

**ZARZĄDZENIE NR 46/2017/P  
PREZYDENTA MIASTA PABIANIC**

z dnia 21 lutego 2017 r.

**w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych projektów ogólnej koncepcji budowy dróg rowerowych w Pabianicach oraz koncepcji budowy dróg rowerowych w ramach projektu "Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach"**

Na podstawie art. 5a i art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2016r. poz. 446) w związku z § 3 ust. 2, § 5, § 12 ust. 1 pkt 1, 7 oraz ust. 2 Zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Pabianic oraz szczegółowego sposobu konsultowania z radami działalności pożytku publicznego lub z organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie - Załącznika do Uchwały nr VIII/88/15 Rady Miejskiej w Pabianicach z dnia 26 marca 2015r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Miasta Pabianic oraz szczegółowego sposobu konsultowania z radami działalności pożytku publicznego lub z organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 roku o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2016 r. poz. 1152) zarządza się co następuje:

§ 1. 1. Zarządza się przeprowadzenie z mieszkańcami Miasta Pabianic konsultacji społecznych projektów ogólnej koncepcji budowy dróg rowerowych w Pabianicach ujętej w „Opisie wymagań do projektowania i wykonywania dróg dla rowerów na terenie Gminy Miejskiej Pabianic” oraz „Koncepcji wykonania dróg dla rowerów w ramach projektu ZIT Nr 3-002 *Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach*” zwanych dalej Konsultacjami.

2. Projekty dokumentów o których mowa w ust. 1 stanowią załączniki nr 1 i 2 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Konsultacje mają na celu zebranie od mieszkańców Miasta Pabianic propozycji, uwag i opinii do projektów, o których mowa w § 1.

§ 3. Konsultacje zostaną przeprowadzone w okresie od dnia 7 marca 2017 r. do dnia 21 marca 2017 r.

§ 4. Konsultacje będą miały formę:

- 1) otwartego spotkania z Mieszkańcami umożliwiającego wyrażenie opinii oraz składanie propozycji i opinii do protokołu;
- 2) zbierania opinii lub propozycji na piśmie, w tym drogą elektroniczną na formularzu, którego wzór stanowi załącznik nr 4 do niniejszego zarządzenia.

§ 5. 1. Treść informacji o konsultacjach stanowi załącznik nr 3 do niniejszego zarządzenia.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1 wraz z konsultowanymi projektami zostanie zamieszczona na stronach internetowych [www.um.pabianice.pl](http://www.um.pabianice.pl), [www.komunikacjapabianice.pl](http://www.komunikacjapabianice.pl), na stronach Biuletynu Informacji Publicznej oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Pabianicach.

§ 6. Wykonanie zarządzenia powierza się Naczelnikowi Wydziału Infrastruktury Technicznej i Komunikacji.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Prezydent Miasta Pabianic

/-/ Grzegorz Mackiewicz



Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr 46/2017/P  
Prezydenta Miasta Pabianic  
z dnia 21 lutego 2017 r.



# **OPIS WYMAGAŃ DO PROJEKTOWANIA I WYKONYWANIA DRÓG DLA ROWERÓW NA TERENIE GMINY MIEJSKIEJ PABIANICE**

**Pabianice, luty 2017 roku**

Spis treści:

<b>1. Przedmiot opracowania</b>	3
<b>2. Cel opracowania</b>	3
<b>3. Typy dróg dla rowerów</b>	3
1) Ścieżki rowerowe	3
2) Ciągi pieszo-rowerowe	3
3) Pasy dla rowerów	4
<b>4. Zasady usytuowania DDR w pasie drogowym</b>	<b>4</b>
<b>5. Nawierzchnie dróg dla rowerów</b>	4
<b>6. Oznakowanie dróg dla rowerów</b>	5
a) oznakowanie pionowe	5
b) oznakowanie poziome	5
<b>7. Oświetlenie dróg dla rowerów</b>	5
<b>8. Mała architektura dla rowerów</b>	5
1) Podpórki rowerowe	5
2) Stojaki rowerowe	5
3) Parkingi rowerowe	6
4) Samoobsługowe stacje napraw	6
<b>9. Szczegółowe wytyczne projektowania i wykonywania dróg dla rowerów</b>	<b>6</b>
1) Wymagane szerokości	6
2) Skrajnia ruchu rowerowego	6
3) Promień skrętu	6
4) Profil podłużny	6
5) Profil poprzeczny	6
6) Sposoby segregacji ruchu	6
<b>10. Szczegółowe wytyczne projektowania i wykonania skrzyżowań z drogami dla rowerów</b>	<b>7</b>
1) Skrzyżowania ścieżek rowerowych z drogami samochodowymi	7
2) Pasy włączeń i wyłączeń	7
3) Skrzyżowania z ruchem rowerów na jezdni	7
4) Drogi dla rowerów w rejonie przystanków	8
<b>11. Najważniejsze przepisy prawne i wytyczne związane z projektowaniem i wykonaniem dróg rowerowych</b>	<b>8</b>
<b>12. Załączniki graficzne</b>	<b>8</b>

## **1. Przedmiot opracowania**

Przedmiotem opracowania jest przygotowanie ogólnych wymagań projektowo-wykonawczych dla inwestycji **budowy dróg dla rowerów na terenie Gminy Miejskiej Pabianice**

## **2. Cel opracowania**

Wytyczne zostały opracowane dla określenia stałych zasad planowania, projektowania, wykonywania i eksploatacji infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Miejskiej Pabianice.

Zakłada się, że ich stosowanie na terenie miasta:

- ułatwi rozwój i podwyższy jakość infrastruktury rowerowej,
- ujednostyni standardy projektowania i wykonywania infrastruktury rowerowej.

Jako priorytetowy traktuje się rozwój dróg rowerowych wykorzystywanych w codziennych podróżach. Rozwój dróg służących ruchowi rekreacyjnemu jest ważny, ale jest to działanie uzupełniające skierowane przede wszystkim na podwyższenie zdrowotności społeczeństwa i kreowanie mody na korzystanie z rowerów.

## **3. Typy dróg dla rowerów**

Ścieżki rowerowe oddzielone od ruchu samochodowego i pieszego są podstawową formą DDR na terenie Gminy Miejskiej Pabianice. Ciągi pieszo-rowerowe należy stosować w miejscu lokalnych zawężeń lub w przypadku ograniczeń terenowych uniemożliwiających zlokalizowanie ścieżki rowerowej. Pasy dla rowerów należy zastosować w przypadku ulic o niewielkim natężeniu ruchu lub gdy warunki terenowe nie pozwalają na wyznaczenie ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego. Wyznaczenie strefy dla rowerów wyłącznie przy pomocy znaków P-27 (tzw. sierżanty) powinno być stosowane tylko w przypadku gdy szerokość pasa jezdni oraz pobocza uniemożliwiają zastosowanie innych rozwiązań.

### **1) Ścieżki rowerowe**

Minimalna szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić:

- ścieżka jednokierunkowa - 1,5 m;
- ścieżka dwukierunkowa - 2,0 m.

