**B-1. CHARAKTERYSTYKA INFRASTRUKTURY PRZEZNACZONEJ DO RUCHU  
 ROWEROWEGO.**

W opracowanej koncepcji wytyczaną trasę rowerową na danym odcinku nazywamy ścieżką rowerową. Dawniej nazwą ścieżka rowerowa określano drogę dla rowerów. My przyjęliśmy zasadę spójności nazewnictwa. Projektowany przebieg tylko miejscami będzie miał przebieg drogą dla rowerów (drogą rowerową), lub drogą dla pieszych i rowerów (ciągiem pieszo-rowerowym, lub rowerowo- pieszym).

Zgodnie z wymaganiami koncepcji przez trasy rowerowe rozumie się w szczególności:

* Samodzielnie, wydzielone drogi przeznaczone do ruchu rowerowego poza siecią drogową   
   i uliczną - poza układem dróg publicznych (jedno- i dwukierunkowe).
* Drogi dla rowerów i pasy ruchu dla rowerów zlokalizowane w pasach drogowych dróg   
   publicznych.
* Drogi publiczne i niepubliczne (wewnętrzne, zakładowe, leśne, technologiczne)   
   o małym natężeniu ruchu samochodów (do 1000 samochodów na dobę, 100 samochodów na  
   godzinę w szczycie).

W koncepcji używamy również nazw : szlak rowerowy i trasa rowerowa. Szlak rowerowy to po prostu oznakowany w terenie oraz na mapie odcinek trasy rowerowej. Trasą rowerową możemy nazwać też określony do przejechania odcinek ścieżki rowerowej lub określić warunki przejezdności na zasadzie: trudna trasa rowerowa, trasa dla rowerów miejskich i.t.p. Trasą rowerową możemy nazwać zespół rozwiązań technicznych czytelnie i funkcjonalnie łączących drogi rowerowe, ulice o małym ruchu pojazdów, łączniki rowerowe, śluzy rowerowe, a przede wszystkim przejazdy rowerowe prze drogi publiczne.

Przejazdy dla rowerów przez drogi publiczne są najważniejszym punktem spójności tras rowerowych a przede wszystkim dróg rowerowych, szczególnie w miejskim terenie zabudowanym. Od początku wdrażania tego rozwiązania stanowiły ogromny konflikt pomiędzy wszystkimi użytkownikami tych miejsc (kierowcami, pieszymi i rowerzystami). Owszem to rozwiązanie jest kontrowersyjne, ale praktycznie tylko na odcinkach drogi o dużym ruchu pojazdów nieograniczonej innymi nakazami podporządkowania. Rozwiązanie przejazdu rowerowego najlepiej funkcjonuje a zarazem zapewnia bezpieczeństwo w miejscach, gdzie kierowca samochodu musi się zatrzymać, przed rondem, przed skrzyżowaniem dróg o tych samych parametrach pierwszeństwa, przed skrzyżowaniem z drogą   
z pierwszeństwem przejazdu, przed przejazdem kolejowym, na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną, i in.

Niezrozumienie tych wcale nie zasadniczych definicji powoduje czasami konflikty pomiędzy rowerzystami a innymi użytkownikami danej drogi lub pasa ruchu.

Nie pomaga temu również oznakowanie pionowe zarówno drogi rowerowej/ciągu pieszo- rowerowego znakami drogowymi odnoszącymi się zarówno do rowerzystów, jak tez do innych użytkowników drogi lub pasa ruchu. Oznakowanie poziome w jakiś sposób to precyzyjniej określa, gdzie dany pas jest drogą rowerową lub ciągiem pieszo-rowerowym, ale trwałość tego oznakowania jest niezwykle krótka. Najwięcej niejasności wśród użytkowników drogi, chodnika, pasa ruchu wzbudza zabarwione podłoże- czerwono brązowy asfalt, ceglano czerwona kostka brukowa. Obecnie są to bardzo chaotyczne rozwiązania, szczególnie w ciągach chodników dla pieszych, które przecinają wyjazdy z posesji.

W wyznaczaniu ścieżki rowerowej braliśmy kryteria C.R.O.W., które w sposób oczywisty nakazują podstawowe zasady:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **kryteria C.R.O.W.** | | | | | | | | |  |
|  | **spójność (S)** | Spójność oznacza, że trasy łączą ze sobą wszystkie źródła i cele podróży, umożliwiają (w ciągu kilku minut) łatwy do nich dojazd i dają możliwość wyboru wariantów podróży w zależności od preferencji; w rejonach zwartej zabudowy trasy główne powinny być uzupełniane innymi trasami niższego rzędu (o charakterze miejskim lub lokalnym). Rezygnacja z wykonania danej trasy głównej (lub jej fragmentu) może spowodować, że sieć stanie się niespójna, nieciągła i niedostępna oraz nie zachęci do wyboru roweru jako środka transportu. | | | | | | | |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | **bezpośredniość (N)** | Bezpośredniość oznacza możliwie najkrótsze powiązania pomiędzy źródłami i celami podróży (preferowane są trasy krótsze, nawet te o gorszych parametrach); zalecany współczynnik wydłużenia trasy: nie większy niż 1,2; odcinkowe zwiększenie wartości tego współczynnika wynika z konieczności omijania istniejącej zwartej zabudowy, terenów przemysłowych i stromych wzniesień. Niespełnienie tego warunku może spowodować, że rowerzyści skorzystają z ulic, przy których nie da się wydzielić dróg lub pasów ruchu dla rowerów. | | | | | | | |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | **atrakcyjność (A)** | Elementy decydujące o atrakcyjności trasy: • oświetlenie; • bezpieczeństwo indywidualne; • zieleń w otoczeniu trasy; • czytelność trasy. Niespełnienie tego warunku może zniechęcić do korzystania z roweru jako środka komunikacji, zwłaszcza w porze nocnej lub może powodować wybór trasy dłuższej, ale ciekawszej. | | | | | | | |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | **bezpieczeństwo w ruchu drogowym (B)** | Elementy bezpieczeństwa dla ruchu rowerowego: • rozdzielenie różnych rodzajów ruchu; • jednoznaczność sytuacji (czyli brak krzyżowania się różnych rodzajów ruchu w nieoczekiwanych miejscach); • właściwa szerokość dróg oraz właściwa geometria skrzyżowań i ich oznakowanie (zwłaszcza dobór znaków poziomych); • dobra widoczność (czyli doprowadzenie do krzyżowania się różnych rodzajów ruchu w miejscach dobrze widocznych z daleka); • konsekwentne prowadzenie ruchu rowerowego po jednej stronie jezdni (a jeśli przenoszenie ruchu rowerowego na drugą stronę jezdni, to w miejscach o dobrej widoczności, gdzie samochody jadą z ograniczoną prędkością); niespełnienie tego warunku to jedna z najczęstszych przyczyn nieużywania roweru do celów komunikacyjnych. | | | | | | | |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | **wygoda (W)** | Elementy decydujące o wygodzie trasy: • równość nawierzchni (optymalna nawierzchnia bitumiczna); • brak krawężników i garbów w poprzek drogi rowerowej; • małe pochylenia podłużne (nie większe niż 6%); • mało utrudnień w ruchu, wymagających zmniejszenia prędkości jazdy przez rowerzystę lub zatrzymania się; • brak konieczności intensywnego manewrowania rowerem między parkującymi samochodami i pieszymi; to warunek istotny dla osób o mniejszej kondycji i słabszym zdrowiu oraz osób, którym zależy na krótkim czasie przejazdu. | | | | | | | |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |