

Budowa dróg rowerowych – dobre i złe praktyki na przykładach z miast europejskich

Sebastian Pawłowski
Politechnika Radomska, 16 XII 2010





25 lat dojeżdżałem codziennie do pracy w 90% rowerem i teraz ta „nowoczesna” ul. Słowackiego mnie przeraża. Zdecydowanie bardziej niż kiedy borykałem się tu z dziurami, garbami i tabunami tirów. Może narażając się pełniłem „misję” ;–) by nie zapomniano o ludziach co to auto zostawili w garażu i akurat teraz jadą rowerem. Owszem nie zapomniano, tyle że potraktowano rowerzystów jak pałętających się li tylko wycieczkowiczów i emerytów. Im się nie spieszy i mogą sobie 100 razy przeprowadzać (czy nawet przejeżdżać) z jednej strony ulicy na drugą, bo tu ścieżka porwana jest na odcinki! Jak dotychczas jechałem do pracy 20 minut to jak teraz zmieszczę się w 45 to będzie nieźle. A i tak będę musiał wykonać kilka ryzykownych manewrów w poszukiwaniu miejsca gdzie mogę jechać rowerem. (...)

Nie dość, że rowerzysta został zepchnięty na ścieżkę, to każdą bramę, ulicę poprzeczną, przystanki czy pieszych musi traktować jak leżącego policjanta (nie pogoni się już!). To jeszcze takie nie tylko spowalniające pasztety mu urządzono! Gdybym nie miał postawionego zakazu jazdy rowerem, to olałbym, ale zepchnięto mnie w ten pasztet i pozostaje mi na dobre przesiąść się w auto, bo autkiem to owszem fajniej niż onegdaj jechać się będzie!

Pozdrawiam nieobojętnych rowerowym tematom,
„Załamany”

[Film z przejazdu ulicą Słowackiego >>>](#)

Problem:

„car oriented cycle infrastructure”

(dr Piotr Kuropatwiński)

Wymogi

- Spójność sieci
- Bezpośredniość połączeń
- Atrakcyjność przebiegu
- Bezpieczeństwo
- Nawierzchnia

Infrastruktura ma zachęcać, a nie zniechęcać

Cel: usprawnić ruch rowerowy
„cycle oriented cycle infrastructure”

Mit:
albo sprawność
albo bezpieczeństwo

Rozwiązania, które wydają się bezpieczne?
czy
Rozwiązania, które są bezpieczne?

Czy wydzielona droga rowerowa zawsze zwiększa
bezpieczeństwo?
- zwiększenie liczby punktów kolizji na skrzyżowaniach!

