

## NOTATKA SŁUŻBOWA

W dniu 23 sierpnia 2019 roku w Wydziale Infrastruktury Technicznej i Komunikacji UMP odbyło się spotkanie dotyczące budowy dróg dla rowerów na drogach powiatowych w ramach realizacji projektu „*Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach*”.

W spotkaniu udział wzięli:

1. Robert Manios – przedstawiciel nieformalnego stowarzyszenia Rowerowe Pabianice.
2. Arkadiusz Jaksa – przedstawiciel nieformalnego stowarzyszenia Rowerowe Pabianice.
3. Maciej Włazłowicz – starszy inspektor w Wydziale Infr. Tech. i Komunikacji.

W czasie spotkania przedstawiciele środowisk rowerowych wnieśli następujące uwagi do projektowanej budowy ddr:

1. **Etap A ul. Wspólna.** Środowiska rowerowe akceptują przeniesienie ddr na stronę północną, wnosząc następujące uwagi:
  - brak możliwości wjazdu/zjazdu z ddr w ulicę Torową, należy wygenerować;
  - przy przejeździe rowerowym przez ul. Wspólną na wysokości ul. Wiśniowej należy zastosować dodatkowe elementy bezpieczeństwa ruchu np. poduszki berlińskie lub przejazd/przejście wyniesione;
  - ddr powinna być w całości w jednolitym kolorze, nawet na wjazdach do posesji, tak aby zapewnić jej ciągłość; przejazdy rowerowe w kolorze czerwonym
  - ddr powinna być na jednym poziomie, bez tzw. fał;
  - brak możliwości bezpiecznego skrętu z ddr w ul. Karniszewicką w kierunku wschodnim;
  - na samej ddr zastosować pasy wibracyjne ostrzegające o skrzyżowaniu z ul. Karniszewicką.
2. **Etap B ul. Łaska:**
  - na wysokości przystanku Łaska/Tkacka zastosować rozwiązanie podobne jak na przystanku Łaska/Mielczarskiego, bez przeplatania ddr z chodnikiem a z przejściami dla pieszych z peronu.
3. **Etap C ul. Wiejska:**
  - na skrzyżowaniu z ulicą Wileńską odgięcie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów w głąb ul. Wileńskiej;
  - przy ul. 15 PP Wilków wygenerować zjazd/wjazd na ddr do ul. 15 PP Wilków.

**ul. Moniuszki:**

  - przed skrzyżowaniem z ul. Wiejską powinien być wygenerowany zjazd z ddr umożliwiający jazdę ul. Moniuszki na wprost przez skrzyżowanie, w kierunku parku;
  - przy przejeździe przez ul. Moniuszki na wysokości ul. Szarych Szeregów należy zastosować dodatkowe elementy bezpieczeństwa ruchu np. poduszki berlińskie lub z uwagi na okolice szkoły wyniesienie przejazdu i przejścia dla pieszych celem zwiększenia bezp.;
  - na samej ddr zastosować pasy wibracyjne ostrzegające o skrzyżowaniu z ul. Szarych Szeregów.

**ul. Szarych Szeregów:**

  - przy ul. Odrodzenia przemyśleć rozwiązanie z jednokierunkowymi pasami rowerowymi wokół parku.
  - na odcinku od ul. Łaskiej do ul. Odrodzenia proponowane rozwiązania nie mogą naruszać istniejącego drzewostanu, rozważyć inne możliwości. (odseparowane pasy rowerowe, ewentualne uspokojenie ruchu poprzez zastosowanie oznaczenia D 40 – strefa zamieszkania)

**ul. Śniadeckiego:**

  - zastosować słupki na wysokości miejsc parkingowych przed sklepem PAMSO tak aby maski pojazdów nie zastawiały ddr;
  - skrzyżowanie z ul. Wileńską – dopilnować odpowiednich łuków na ddr.
4. **Etap D ul. Wiejska:**
  - przy ul. Miodowej wygenerować zjazd/wjazd na ddr do ul. Miodowej.

