



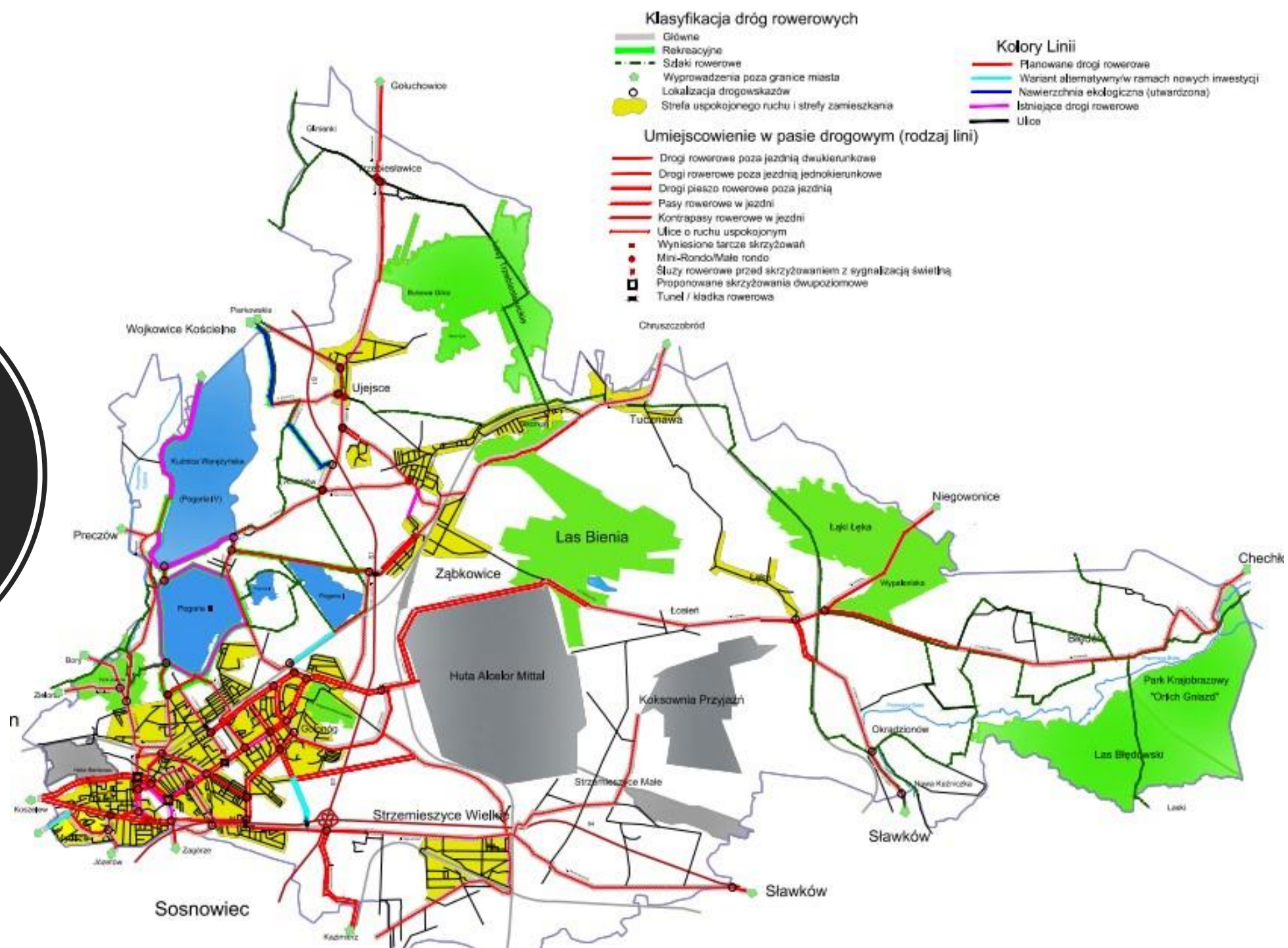
Polityka i praktyka rowerowej infrastruktury