Przebieg
- skrajnia







Przebieg

- prostolinijność
- profilowanie łuków













Przebieg
- nadrzędność





Przebieg – profil pionowy
- zjazdy





Skrzyżowania
- przejazd na wprost

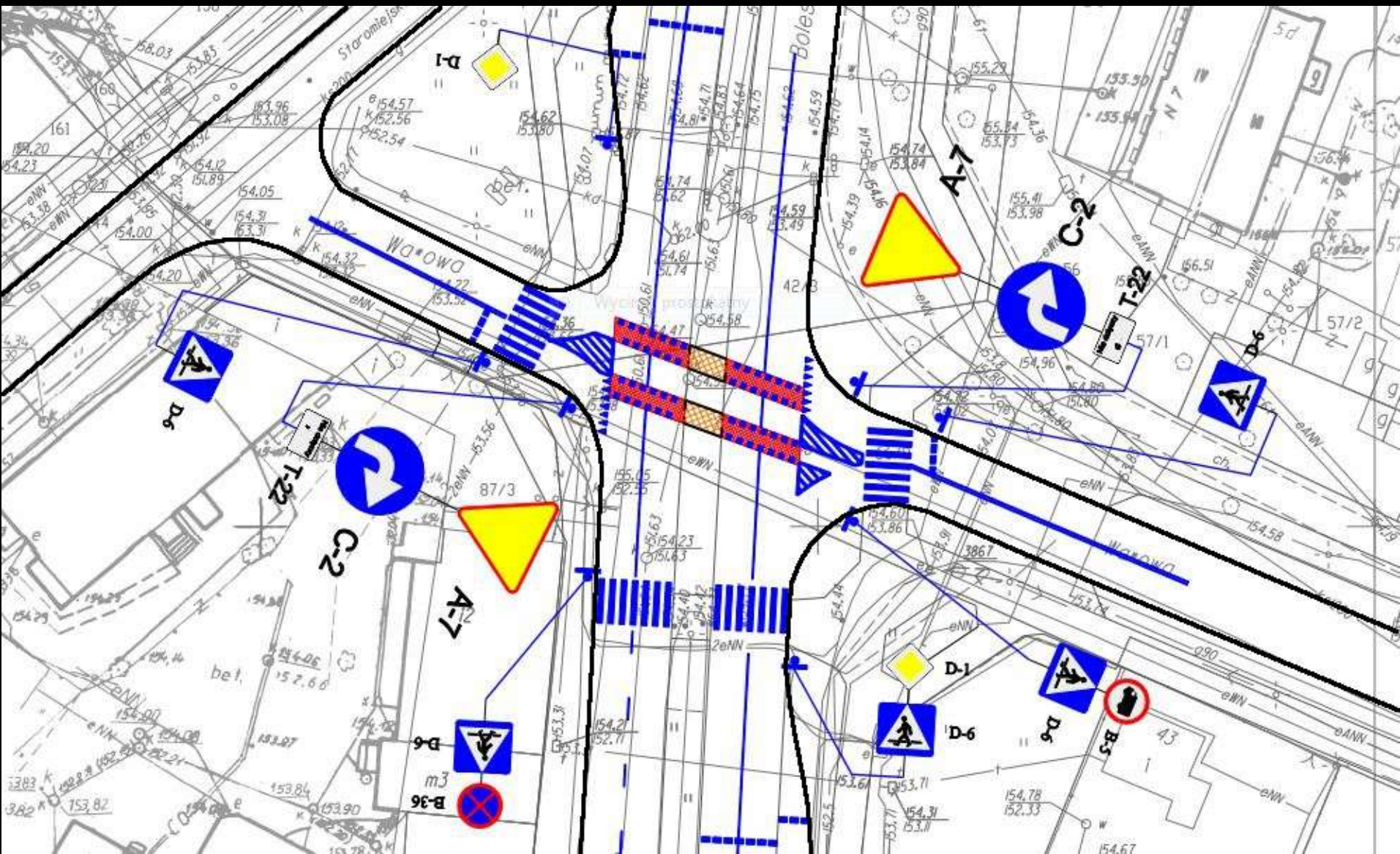


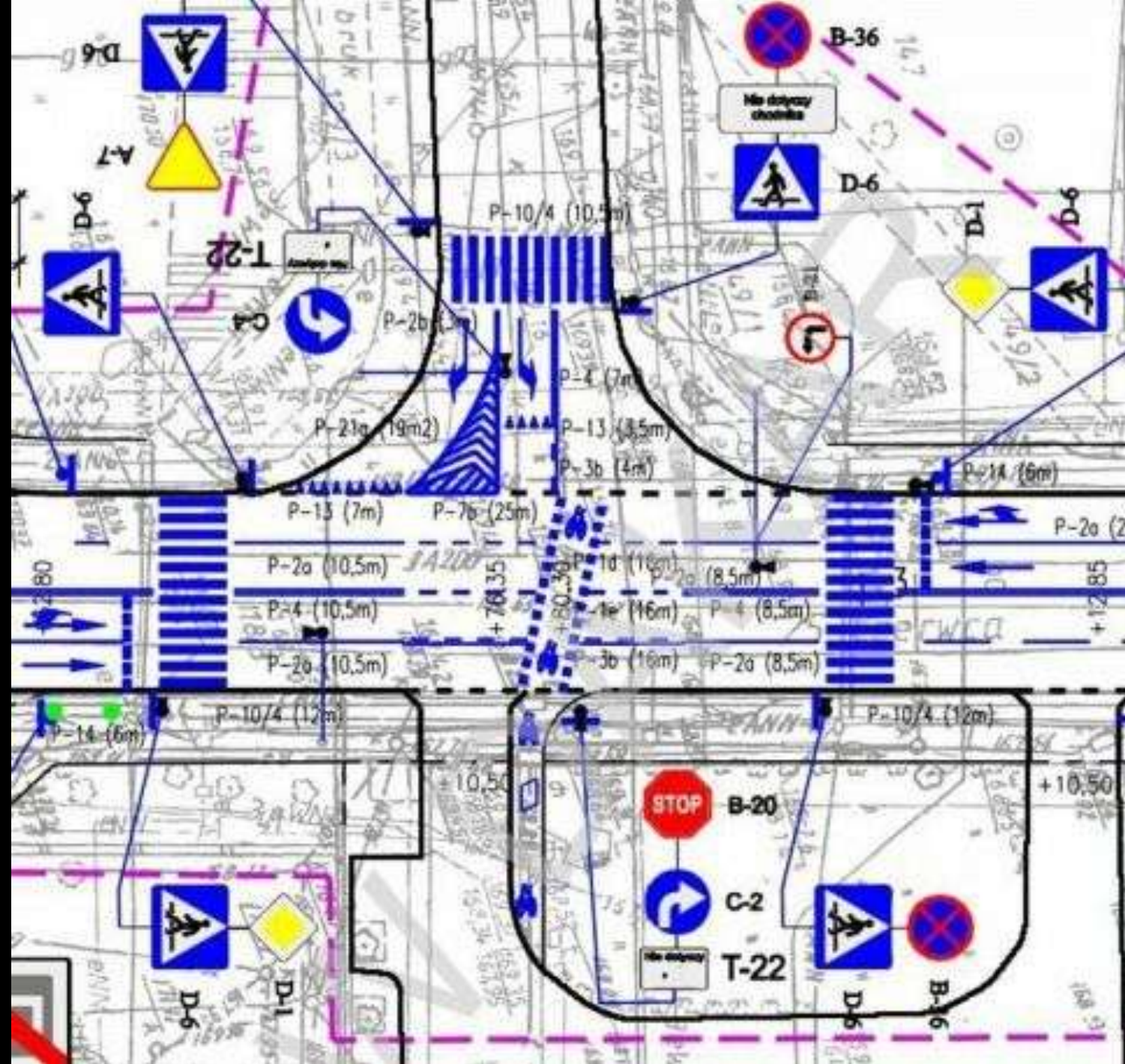




Nie dotyczy
rowerów







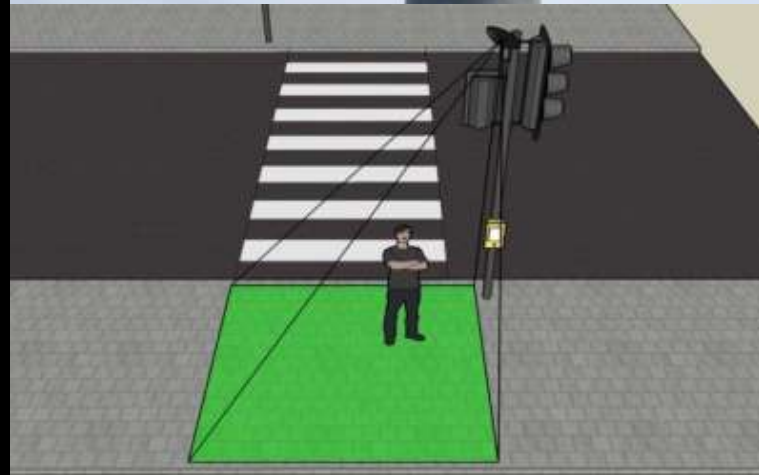
- sygnalizacja

12

UWAGA!

