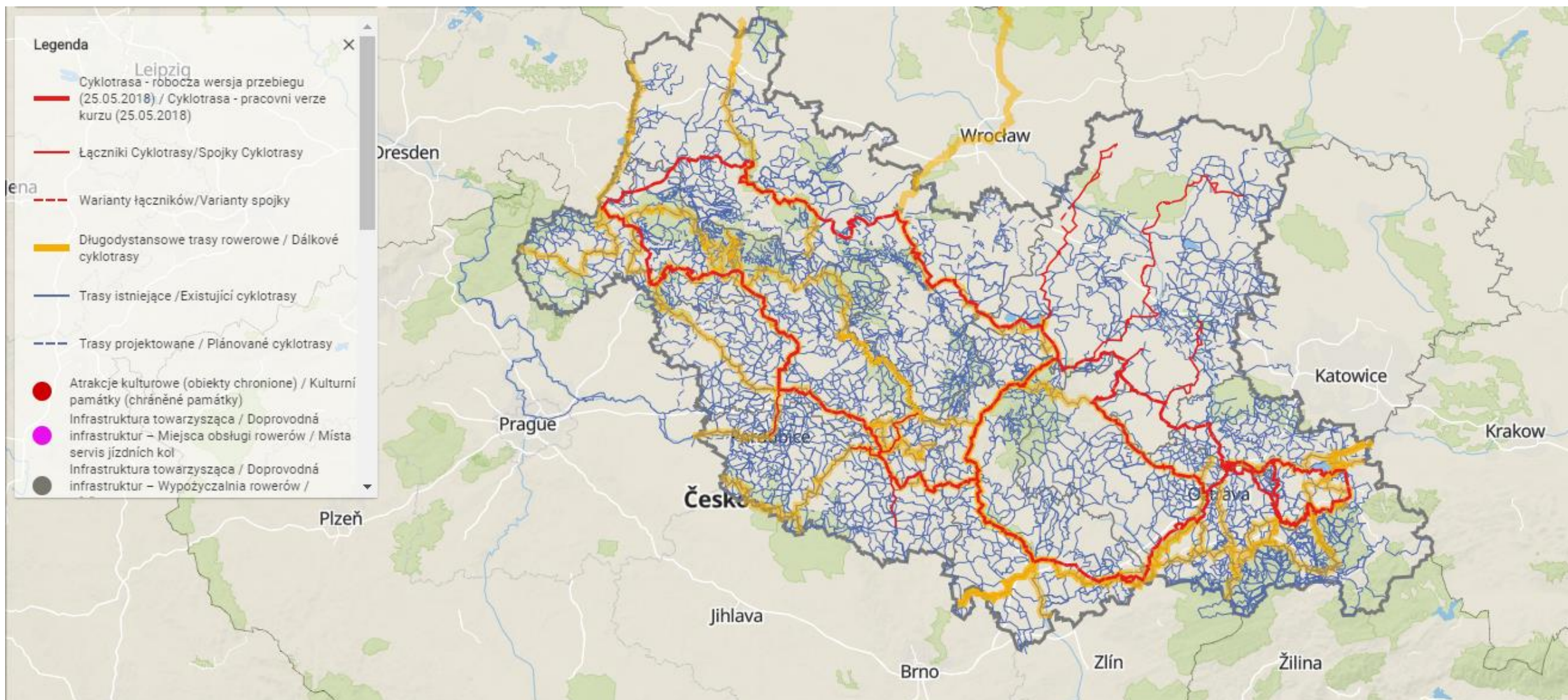


ZDJĘCIE 41. Holandia, Amsterdam, bezkolizyjne skrzyżowanie drogi dla rowerów z linią kolejową.