z przykładami realizacyjnymi

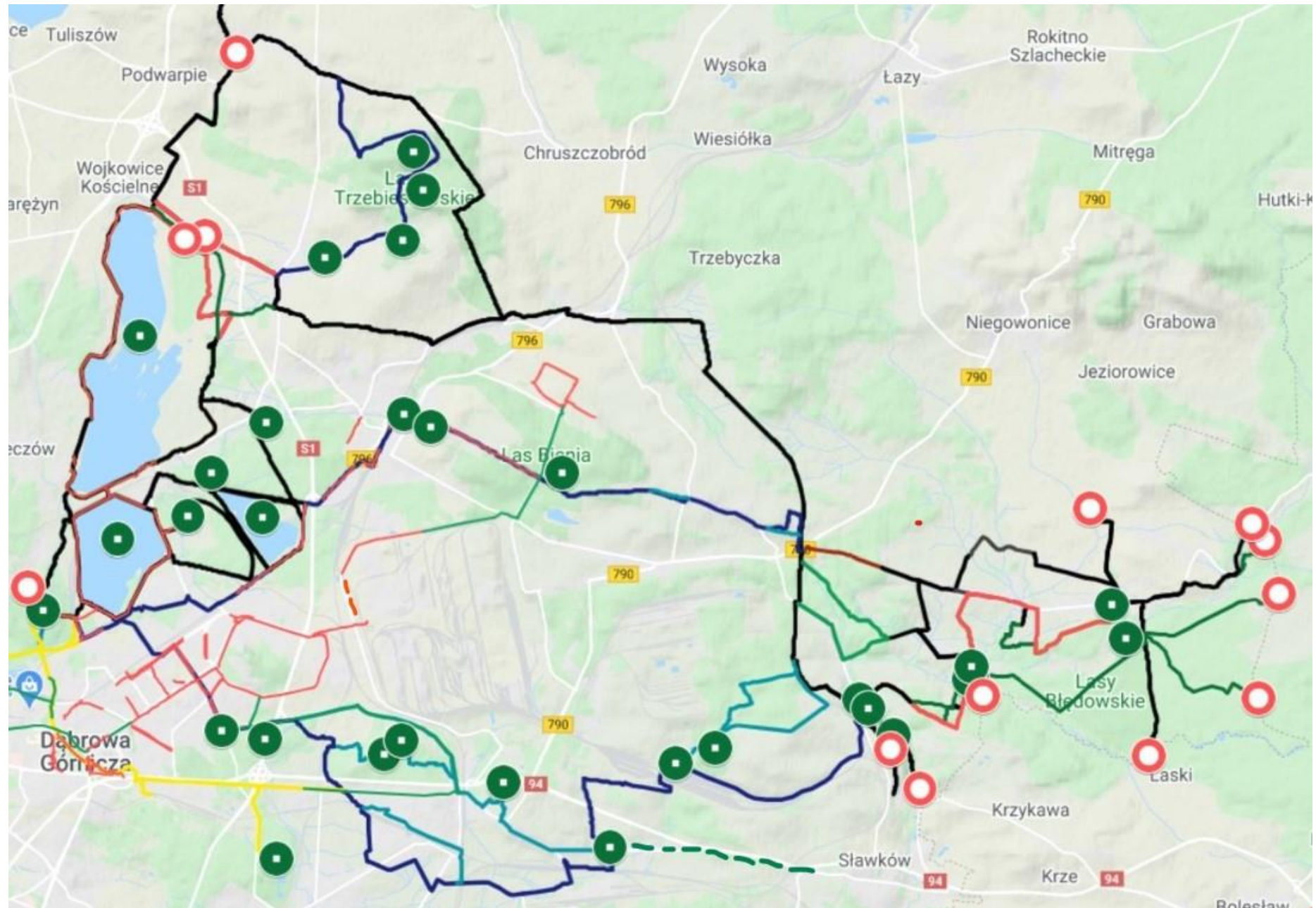


Miejski Zespół Konsultacyjny