Minimalną szerokość ścieżki rowerowej przylegającej do jezdni, na której dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h należy powiększyć o bufor bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m usytuowany pomiędzy jezdnią a DDR.

Podane powyżej szerokości to wartości minimalne, do stosowania gdy przekrój ulicy uniemożliwia zwiększenie przestrzeni udostępnionej ruchowi rowerowemu. Szerokość DDR powinna być dostosowana do natężenia ruchu rowerowego.

Zaleca się:

- oddzielenie ścieżek rowerowych od jezdni i ciągu pieszego za pomocą pasów dzielących (brukowanych lub zielonych);
- oddzielanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i pieszego z wykorzystaniem segregacji

pionowej (usytuowanie ciągów na różnej wysokości).

## **2) Ciągi pieszo-rowerowe**

Minimalna szerokość ciągu pieszo-rowerowego powinna wynosić 2,5 m.

Minimalną szerokość ciągu pieszo-rowerowego przylegającego do jezdni, na której dopuszczalna prędkość przekracza 30 km/h należy powiększyć o bufor bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m usytuowany pomiędzy jezdnią a DDR.

Podana powyżej szerokość to wartość minimalna, do stosowania gdy przekrój ulicy uniemożliwia zwiększenie przestrzeni udostępnionej ruchowi pieszemu i rowerowemu. Szerokość DDR powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszego i rowerowego.

Zaleca się

- oddzielenie ciągów pieszo-rowerowych od jezdni za pomocą pasów dzielących (brukowanych lub zieleni);
- oddzielanie ruchu rowerowego i pieszego od ruchu samochodowego z wykorzystaniem segregacji pionowej (usytuowanie ciągów na różnej wysokości).

## **3) Pasy dla rowerów**

Minimalna szerokość pasa rowerowego powinna wynosić

- pas jednokierunkowy - 1,5 m;
- pas dwukierunkowy - 2,5 m.

W przypadku kontrapasów, lub jednostronnych pasów dwukierunkowych wytyczonych wzdłuż lewej krawędzi jezdni, jeżeli dopuszczalna prędkość na drodze jest większa niż 30 km/h, zaleca się stosowanie bufora bezpieczeństwa pomiędzy pasem dla rowerów a jezdnią, o szerokości min. 0,5 m.

Podane powyżej szerokości to wartość minimalna, do stosowania gdy przekrój ulicy uniemożliwia zwiększenie przestrzeni udostępnionej ruchowi rowerowemu. Szerokość DDR powinna być dostosowana do natężenia ruchu rowerowego.

Zaleca się wizualne wydzielenie pasa i kontrapasa dla rowerów poprzez zastosowanie:

- malowanej linii ciągłej,
- separatora,
- wyspy dzielącej z pionowymi znakami odblaskowymi (słupki), zalecane w miejscach krytycznych (łuki, wloty skrzyżowań, początek i zakończenie pasa ruchu dla rowerów w jezdni).

## **4. Zasady usytuowania DDR w pasie drogowym**

Usytuowanie dróg rowerowych powinno być powiązane z klasą drogi, zasadami urządzenia przekroju poprzecznego (usytuowanie jezdni, ciągów pieszych, urządzeń dla komunikacji zbiorowej) oraz z zagospodarowaniem przestrzennym (rodzaj i charakter zabudowy).

## **5. Nawierzchnie dróg dla rowerów**

**Dla wszystkich DDR wymaga się nawierzchni utwardzonej.** Nawierzchnia musi być **równa, zapewniająca niskie opory toczenia i jak najmniejsze drgania.** Równocześnie musi być dostatecznie szorstka, by umożliwić bezpieczne hamowanie i skręcanie rowerem. Z obu stron powinna być zamknięta betonowymi obrzeżami lub krawężnikami.

**Powinno się stosować nawierzchnię bitumiczną kolorową (w kolorze czarnym lub ciemnym) o wysokim standardzie równości.**

Wyjątkowo dopuszcza się na odcinkach dróg rowerowych, gdzie wymagane jest wykonanie nawierzchni rozbielanych zastosowanie nawierzchni nietypowych z kostki betonowej, gładkiej, bezfazowej o grubości min. 8 cm. Należy zastosować kostkę w kolorze kontrastowym (czerwonym).

Zabrania się stosowania innych rodzajów kostki niż gładka, bezfazowa; tzw. kocich łbów i innych nierównych nawierzchni powodujących wstrząsy i zwiększających opory toczenia.

W przypadkach specjalnych, np. w obszarach ochrony konserwatorskiej dopuszcza się zastosowanie nawierzchni nietypowych (np. z płyt betonowych, kamiennych).

**Nawierzchnie w kolorze kontrastowym (czerwonym) należy stosować:**

- na przejazdach rowerowych;
- w obszarach potencjalnie dużych konfliktów piesi – rowerzyści,
- w przypadku rozwiązań specjalnych w jezdni (pasy i kontrapasy dla rowerów, śluzy rowerowe),
- na progach zwalniających oraz dla płyt betonowych, jako nawierzchni wydzielonej drogi rowerowej prowadzonej obok chodnika pieszego,
- na skrzyżowaniach gdzie rowerzyści mają pierwszeństwo,
- na przystankach w obszarze przeznaczonym dla rowerzystów,
- w przypadku zastosowania kostki betonowej.

Wymaga się, by do wykonania oznakowania przejazdów, pasów, kontrapasów, itd. kolorem kontrastowym stosowane były farby i tworzywa niewpływające na pogorszenie przyczepności nawierzchni drogi rowerowej. Wymaga się zachowania bezpieczeństwa hamowania i skręcania.

Na podjazdach, łukach oraz przed skrzyżowaniami zaleca się stosowanie nawierzchni o podwyższonym współczynniku przyczepności.

## **6. Oznakowanie dróg dla rowerów**

Do oznakowania pionowego DDR stosuje się znaki pionowe i poziome.

Wymaga się, by do wykonania oznakowania poziomego stosowane były farby i tworzywa niewpływające na pogorszenie przyczepności nawierzchni drogi rowerowej.

Oznakowanie pionowe powinno być dostosowane do kategorii drogi, przy której jest DDR. W przypadku DDR poza pasem drogowym (parki, zieleńce) należy stosować znaki o średnicy 400 mm.

### **a) oznakowanie pionowe**

Znaki pionowe należy wykonać z folii odbłaskowej typu 2 na podkładzie z blachy stalowej grubości 2 mm, posiadającej znak bezpieczeństwa. Tył znaków powinien być pomalowany farbą proszkową koloru szarego,

natomiast słupki do znaków należy wykonać z rur ocynkowanych koloru szarego. Folia typu 2 zastosowana na lica znaków powinna mieć 10-letnią gwarancję potwierdzoną znakiem wodnym. Wszystkie znaki należy ustawić zgodnie z wytycznymi „Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego” zawartych w załączniku nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. Wszystkie znaki pionowe należy ustawić na poboczach tak aby odległość znaku od krawędzi jezdni wynosiła min. 0,5 m.

#### **b) oznakowanie poziome**

Oznakowanie poziome należy wykonać jako odblaskowe grubowarstwowe z masy termoplastycznej lub malowane farbami chemoutwardzalnymi. Zastosowane oznakowanie powinno wykazywać podwyższoną trwałość, widzialność na mokro, minimalizować ilości zużytego materiału i nie powodować utrudnień spływu wody z jezdni w kierunku poprzecznym. Powinno być ono zgodne z obowiązującymi przepisami warunków technicznych dotyczących zasad jego stosowania na drogach. Użyte materiały muszą charakteryzować się dobrą widocznością w dzień i w nocy, odblaskowością.

### **7. Oświetlenie dróg dla rowerów**

Drogi dla rowerów powinny być oświetlone zgodnie z obowiązującymi normami .

Zaleca się, aby obszary intensywnego ruchu rowerowego i punkty kolizji ruchu rowerowego z pieszym i samochodowym (zjazdy i wyjazdy z drogi rowerowej, skrzyżowania i przejazdy rowerowe, przystanki itp.) były oświetlone dobrej jakości, mocnym światłem polichromatycznym (o pełnym zakresie widma widzialnego). Słupki i inne elementy wystające ponad nawierzchnię drogi rowerowej powinny być wyposażone w elementy odblaskowe, ułatwiające orientację nawet przy bardzo słabym świetle.

W miejscach zwiększonego ryzyka tzn. przejazdów rowerowych przez jezdnie, przejazdów rowerowych przy przejściach dla pieszych z przekroczeniem osi jezdni, przejazdów przez jezdnie wzdłuż jej osi, tam gdzie jest planowany wzmożony ruch rowerowy, np. okolice szkół, kościołów itp. należy projektować i wykonywać doświetlenia przejazdów rowerowych, przejazdów wraz z przejściem dla pieszych.

### **8. Mała architektura dla rowerów**

Drogi dla rowerów i ich otoczenie należy wyposażać w małą architekturę m.in.: podpórki rowerowe, stojaki rowerowe, wiaty rowerowe, samoobsługowe stacje napraw.

#### **1) Podpórki rowerowe**

Należy stosować podpórki rowerowe umożliwiające oparcie się nogami oraz podparcie się ręką. Stojaki muszą umożliwiać równoczesne podparcie się 2 rowerzystów.

#### **2) Stojaki rowerowe**

Należy stosować stojaki umożliwiające przypięcie ramy i jednego koła roweru przy pomocy jednego zapięcia typu U-lock. Stojak powinien także umożliwiać dodatkowo przypięcie drugiego koła Stojak musi umożliwiać równoczesne przypięcie i oparcie 2 rowerów niezależnie od rodzaju i wielkości ramy, średnicy kół, grubości opon, kształtu kierownicy.

Należy stosować stojaki rowerowe typu „U” z poprzeczką. Niedopuszczalne jest stosowanie stojaków umożliwiających tylko przypięcie koła (tzw. „wyrwikółka”). Należy przyjąć minimalne wymiary miejsca



parkingowego na 1 stojak typu U (2 rowery): szerokość 1-1,2 m; długość 2 m.

Stojaki rowerowe należy sytuować przy budynkach usługowych i użyteczności publicznej. Ilość stojaków należy dostosować do potrzeb.

### **3) Parkingi rowerowe**

Preferuje się wiaty rowerowe systemowe, prefabrykowane. Na 1 wiatę o wymiarach ok. 6 x 2 m przypada 5 stojaków typu U (możliwość przypięcia 10 rowerów).

### **4) Samoobsługowe stacje napraw**

Lokalizacja stacji w miejscach o dużym natężeniu ruchu rowerowego, w pobliżu węzłów komunikacyjnych

## **9. Szczegółowe wytyczne projektowania i wykonywania dróg dla rowerów**

### **1) Wymagane szerokości**

Szerokość dróg dla rowerów powinna być dostosowana do natężenia ruchu rowerowego.

### **2) Skrajnia ruchu rowerowego**

Należy zapewnić odpowiednią skrajnię dla ruchu rowerowego.

### **3) Promienie skrętu**

Należy dążyć do projektowania promieni łuków poziomych większych od minimalnych.

Mniejsze promienie łuków poziomych dopuszcza się jedynie w miejscach gdzie powinno nastąpić zatrzymanie rowerzysty tj. przed skrzyżowaniem, na którym nie ma pierwszeństwa, przed skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną oraz w miejscach niebezpiecznych gdzie warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego wymagają aby rowerzysta zatrzymał się.

W obszarach akumulacji rowerzystów (np. przed przejazdem rowerowym) zaleca się stosowanie poszerzeń drogi rowerowej.

### **4) Profil podłużny**

Pochylenie podłużne DDR nie powinno przekraczać 5%. W wyjątkowych wypadkach dopuszcza się większe pochylenia, lecz nie większe niż 15%.

### **5) Profil poprzeczny**

Pochylenie poprzeczne DDR powinno być jednostronne i wynosić od 1% do 3%, w zależności od rodzaju nawierzchni. Powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej i być dostosowane do geometrii pozostałych elementów drogowych (jezdnie, chodnik) . Na łukach zaleca się pochylenie do wewnątrz łuku. Wysokość poprzecznych progów i uskoków na DDR nie powinna przekraczać 1 cm.

### **6) Sposoby segregacji ruchu**

Wydzielenie drogi rowerowej powinno gwarantować rowerzystom możliwość poruszania się we własnej przestrzeni. Oznacza to, że wydzielona droga dla rowerów powinna być wykorzystywana wyłącznie przez rowerzystów. Powinna być zabezpieczona przed nieprzeznaczonym wykorzystywaniem np. przez parkowanie pojazdów, wchodzenie pieszych, itp. Rozwiązanie zwiększa bezpieczeństwo ruchu rowerowego i zapewnia komfort jazdy rowerzyście.

Wydzielenie DDR można uzyskać poprzez zastosowanie środków technicznych (fizyczne wydzielenie przestrzeni) lub środków organizacji ruchu (oznakowanie poziome).

Zaleca się, aby fizyczne wydzielenie było uzyskiwane przez oddzielenie ścieżki rowerowej od krawędzi ulicy lub chodnika:

- pasem dzielącym,
- krawężnikiem,
- separatorem ruchu,
- w postaci wygrozdzenia.

## **10. Szczegółowe wytyczne projektowania i wykonania skrzyżowań z drogami dla rowerów**

### **1) Skrzyżowania ścieżek rowerowych z drogami samochodowymi**

Na skrzyżowaniach dróg samochodowych i ścieżek rowerowych należy stosować przejazdy rowerowe oraz powierzchnie akumulacji dla rowerzystów.

Na skrzyżowaniach dróg wyższych i niższych klas, gdy na drodze z pierwszeństwem przejazdu występuje ścieżka rowerowa, a droga podporządkowana stanowi wjazd do strefy o ograniczonej prędkości poniżej 30 km/h lub do strefy zamieszkania i ruch rowerowy odbywa się na niej na zwykłych zasadach, zaleca się wprowadzenie na drodze podporządkowanej wyniesionego przejścia dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym. Przejazd i przejście powinny być w poziomie ciągów rowerowych i pieszych.

Przejazdy rowerowe powinny spełniać poniższe wymagania:

- szerokość min. 2 m, lecz nie mniejsza niż szerokość ścieżki rowerowej przed skrzyżowaniem;
- przebieg równoległy do przebiegu przejścia dla pieszych;
- w odległości min. 0,5 m od przejścia dla pieszych, dopuszcza się przejazd rowerowy bezpośrednio przy przejściu dla pieszych jeśli warunki terenowe nie pozwalają na zachowanie odstępu;
- przed przejazdem oraz na wysepce pośrodku skrzyżowania obszar oczekiwania na przejazd o długości min. 2,5 m (dopuszcza się 2,0 m, jeśli warunki terenowe nie pozwalają na dłuższy azyl);
- przejazd rowerowy bliżej drogi niż przejście piesze. Dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań wynikających z przebiegu ścieżki rowerowej i/lub warunków terenowych;
- jeśli pozwalają na to warunki terenowe zaleca się wprowadzenie opasek segregujących ruch pieszy od rowerowego także w obszarze skrzyżowań;
- wyokrąglenia łuków powinny być na tyle duże, by umożliwiały sprawne poruszanie się rowerem i jednocześnie uniemożliwiały uzyskiwanie zbyt dużych prędkości;
- wykonanie przejazdów rowerowych w kolorze kontrastowym do koloru jezdni (zalecany jest czerwony). Zastosowana farba nie może pogarszać warunków przyczepności, także w przypadku mokrej nawierzchni. Musi być zapewnione bezpieczeństwo hamowania i skręcania.

W miejscach przecinania wydzielonej drogi rowerowej przez zjazdy (indywidualne i publiczne) zaleca się prowadzenie drogi rowerowej, jako nadrzędnej w stosunku do zjazdów, co oznacza konieczność projektowania drogi rowerowej bez uskoków (krawężników ustawionych poprzecznie do drogi rowerowej). Ponadto w takich miejscach należy zachować jednolitą nawierzchnię.

### **2) Pasy włączeń i wyłączeń**

W miejscu wprowadzenia ruchu rowerowego z wydzielonej DDR na jezdnię należy stosować pasy włączeń.

W miejscu wyprowadzenia ruchu rowerowego z jezdni na wydzieloną DDR należy stosować pasy wyłączeń. W przypadku przejścia jednostronnej ścieżki rowerowej w pasy dla rowerów wymagane jest płynne przeprowadzenie ruchu rowerowego z jednostronnej ścieżki rowerowej na obustronne pasy dla rowerów wyznaczone na jezdni.

### **3) Skrzyżowania z ruchem rowerów na jezdni**

Stopień segregacji ruchu samochodowego i rowerowego powinien być uzależniony od natężenia ruchu na skrzyżowaniu, od geometrii skrzyżowania i warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W strefach zamieszkania i na ulicach o prędkości ograniczonej do 30km/h zaleca się brak jakiegokolwiek segregacji ruchu, ruch rowerowy odbywa się wspólnie z ruchem samochodowym, rowerzyści korzystają z pasów ruchu samochodowego. Przy dużych natężeniach ruchu samochodowego i prędkościach wyższych niż 30km/h zaleca się stosowanie śluzy dla rowerzystów i krótkiego pasa usytuowanego przy prawej krawędzi jezdni, zapewniającego wprowadzenie ruchu rowerowego w tę śluzę. Zaleca się stosowanie wysp dzielących oraz separatorów. Śluzy rowerowe powinny mieć min. 2 m długości.

### **4) Drogi dla rowerów w rejonie przystanków**

Na ulicy obsługiwanej transportem zbiorowym zaleca się by ścieżka rowerowa nie była prowadzona między wiatą przystankową i krawędzią zatrzymania autobusów. Zaleca się prowadzenie ścieżki rowerowej za wiatą przystankową i strefą przystanku przeznaczoną dla pasażerów oczekujących. Rozwiązanie geometryczne ścieżki rowerowej w rejonie przystanku jest ściśle powiązane z warunkami terenowymi. Jeśli warunki na to pozwalają zaleca się projektować:

- odległość pomiędzy ścieżką a wiatą min. 1,5 m (w szczególnych przypadkach dopuszcza się 0,5 m);
- oddzielenie ruchu pieszego od ruchu rowerowego najlepiej za pomocą ogrodzeń.

W przypadku przystanku z zatoką autobusową pas dla rowerów powinien być prowadzony wzdłuż krawędzi prawego pasa ruchu, z ominięciem powierzchni zatoki. Ruch rowerowy może być też prowadzony obok przystanku, poza jezdnią, jako droga rowerowa dookoła przystanku. Jeżeli nie ma możliwości poprowadzenia ruchu rowerowego poza przystankiem, przy niewielkim ruchu autobusowym dopuszcza się przejazd rowerów przez zatokę autobusową lub bezpośrednio przy niej.

W przypadku przystanku bez zatoki autobusowej pas dla rowerów powinien być prowadzony przez obszar wyznaczony do zatrzymania autobusu, z przerwaniem pasa dla rowerów na odcinki odpowiadające długości krawędzi zatrzymania autobusu.