Ochrona zieleni wysokiej



Wstępny przebieg długodystansowej trasy rowerowej na pograniczu polsko-czeskim



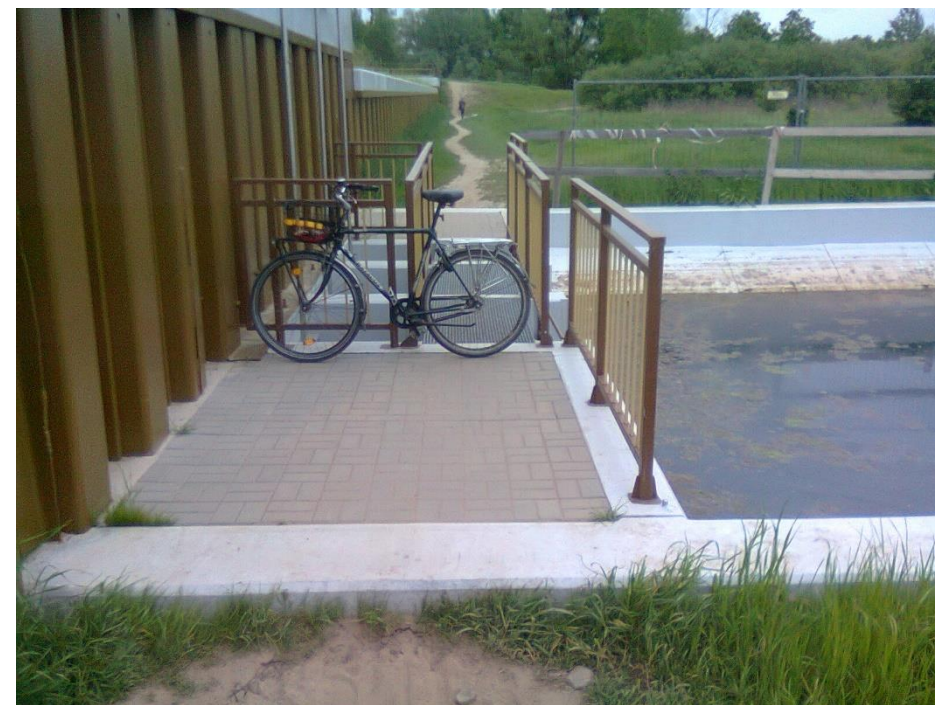
Nawierzchnia tras na terenach zieleni



Nawierzchnia trasy na wałach



Obiekty hydrotechniczne



Mosty



Mosty



Drogi krajowe i wojewódzkie



DK5, Marciszów



DK5, Marciszów



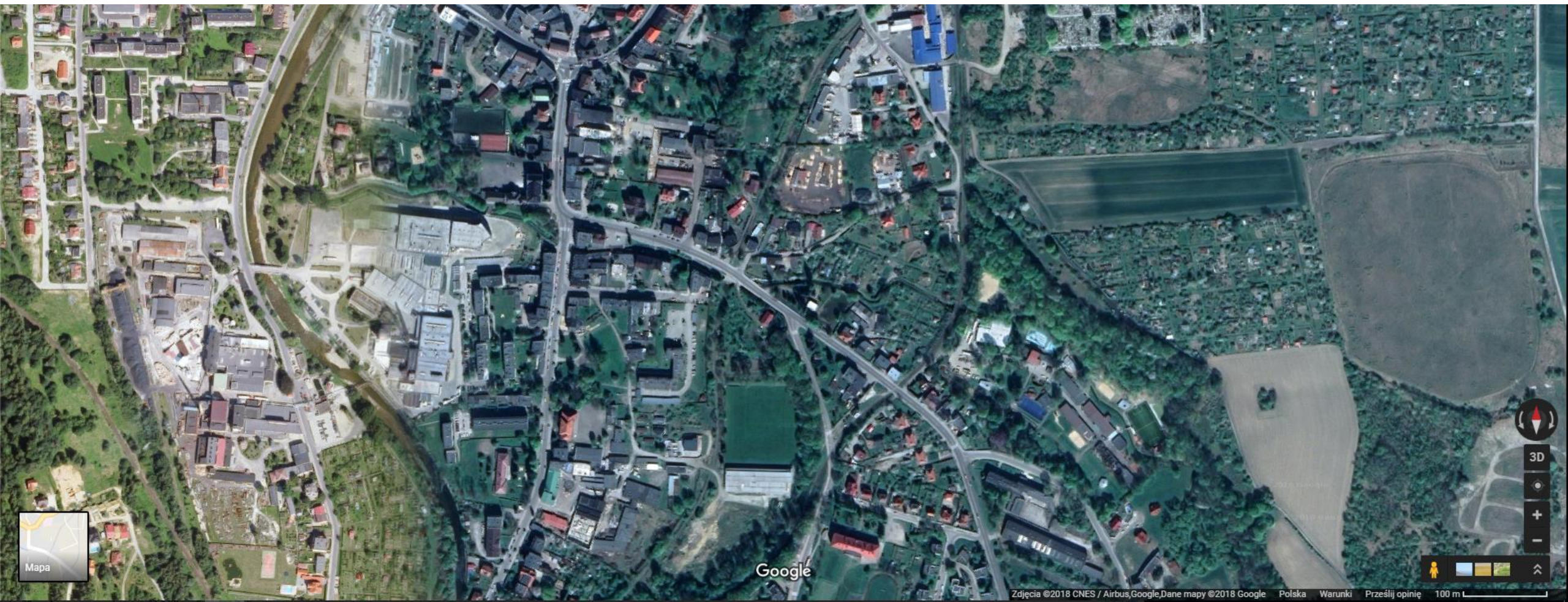
DK30, Gryfów Sl.



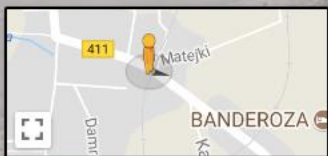
DK30, Gryfów Sl.



DW411, Głuchotały



DW411, Głuchotały

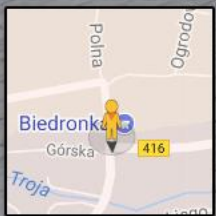


Google

DW416, Kietrz



DW416, Kietrz



Google

Dziękuję za uwagę

Robert Skrzypczyński
Instytut Rozwoju Terytorialnego