Chcesz przejść
dotknij
przycisk



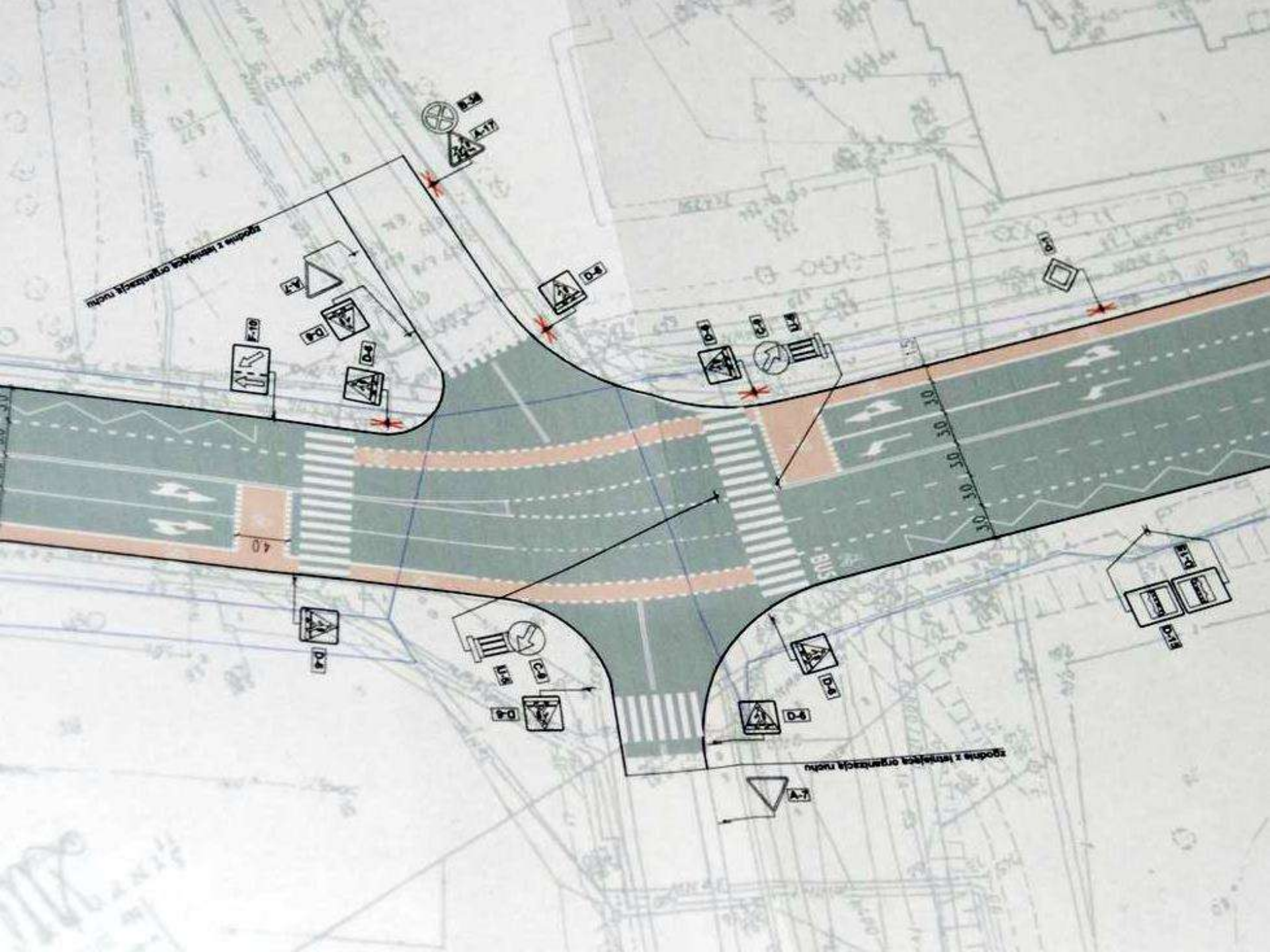






- služby





Przejazdy







Włączenia do ruchu ogólnego



Ułatwienia w ruchu
- pod prąd







Nawierzchnia





Udogodnienia



FIETS-
VERKEER
NAAR

www.TEKSTNAAR.nl

RI

FIETS BERAAD



uspokojenie





laarproducten

TE HUUR
MAX
020-432 23 85

TE HUUR
020-432 23 85

JOEPIE
GEDRUKKERIJ

BULOVA
The perfect timing

KOP
PRINTING

3 Rotterdam
Lijn 3 Rotterdam
020-432 23 85



parkingi





Public transport
is better for you
than your car
Park your bike here





użytkownicy











Budowa dróg rowerowych – dobre i złe praktyki na przykładach z miast europejskich

Sebastian Pawłowski

**Prezentacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego**



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