## **11. Najważniejsze przepisy prawne i wytyczne związane z projektowaniem i wykonaniem dróg rowerowych**

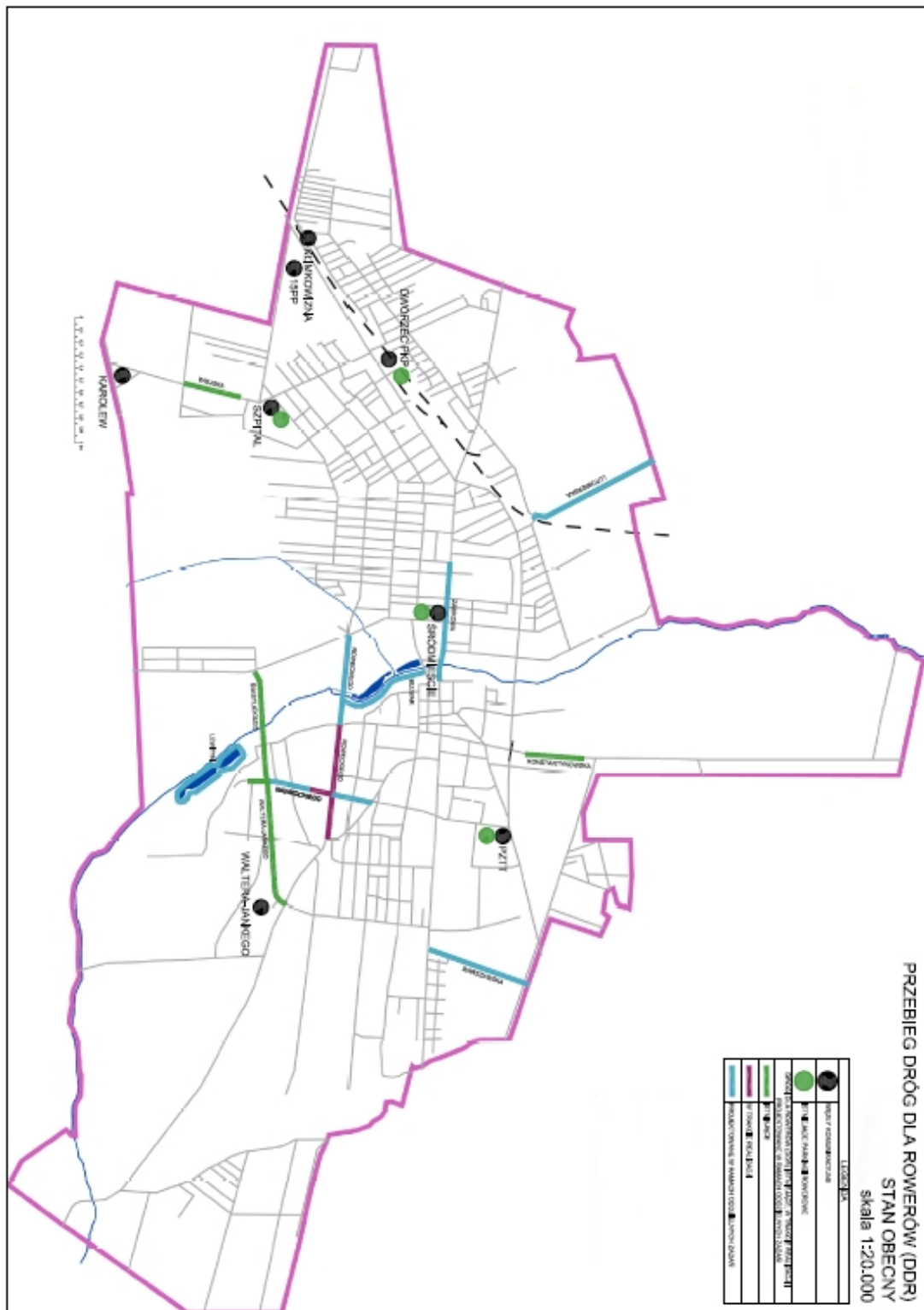
- a) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (jednolity tekst Dz. U. z 2004 r., Nr 204, poz. 2086);
- b) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016r. poz. 124);
- c) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie, 2009;
- d) Wytyczne do planowania, projektowania i utrzymania dróg rowerowych w Łodzi, 2009.

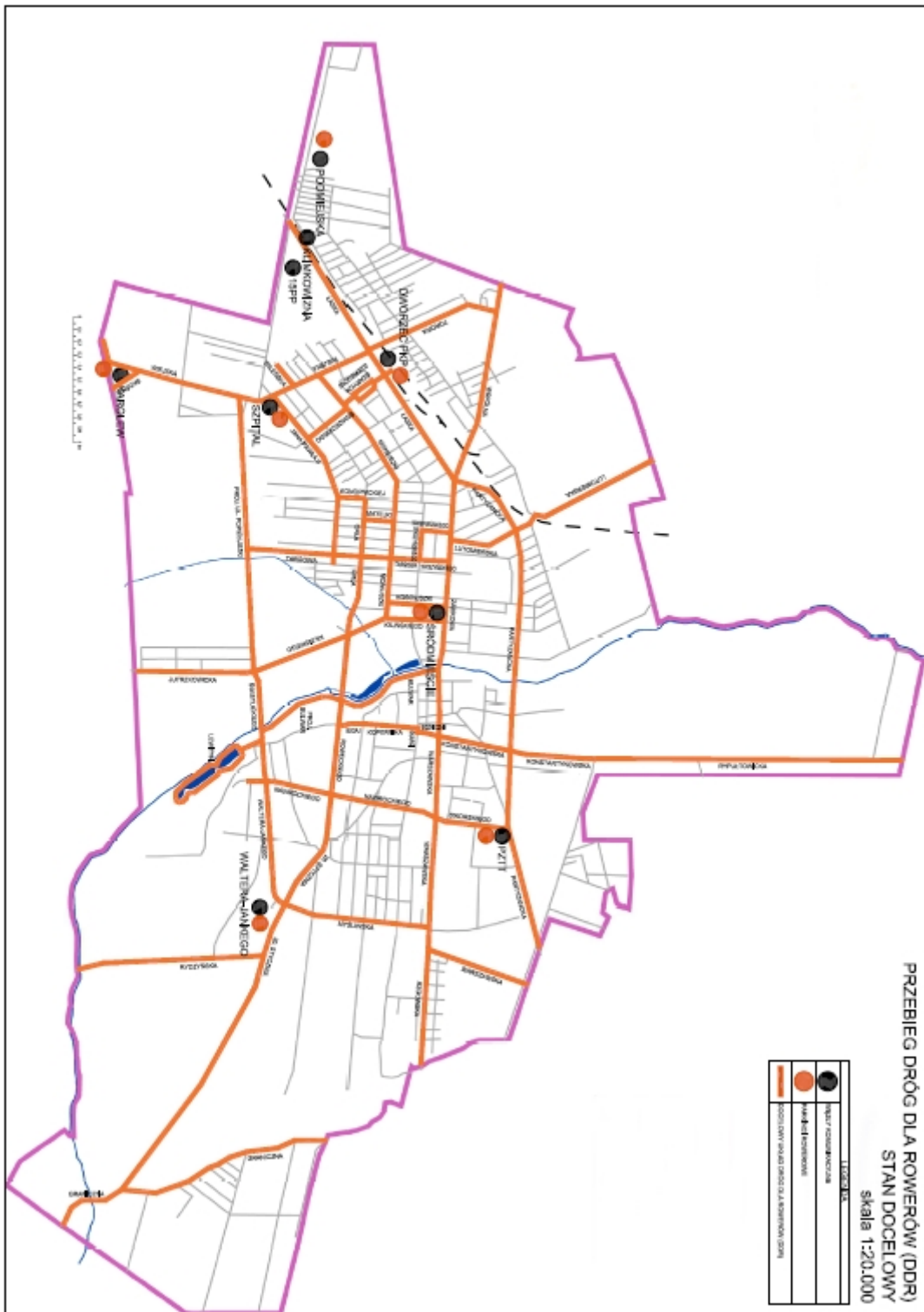
## **12. Załączniki graficzne**

- 1) Przebieg dróg dla rowerów (DDR) – stan obecny
- 2) Przebieg dróg dla rowerów (DDR) – stan docelowy

Prezydent Miasta Pabianic

**/-/ Grzegorz Mackiewicz**





Załącznik Nr 2 do Zarządzenia Nr 46/2017/P

Prezydenta Miasta Pabianic

z dnia 21 lutego 2017 r.