5. Etap E **ul. Jana Pawła II:**

**ul. Jana Pawła II:**

- na skrzyżowaniu z ul. Wiejską powinien być wygenerowany zjazd z ddr umożliwiający jazdę ul. Jana Pawła II na wprost przez skrzyżowanie, w kierunku zachodnim; rozważyć przedłużenie zaprojektowanych pasów rowerowych do skrzyżowania z Wiejską.
- wygenerować wjazd na ddr z ul. Jana Pawła II od strony zachodniej;
- zastosować słupki na wysokości miejsc parkingowych przed szpitalem tak aby maski pojazdów nie zastawiały ddr.

**ul. Targowa:**

- przeanalizować zamianę drogi dla rowerów na ciąg pieszo-rowerowy, tak aby mieszkańcy posesji nie wychodzili na ddr.
- zaproponować rozwiązanie umożliwiające bezpieczny wariant włączenia się do ruchu na zasadach ogólnych dla jazdy w lewo, na wprost i w prawo w ul. Orlą.

6. Etap F proj. **ul. Popieluszki**

- brak przejazdów przez ul. Jasną i Polną;
- zastosowanie mocniejszej konstrukcji ddr na przecięciach z drogami polnymi i ul. Potokową (możliwość przejazdu ciężkiego sprzętu rolniczego);
- zastosować przy wjazdach i przecięciach z drogami słupki uniemożliwiające wjazd samochodów/quadów.
- rozważyć w przyszłości możliwość poszerzenia drogi rowerowej, dostosowania do rozmiarów takich jak na jej przedłużeniu – ul. Świetlickiego, z uwagi na wzrost natężenia ruchu na tym odcinku.
- uwzględnić i zapewnić rozwiązania techniczne umożliwiające montaż oświetlenia w niedalekiej przyszłości.

7. Etap G **ul. Kopernika:**

- włączenie z ulicy Piotra Skargi przy samym skrzyżowaniu, na całym odcinku ddr po stronie wschodniej.
- Umożliwić wjazd na ddr skracającym z ul. Piotra Skargi w prawo w ul. Kopernika

8. Etap H **ul. 20 Stycznia:**

- w związku z brakiem możliwości wjazdu/zjazdu z ul. Myśliwskiej; alternatywnie rozpatrzyć opcję z zejściem ddr do ulicy przed rondem i poprowadzenia ruchu po rondzie na zasadach ogólnych, ale wtedy rozwiązać problem włączenia łącznika z ul. Waltera Jankego lub poprowadzenie ddr wokół ronda ze zjazdem na jezdnię na ul. Myśliwską. Propozycje rozwiązań w dołączonych grafikach.

9. Etap I **ul. Partyzancka:**

- bezpieczny zjazd i wjazd z ciągu pieszo-rowerowego przy skrzyżowaniu z Widzewską na ul. Partyzancką w obu kierunkach.

Uwagi ogólne:

- wygenerować wjazdy i zjazdy na ddr z ulic poprzecznych;
- na ddr zastosować pasy wibracyjne informujące rowerzystów o zbliżaniu się do skrzyżowań z ruchliwymi ulicami lub tam gdzie jest ograniczona widoczność
- wszelkie zjazdy z ddr, przejazdy rowerowe wykonać bez zastosowania krawężników o nachyleniu zgodnym z rozporządzeniem.
- zastosować zakręty i łuki a nie kąty.
- uwzględnić przy przejazdach podpory w formie poręczy a przy drogach rowerowych specjalne kosze na śmieci dla rowerzystów.
- zastosować na drogach rowerowych nawierzchnie asfaltową.

- przy przebiegu drogi rowerowej za wiatami przystankowymi zastosować barierki po obu stronach wiaty celem uniemożliwienia bezpośredniego wejścia pieszego zza wiaty i zwiększenia kąta widoczności.

Na tym spotkanie zakończono.

Sporządził

STARSZY INSPEKTOR

*Maciej Wlazłowicz*

Załączniki graficzne – propozycje rozwiązań.

1. Zabezpieczenie przed wtargnięciem zza wiaty.



2. Zastosowane odgięcie przed przejazdem celem poprawy bezp. oraz na przejeździe brak krawężnika (np. Wiejska/Wileńska)



3. Zastosowanie przejazdu na wyniesieniu (np. Wspólna/Wiśniowa, Moniuszki/Śniadeckiego).



4. Częsty skutek braku słupków oddzielających strefy parkowania od dr. (częsty skutek braku słupków oddzielających strefy parkowania od dr.).



5. Wariant zjazdu i wjazdu z ddr (np. Wspólna przy Torowej)



6. Oddzielenie części dla samochodów od pasa dla rowerów (np. na Szarych Szeregów)



## 7. Oddzielenie od ciągu pieszego krawężnikiem leżącym

14:12 Śr. 28.08

LTE 43%

www.gov.pl

### PRZYKŁADY ZASTOSOWANIA



Krawężnik ułożony na płasko oddzielający część drogi dla rowerów od części drogi dla pieszych. Zróżnicowanie wysokości nawierzchni.

**Uwaga:** zgodnie z treścią Dz.U. 2015 poz.1314 od 1.07.2017 r. na drodze dla pieszych wymagane jest oznakowanie poziome P-26 „piesi”.



8. Rozwiązania wokół ronda (np. 20 Stycznia/Waltera Jankego/Myśliwska)

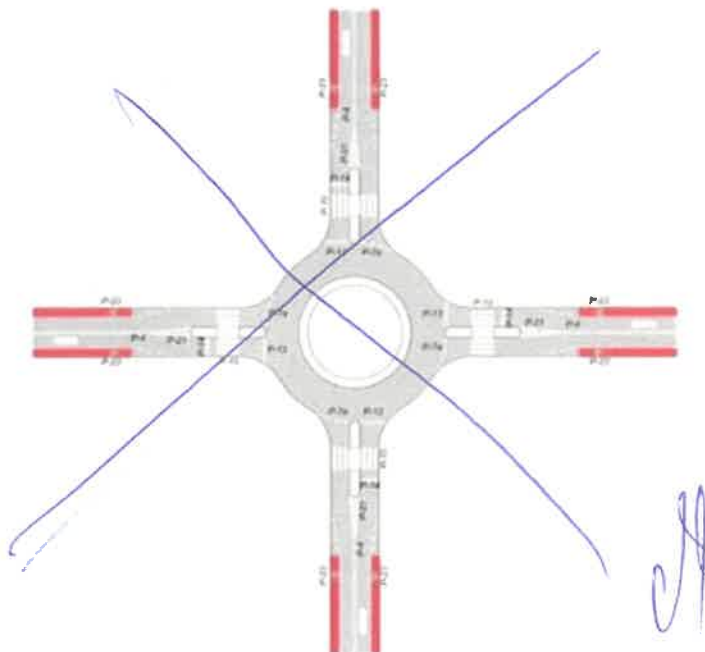
14:03 Śr. 28.08

LTE 46%

www.gov.pl



Rys. 6.24. Skrzyżowanie typu male rondo - jednokierunkowe drogi dla rowerów przed i za rondem, na rondzie ruch mieszany rowerów i innych pojazdów



Rys. 6.25. Skrzyżowanie typu male rondo - pasy ruchu dla rowerów przed i za rondem, na rondzie ruch mieszany rowerów i innych pojazdów





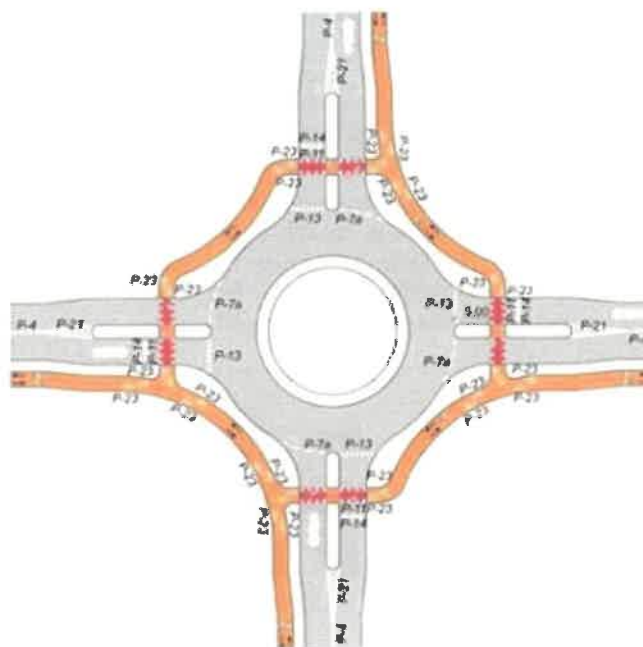
Rys. 6.26. Skrzyżowanie typu rondo z jednokierunkowymi drogami dla rowerów  
- jednokierunkowy ruch rowerów wokół ronda

Dwukierunkowa droga dla rowerów może być włączona do jednopasowej jezdni ronda jako  **dodatkowy wlot**. Rozwiązanie to jest możliwe, jeśli między sąsiednimi wlotami jest zapewniona odległość umożliwiającą realizację rozwiązania poprawnego geometrycznie (rys. 6.28).