ds. Polityki Rowerowej

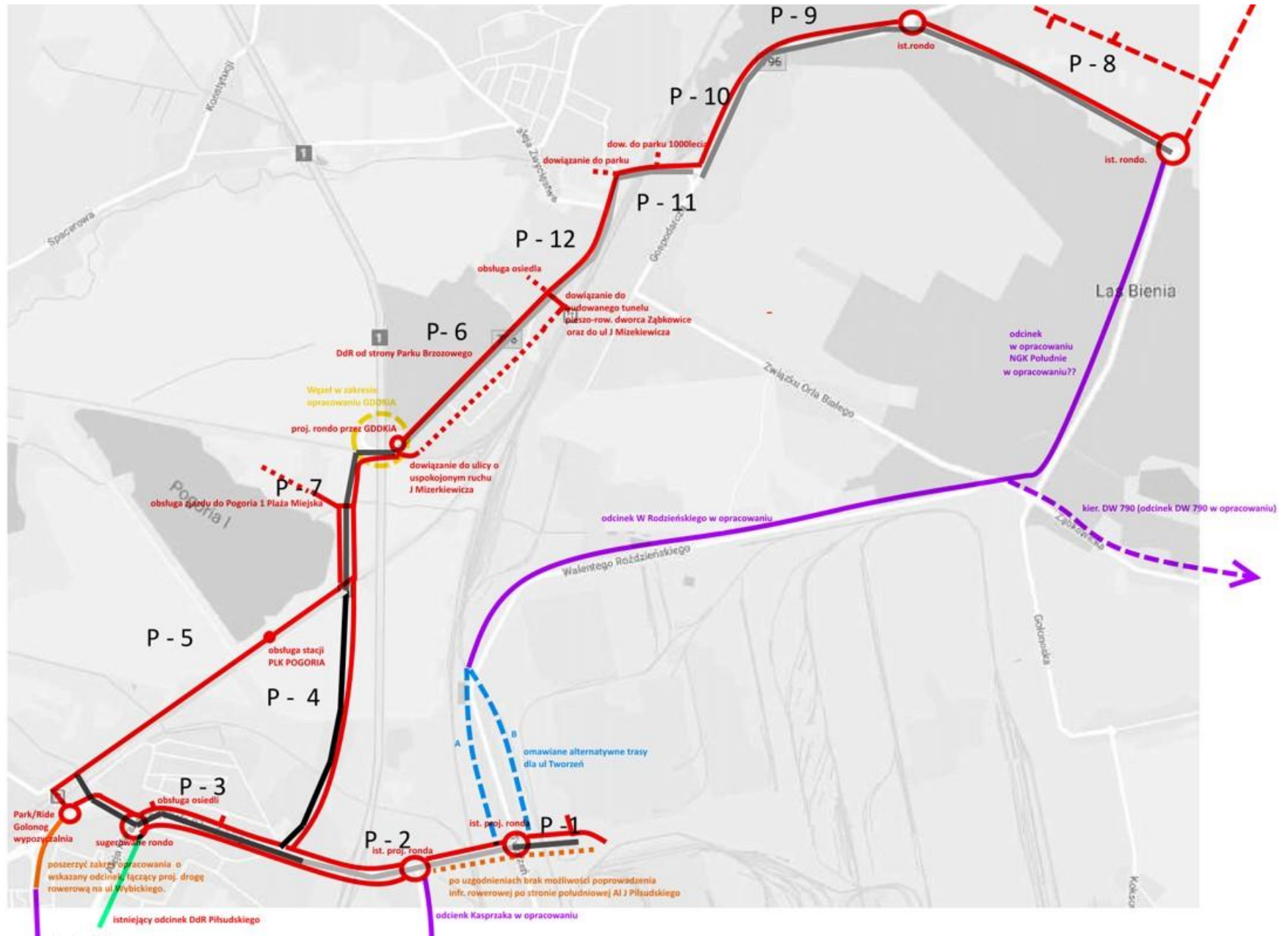
Prace
konceptyjne
1