**KONCEPCJA WYKONANIA  
DRÓG DLA ROWERÓW  
W RAMACH PROJEKTU ZIT  
NR 3-002 „MODERNIZACJA I ROZWÓJ  
KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W PABIANICACH”**

**ZADANIE NR 9 – BUDOWA DRÓG DLA ROWERÓW DOCHODZĄCYCH  
DO WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH KOMUNIKACJI  
MIEJSKIEJ JAKO NIEZBĘDNY, UZUPEŁNIAJĄCY  
ELEMENT PROJEKTU**

**Pabianice, luty 2017 roku**

Spis treści

<b>1</b>	<b>Ogólne informacje o projekcie .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Cele realizacji budowy DDR w ramach projektu.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Zakres realizacji DDR w ramach projektu.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Uzasadnienie przebiegu projektowanych dróg dla rowerów.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Załącznik graficzny.....</b>	<b>8</b>



## 1. Ogólne informacje o projekcie

Projekt „Modernizacja i rozwoju komunikacji miejskiej w Pabianicach” został ujęty na liście projektów podstawowych w Strategii ZIT, w Kompleksowym Programie Transportu Metropolitalnego. Projekt obejmuje kompleksową modernizację pabianickiej komunikacji poprzez:

1. Zakup 18 szt. klimatyzowanych autobusów niskoemisyjnych, niskopodłogowych, spełniających wymogi określone w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miejskiej Pabianice na lata 2013-2020, tj. posiadających jednolite barwy miejskie; niską podłogę bez progów poprzecznych wewnątrz; platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym na wózkach inwalidzkich; system przykłęku; system elektronicznej informacji pasażerskiej; system monitoringu wizyjnego wraz z rejestracją obrazu.
2. Budowę nowej stacji paliw w zajezdni autobusowej przy ul. Lutomierskiej.
3. Budowę Centrum zarządzania ruchem wraz z zapleczem socjalno-administracyjnym w zajezdni autobusowej przy ul. Lutomierskiej.
4. Modernizację placu manewrowego w zajezdni autobusowej przy ul. Lutomierskiej, w tym budowa zadaszenia dla parkujących autobusów.
5. Modernizację stacji obsługi pojazdów w zajezdni autobusowej przy ul. Lutomierskiej.
6. Budowę dworca autobusowego na pętli Waltera- Jankego – zintegrowany węzeł przesiadkowy, z małym budynkiem dworcowym (obejmującym pomieszczenie socjalne dla kierowców, toaletę, kasę biletową) oraz parkingiem bike and ride.
7. Dostosowanie wybranych peronów przystankowych do potrzeb osób niepełnosprawnych (w szczególności poprzez modernizację nawierzchni, w tym wmontowanie płyt chodnikowych z fakturą rozpoznawalną przez niewidomych, umożliwiających wycucie ostrzeżenia o krawędzi peronu) oraz budowa nowych peronów i zatok autobusowych, w tym nowych przystanków.
8. Budowę nowej krańcówki dla autobusów na ul. Podmiejskiej 65E.
9. **Budowę dróg dla rowerów dochodzących do węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej – jako niezbędny, uzupełniający element projektu (maksymalnie do 30% kosztów kwalifikowalnych projektu).**
10. **Dostawę i montaż elementów towarzyszących drogom rowerowym – stojaki, podpórki dla rowerzystów, separatory, oznakowanie, wiaty rowerowe do systemu bike and ride itp.**
11. Inteligentny system transportowy – zakup i instalacja tablic dynamicznej informacji pasażerskiej (informacja o rzeczywistych czasach odjazdu publicznej komunikacji miejskiej na przystankach, oparta o system geolokalizacji pojazdów GPS, urządzenie centrum dyspozytorskiego skoordynowanego z dynamiczną informacją pasażerską, aplikacja internetowa i mobilna.

12. Zakup i montaż biletomatów stacjonarnych, przyjmujących płatność gotówką i kartami płatniczymi oraz biletomatów mobilnych przyjmujących płatność kartami płatniczymi – obsługujących pabianickie i łódzkie, zintegrowanych z systemem biletów elektronicznych okresowych dla aglomeracji.
13. Zakup i montaż wiat przystankowych.
14. Zakup i montaż słupków przystankowych o podwyższonym standardzie, tj. wyposażonych w znak drogowy D-15, tablicę z nazwą przystanku, gablotę na rozkłady jazdy.
15. Zakup i instalacja systemu monitoringu wizyjnego, zlokalizowanego na wybranych pętlach i przystankach, poprawiającego bezpieczeństwo pasażerów.
16. Promocję projektu (w tym nowy serwis internetowy pabianickiej komunikacji miejskiej, publikacja książkowa oraz imprezy i wydarzenia promujące projekt podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu).

## 2. Cele realizacji budowy DDR w ramach projektu

Realizacja budowy ścieżek rowerowych w ramach projektu „Modernizacja i rozwoju komunikacji miejskiej w Pabianicach” ma na celu uzupełnienie komunikacji publicznej w zakresie zapewnienia połączeń rowerowych z węzłami komunikacji publicznej, w tym dworcem kolejowym. Pozwoli to na zwiększenie udziału ruchu rowerowego w transporcie i jednocześnie ograniczenie ruchu samochodowego. Dodatkowo pozwoli na zwiększenie ciągłości istniejących tras rowerowych i uzupełni je o nowe ciągi. W ten sposób zaspokojone zostaną istotne potrzeby lokalnej społeczności w kwestii komunikacji rowerowej i transportu publicznego poprzez połączenie tych dwóch systemów.

Dodatkowe cele:

- Zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym;
- Ułatwienie komunikacji rowerowej codziennej (dojazdy do pracy, zakupy);
- Ułatwienie komunikacji rekreacyjnej (wycieczki).

## 3. Zakres realizacji DDR w ramach projektu

Całość zadania nr 9 – budowa dróg dla rowerów dochodzących do węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej - podzielono na **9 etapów**, które stanowią samodzielną całość i mogą być realizowane oddzielnie. Każdy z etapów obejmuje określony odcinek jednej ulicy bądź połączone ze sobą odcinki kilku ulic. W przypadku oddzielnego wykonywania etapów należy zadbać o **połączenie DDR wykonywanych w ramach oddzielnych etapów**.