Na **rondach mini i małych** wprowadzonych w celu uspokojenia ruchu i w strefach ograniczonej prędkości do 30 km/h ruch rowerowy powinien być prowadzony na zasadach ogólnych.

Ronda to rozwiązania znacznie poprawiające bezpieczeństwo ruchu. Jakkolwiek wydłużają drogę przejazdu przez skrzyżowanie, to są bezpieczniejsze niż skrzyżowania bez i z sygnalizacją świetlną.

130

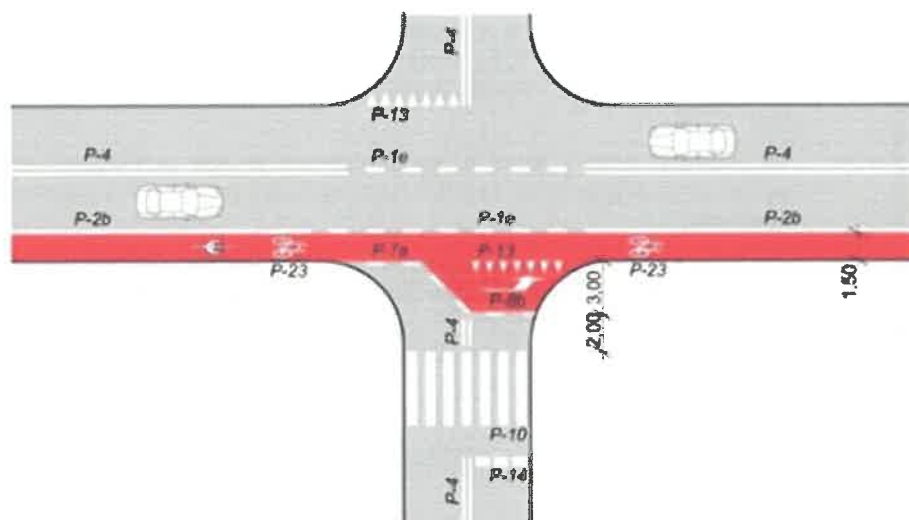


Rys. 6.27. Skrzyżowanie typu rondo z dwukierunkowymi drogami dla rowerów  
- dwukierunkowy ruch rowerów wokół ronda

## 9. Rozwiązanie dot. umożliwienia skrętu na skrzyżowaniu w lewo (np. Karniszewicka/Wspólna).

14:04 Śr. 28.08

LTE 45%



Rys. 6.30. Skrzyżowanie - azyl dla rowerzystów skręcających w lewo „w dwóch krokach”

### 6.7 Zjazd i wjazd na drogę dla rowerów

Zjazd z drogi dla rowerów na jezdnię i wjazd z jezdni na drogę dla rowerów mogą być usytuowane niezależnie od skrzyżowań. Często takie zjazdy i wjazdy, zwłaszcza przy etapowej realizacji sieci tras rowerowych, są położone w niewielkiej odległości od skrzyżowania. Ze względów bezpieczeństwa należy je tak usytuować, aby nie stanowiły elementów zakłócających płynność manewrów wykonywanych na skrzyżowaniach i zapewniały bezpieczeństwo rowerzystom i innym uczestnikom ruchu drogowego.

Schemat zjazdu z jednokierunkowej drogi dla rowerów na jednokierunkowy pas ruchu dla rowerów pokazano na rys. 6.31 i na rys. 6.32. W obu przypadkach zastosowany jest element fizycznie chroniący rowerzystę przed kolizją z innym pojazdem (wysepka ze słupkiem przeszkodowym, pas zieleni, itp.). Nie należy stosować zjazdów na jezdnię bez takich elementów ochronnych.

133