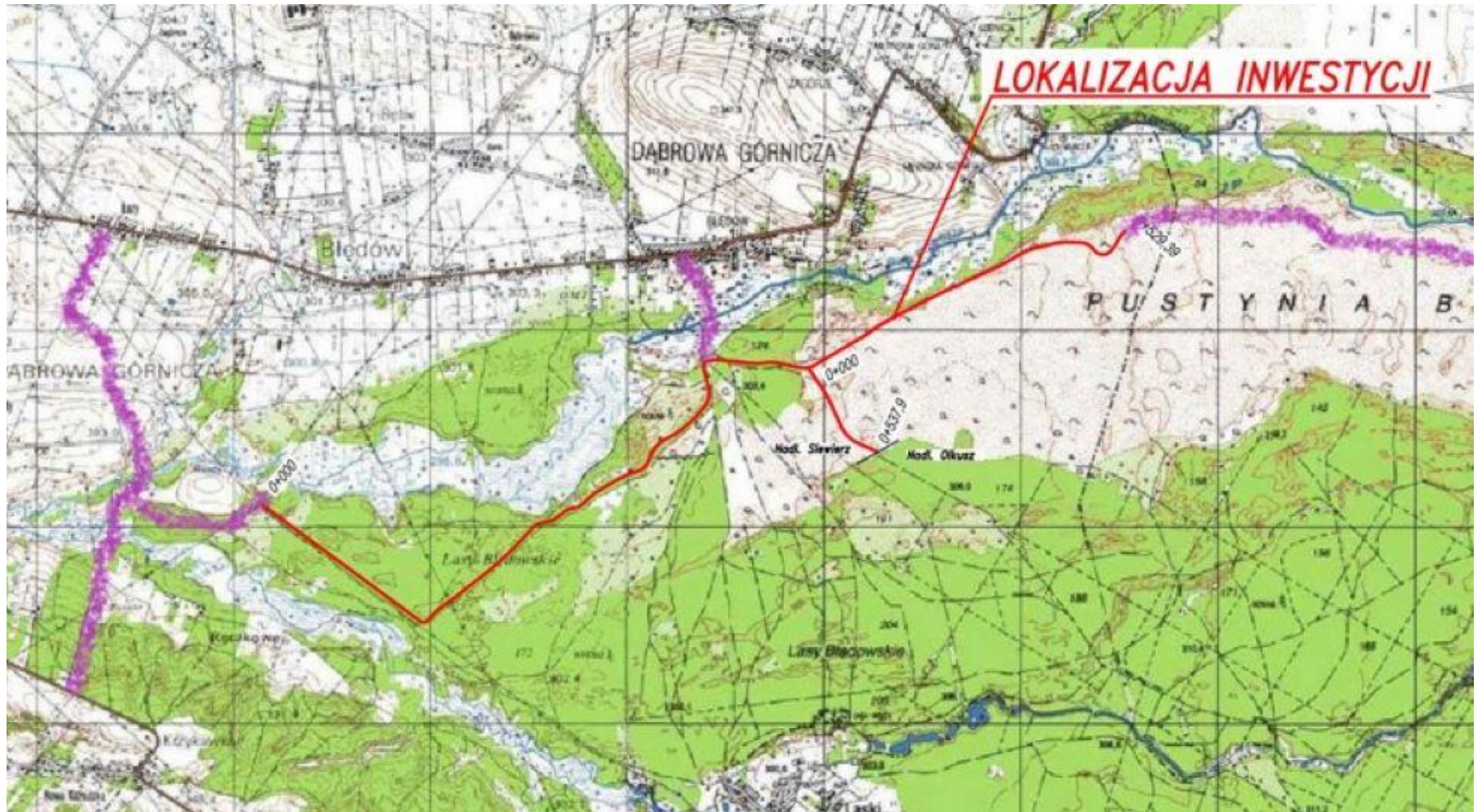
Prace
konceptyjne
2



Prace koncepcyjne 3



LOKALIZACJA INWESTYCJI





Dokąd?



Pobierz aplikację



Okol.: Dąbrowa Górnicza, Woj. Śląskie

ADR2

ADR1

Do/z Łęknic

ulica Podgórna

ulica Siewierska

ulica Siewierska

ulica Giszowa

ulica Bukowa

ulica Topolowa

ulica Topolowa

ulica Północna

ulica Podleknicka

ulica Stołhika

Granitowa

100m

Opinia

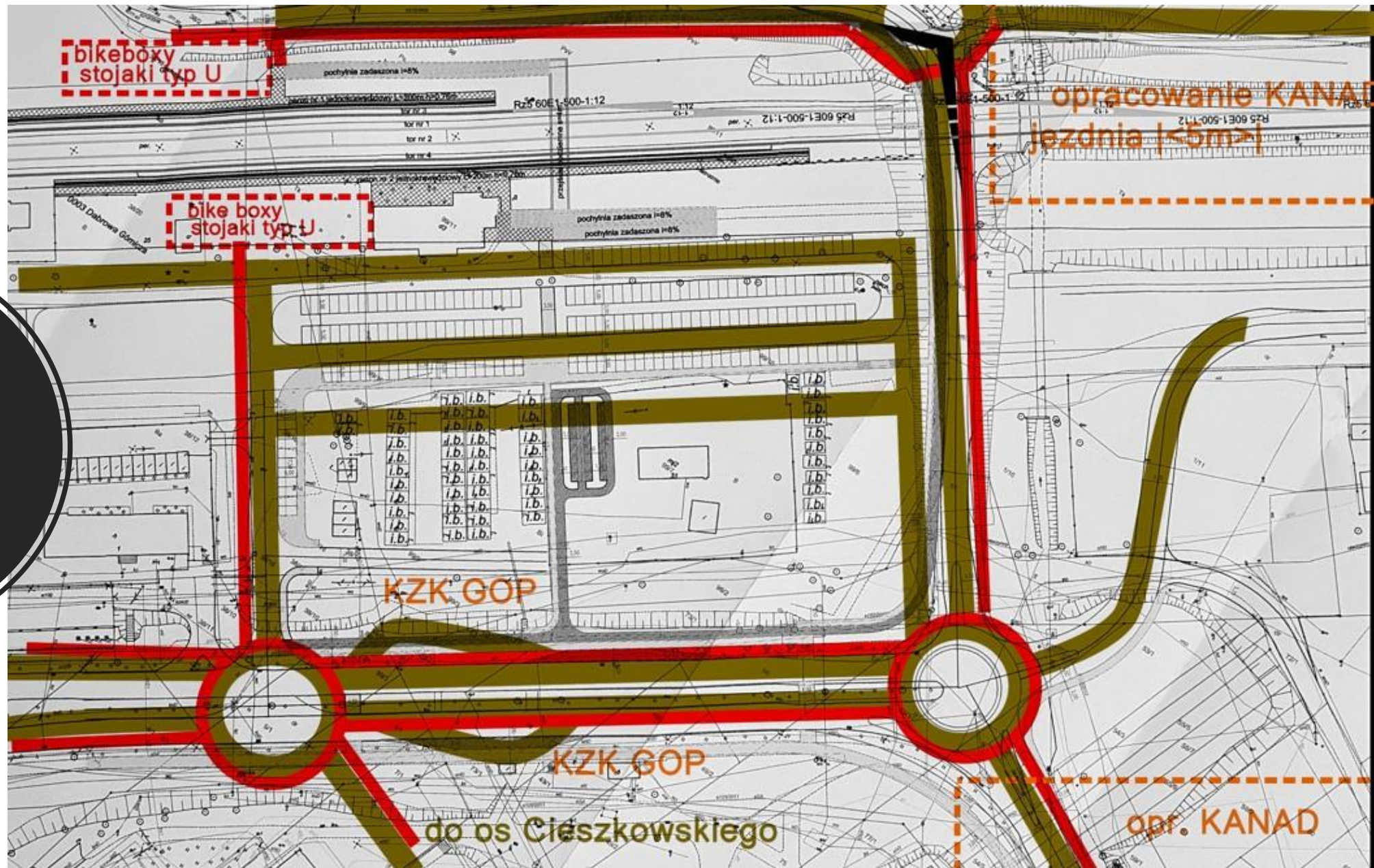
Warunki Prywatność i pliki cookie

© 2017 HERE, 2014 DigitalGlobe, EuroGeographics

Prace koncepcyjne-4



Prace
konceptyjne
5

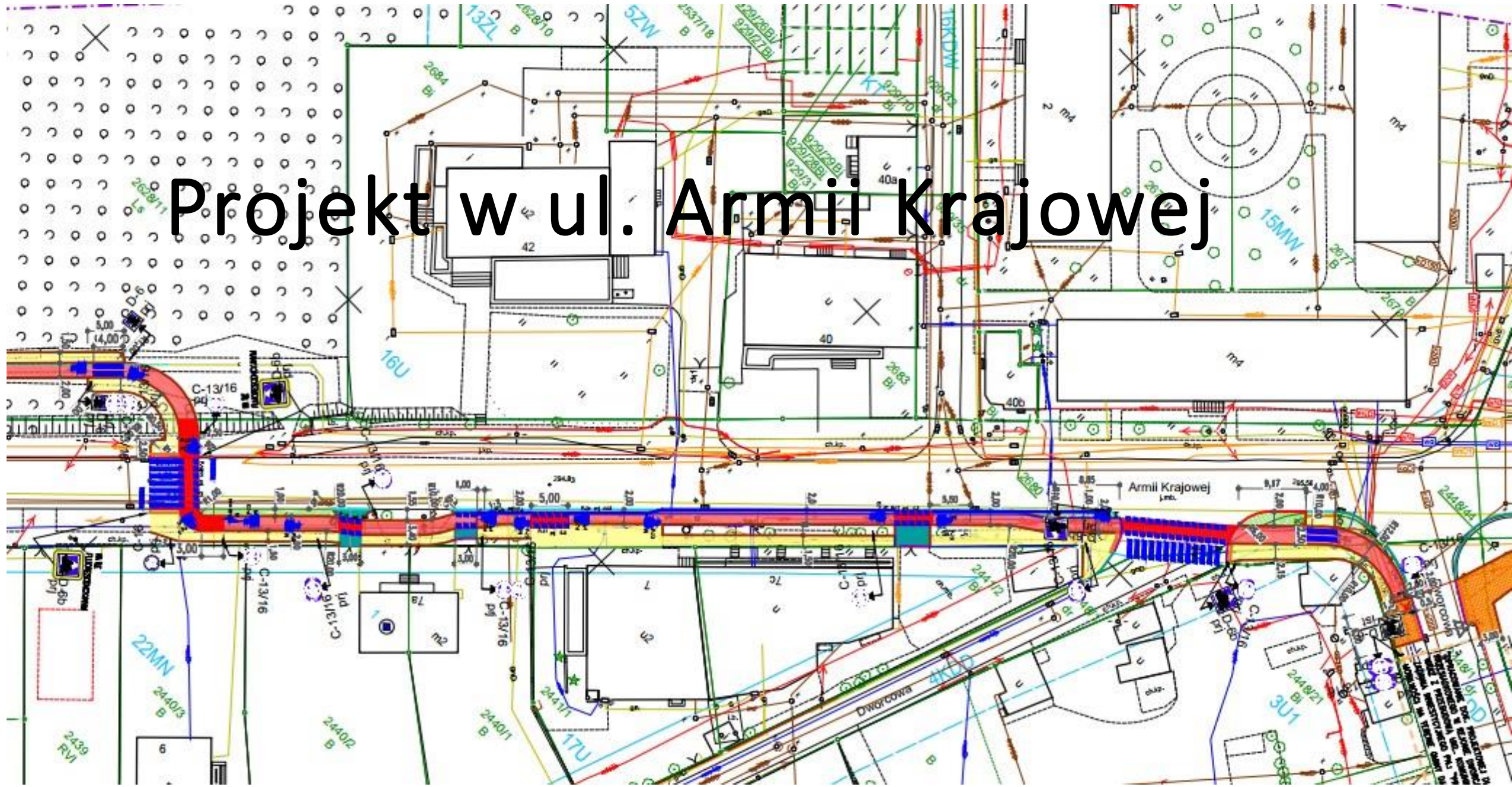


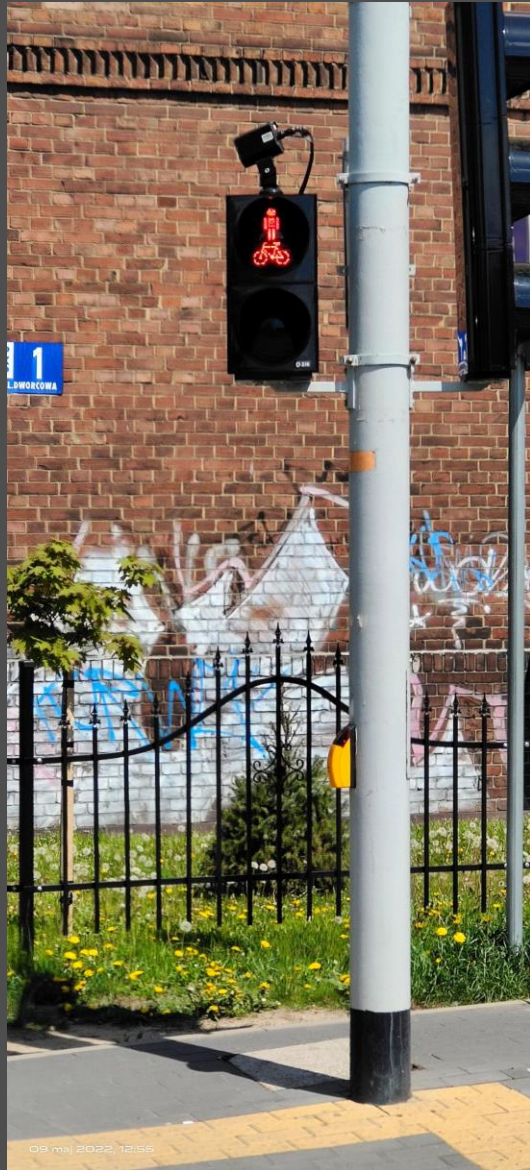
Budowa ronda rowerowego

w dzielnicy Gołonóg