Wykaz etapów:

1. Etap A:
  - ul. Wspólna – od granicy miasta do wyjazdu ze stacji Statoi;

2. Etap B:
  - ul. Łaska – od granicy miasta do ul. Zamkowej;
3. Etap C:
  - ul. Wiejska – od ul. Łaskiej do ul. Jana Pawła II;
  - ul. Moniuszki – od ul. Wiejskiej do ul. Śniadeckiego;
  - ul. Szarych Szeregów – od ul. Łaskiej do ul. Moniuszki
  - ul. Śniadeckiego – od ul. Moniuszki do ul. Jana Pawła II
4. Etap D:
  - ul. Skośna – od granicy miasta do ul. Wiejskiej;
  - ul. Wiejska – od granicy miasta do ul. Miodowej;
5. Etap E:
  - ul. Wiejska – od ul. Jana Pawła II do proj. ul. Popiełuszki;
  - ul. Jana Pawła II – od ul. Wiejskiej do ul. Świętokrzyskiej;
  - ul. Targowa – od ul. Jana Pawła II do ul. Orlej;
6. Etap F:
  - proj. ul. Popiełuszki – od ul. Wiejskiej do ul. Jutrzkowickiej;
  - ul. Targowa – od proj. ul. Popiełuszki do początku nawierzchni bitumicznej
7. Etap G:
  - ul. Bugaj – od ul. Grota-Roweckiego do ul. Brackiej;
  - ul. Kopernika – od ul. Brackiej do ul. Skargi;
8. Etap H:
  - ul. 20 Stycznia – od ul. Grota-Roweckiego do ul. Rydzyńskiej;
  - ul. Waltera Jankego – od istniejącej ścieżki rowerowej do ul. 20 Stycznia;
9. Etap I:
  - ul. Partyzancka – od granicy miasta do ul. Sikorskiego.

Szczegółowe lokalizacje w skali miasta pokazane są w załączniku graficznym.

#### 4. Uzasadnienie przebiegu projektowanych dróg dla rowerów

Zaproponowane przebiegi dróg dla rowerów wpisują się w cel działania III.1 Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego, jakim jest zwiększone wykorzystanie transportu publicznego.

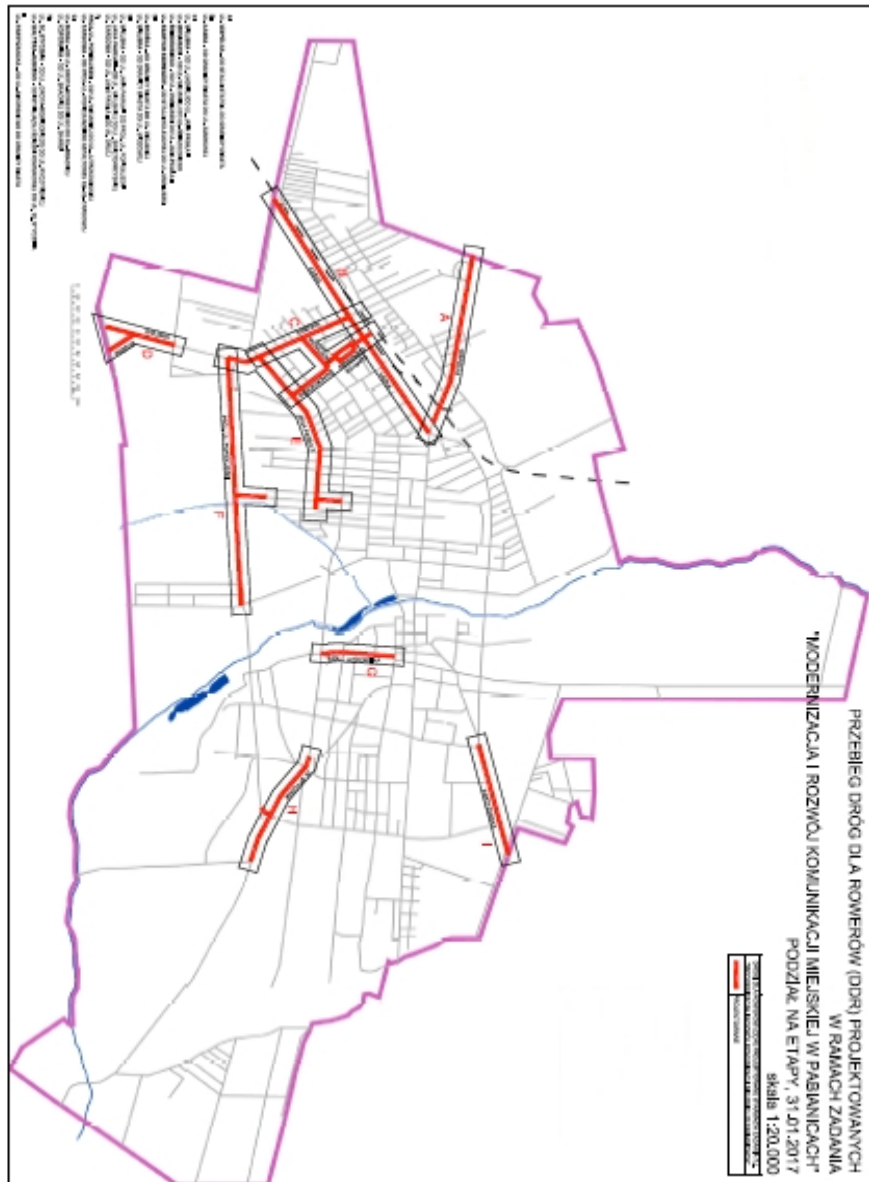
1. Etap A - ulica Wspólna na odcinku od Torowej do Zamkowej pozbawiona jest komunikacji miejskiej.
2. Etap B, C, E - na osiedlu Piaski projektuje się szereg dróg dla rowerów, doprowadzających ruch rowerowy do dworca kolejowego następującymi ciągami ulicznymi: Wspólną – Łaską, Wiejską – Łaską, Jana Pawła II - Śniadeckiego – Szarych Szeregów, Moniuszki – Szarych Szeregów. Przewiduje się, że dojazd do dworca kolejowego zyska na znaczeniu w związku z planowaną budową tunelu średnicowego w Łodzi łączącego dworce Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna, z dwoma przystankami osobowymi w centrum miasta – przy ul. Ogrodowej (Manufaktura) oraz u zbiegu ulic Zielonej i Zachodniej. Dworzec kolejowy jest już wyposażony w wiatę bike and ride, wybudowaną w ramach projektu „*Poprawa dostępności i bezpieczeństwa transportu miejskiego na terenie Gminy Miejskiej Pabianice*” oraz w dodatkowe stojaki rowerowe, stawiane przez zarządcę obiektu. W perspektywie roku 2019 stacja kolejowa Pabianice ma zostać zmodernizowana.
3. Etap D - Fragment drogi rowerowej na ul. Wiejskiej na odcinku od ul. Miodowej do ul. Skrajnej wraz z odcinkiem na ul. Skośnej umożliwi natomiast dojazd rowerem z Hermanowa i Karolewa do dworca kolejowego (brak jest takiego połączenia autobusowego), a jednocześnie skomunikuje rowerowo krańcówkę autobusową Karolew, na której planowana jest do wybudowania wiaty bike and ride.
4. Etap F - wybudowanie drogi dla rowerów w ciągu projektowanej ul. Popiełuszki zapewni szybkie bezkolizyjne połączenie rowerowe największego osiedla mieszkaniowego Bugaj z dworcem kolejowym. Z jednej strony połączy się bowiem z istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż ulic Świetlickiego i Waltera-Jankego, z drugiej zaś połączy się z drogą rowerową na ulicy Wiejskiej, zapewniającej dojazd do dworca. Ponadto, projektuje się zjazd z ul. Popiełuszki w ul. Targową, umożliwiającą alternatywny dojazd do dworca ulicami Jana Pawła II, Śniadeckiego i Szarych Szeregów, a więc trasą krótszą niż do ul. Wiejskiej.
5. Etap G - Odcinek ulic Bugaj i Kopernika na odcinku od ul. Grota-Roweckiego do ul. ks. Piotra Skargi również pozbawiony jest komunikacji miejskiej. Budowa tego fragmentu drogi dla rowerów umożliwi bezpieczny dojazd do drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Grota-Roweckiego, a zarazem do zespołu przystanków autobusowych Grota-Roweckiego / Bugaj (kier. centrum) oraz Grota-Roweckiego / os. Kopernika, przy których należy umieścić stojaki rowerowe.

6. Etap H - Droga dla rowerów wzdłuż ulicy 20 Stycznia na odcinku od ul. Grota-Roweckiego do ul. Rydzyńskiej będzie stanowić przedłużenie ciągu DDR w ul. Grota-Roweckiego, a zarazem doprowadzi ruch do pętli autobusowej Waltera-Jankego, na której planowane jest wybudowanie zintegrowanego węzła przesiadkowego z małym budynkiem dworcowym oraz wiatą bike and ride. Odcinek ul. 20 Stycznia od Myśliwskiej do Rydzyńskiej pozbawiony jest komunikacji miejskiej – możliwy będzie dojazd od wschodniej strony miasta rowerem do pętli Waltera-Jankego i następnie kontynuacja podróży autobusem. Ponieważ droga dla rowerów z ul. 20 Stycznia połączy się z drogą dla rowerów wzdłuż ul. Waltera-Jankego, zapewniony będzie także bezkolizyjny dojazd rowerem do dworca kolejowego (ciągami ulic: 20 Stycznia, Waltera-Jankego, Świetlickiego, ul. Popiełuszki, Wiejską i Łaską).
7. Etap I - Planowana droga rowerowa wzdłuż ul. Partyzanckiej na odcinku od ul. Widzewskiej do ul. Sikorskiego zapewni dojazd do pętli autobusowej Sikorskiego, wyposażonej w wiatę bike and ride, wybudowaną w ramach projektu „*Poprawa dostępności i bezpieczeństwa transportu miejskiego na terenie Gminy Miejskiej Pabianice*”. Przedmiotowy odcinek ul. Partyzanckiej pozbawiony jest dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Umożliwi bezpieczne skomunikowanie rowerowe z węzłem Sikorskiego osiedla Dąbrowa. Ulica Partyzancka jest ulicą o dużym natężeniu ruchu drogowego, więc wybudowanie drogi dla rowerów pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności rowerzystów.

Wszystkie opisane wyżej działania przyczynią się do osiągnięcia niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w Pabianicach w zakresie komunikacji rowerowej oraz wynikają z Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Pabianice. Stanowią niezbędny element projektu „*Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach*”.

Prezydent Miasta Pabianic

**/-/ Grzegorz Mackiewicz**



Załącznik Nr 3 do Zarządzenia Nr 46/2017/P  
Prezydenta Miasta Pabianic  
z dnia 21 lutego 2017 r.

**Prezydent Miasta Pabianic informuje o przeprowadzeniu konsultacji projektów ogólnej koncepcji budowy dróg rowerowych w Pabianicach ujętej w „Opisie wymagań do projektowania i wykonywania dróg dla rowerów na terenie Gminy Miejskiej Pabianic” oraz „Koncepcji wykonania dróg dla rowerów w ramach projektu ZIT Nr 3-002 Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”**

1. Konsultacje projektów ogólnej koncepcji budowy dróg rowerowych w Pabianicach ujętej w „Opisie wymagań do projektowania i wykonywania dróg dla rowerów na terenie Gminy Miejskiej Pabianic” oraz „Koncepcji wykonania dróg dla rowerów w ramach projektu ZIT Nr 3-002 Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” odbędą się w okresie od 7 marca do 21 marca 2017 r. w formie:

1) otwartego spotkania z mieszkańcami, które odbędzie się w dniu 7 marca 2017 r. w godz.: od 16.00 do 17.30 w Urzędzie Miejskim w Pabianicach, ul. Zamkowa 16, sala nr 4.

2) zbierania opinii lub propozycji na piśmie, składanych w Biurze Obsługi Interesantów, ul. Zamkowa 16 (parter) lub drogą elektroniczną na adres: [komunikacja@um.pabianice.pl](mailto:komunikacja@um.pabianice.pl)

2. W konsultacjach mogą brać udział mieszkańcy Miasta Pabianic, którzy ukończyli 16 lat i przebywają na terenie miasta z zamiarem stałego pobytu.

3. Konsultacje mają na celu zebranie propozycji, uwag i opinii dotyczących ww. projektów.

4. Projekty konsultowanych dokumentów zostaną opublikowane na stronach internetowych Urzędu Miejskiego w Pabianicach – [www.um.pabianice.pl](http://www.um.pabianice.pl), [www.komunikacjapabianice.pl](http://www.komunikacjapabianice.pl), w Biuletynie Informacji Publicznej i na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Pabianicach.

Prezydent Miasta Pabianic

**/-/ Grzegorz Mackiewicz**

**FORMULARZ KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**„Koncepcji wykonania dróg dla rowerów w ramach projektu ZIT  
Nr 3-002 Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”**

1. Propozycje, opinie lub uwagi do projektów koncepcji ścieżek rowerowych w Pabianicach

Lp.	Obecny zapis w projekcie „Opisu wymagań do projektowania i wykonywania dróg dla rowerów na terenie Gminy Miejskiej Pabianic” lub „Koncepcji wykonania dróg dla rowerów w ramach projektu ZIT Nr 3-002 Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” (proszę podać nr strony, nr punktu)	Uwagi do obecnego zapisu, nowe brzmienie zapisu, lub propozycje dodatkowych zapisów	Uzasadnienie zmian
1			
2			
3			
4			
5			
6			



2. Opinia o projektach „Opisu wymagań do projektowania i wykonywania dróg dla rowerów na terenie Gminy Miejskiej Pabianic” i „Koncepcji wykonania dróg dla rowerów w ramach projektu ZIT Nr 3-002 „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach” wraz z uzasadnieniem:

a) pozytywna, b) trudno powiedzieć, c) negatywna (proszę podkreślić odpowiednią odpowiedź)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**Metryczka:**

Rowerem jeżdżę:	codziennie	kilka razy w tygodniu	kilka razy w miesiącu	rzadziej
Rowerem jeżdżę:	do pracy	na zakupy	rekreacyjnie	
Płeć:	kobieta	mężczyzna		
Wiek:	do 20 lat	20 – 40 lat	40 – 60 lat	powyżej 60 lat

(proszę podkreślić odpowiednią odpowiedź)

*Dziękuję za udział w konsultacjach i wypełnienie ankiety.*

**Prezydent Miasta Pabianic**  
**/-/ Grzegorz Mackiewicz**