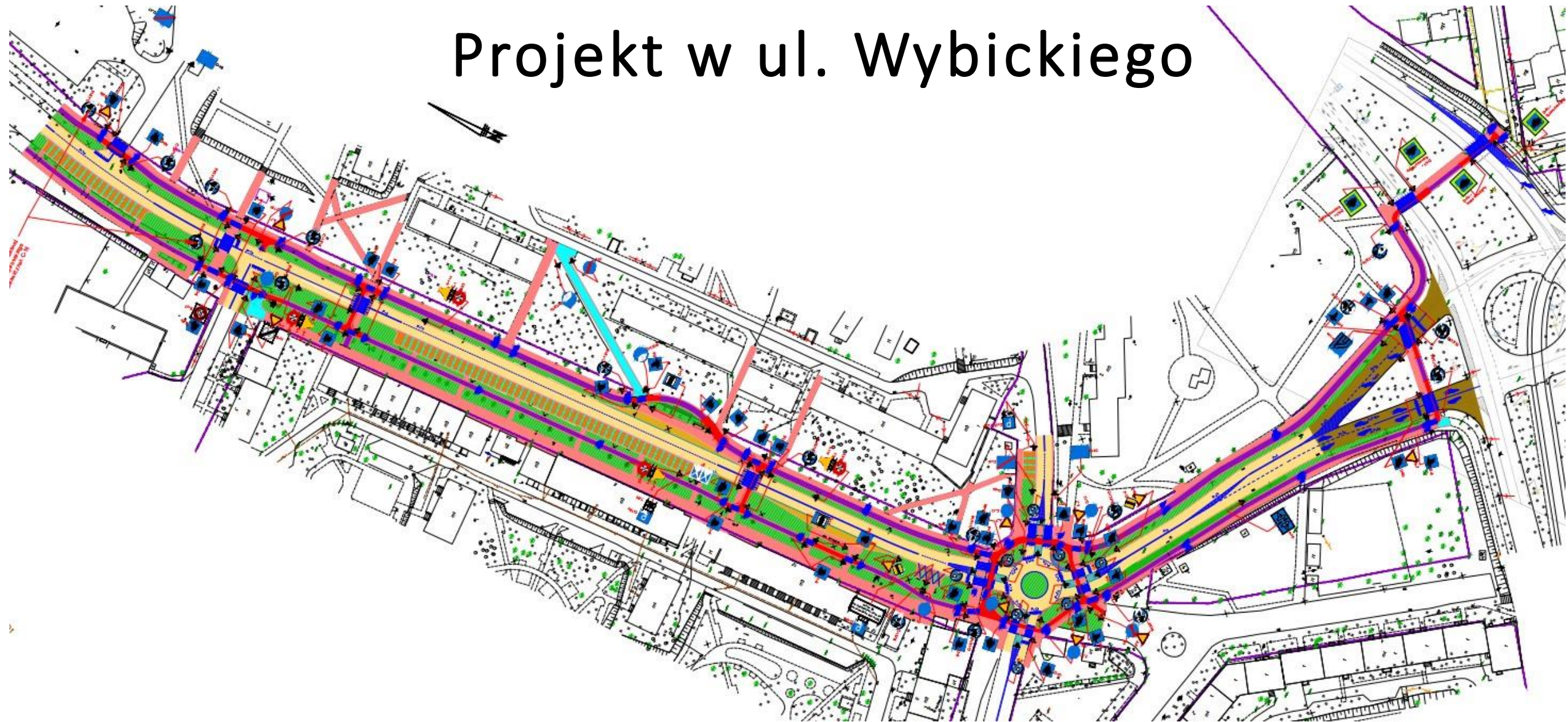


Projekt w ul. Armii Krajowej





Projekt w ul. Wybickiego

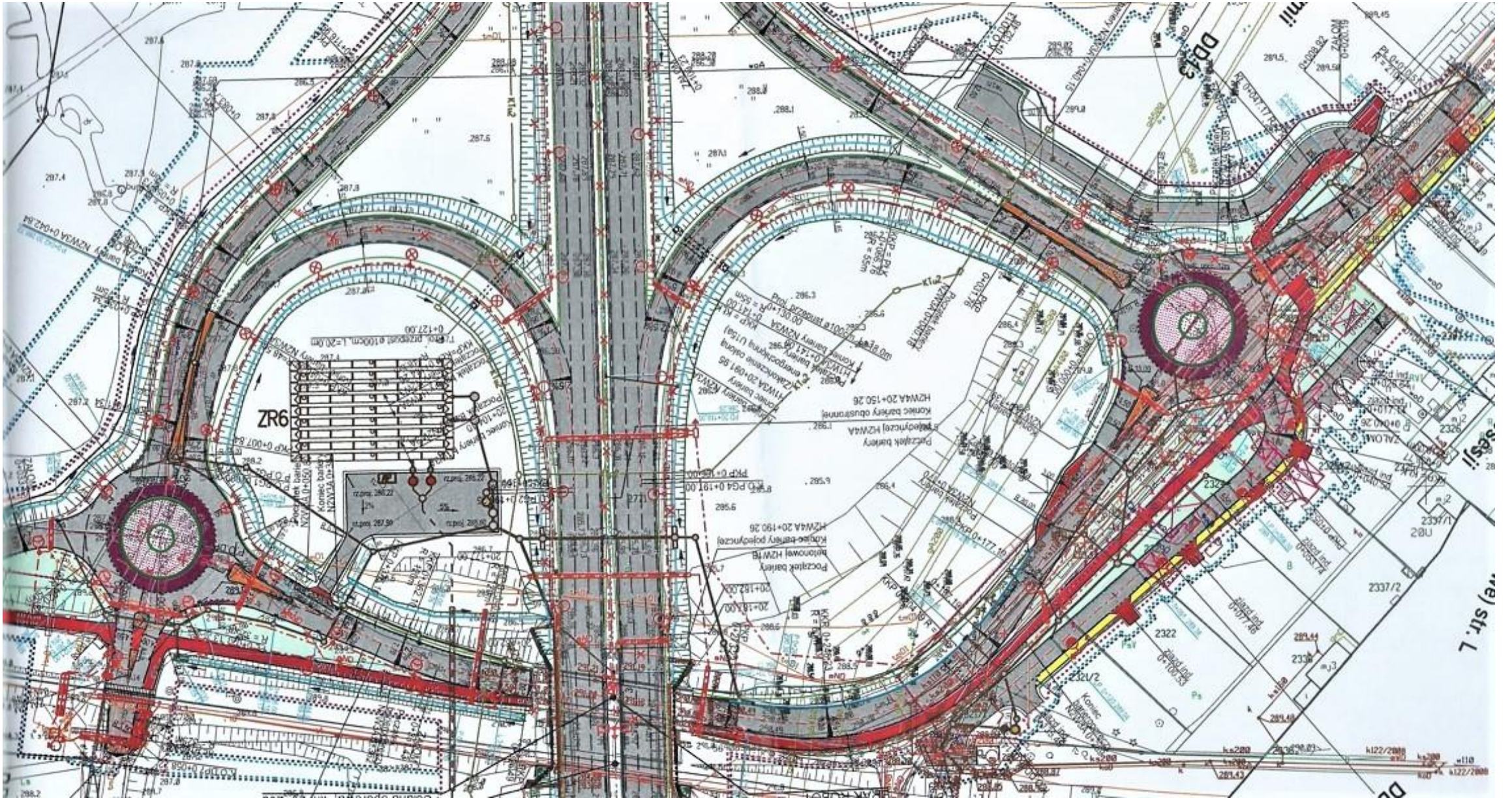




Projekt rond rowerowych na S-1



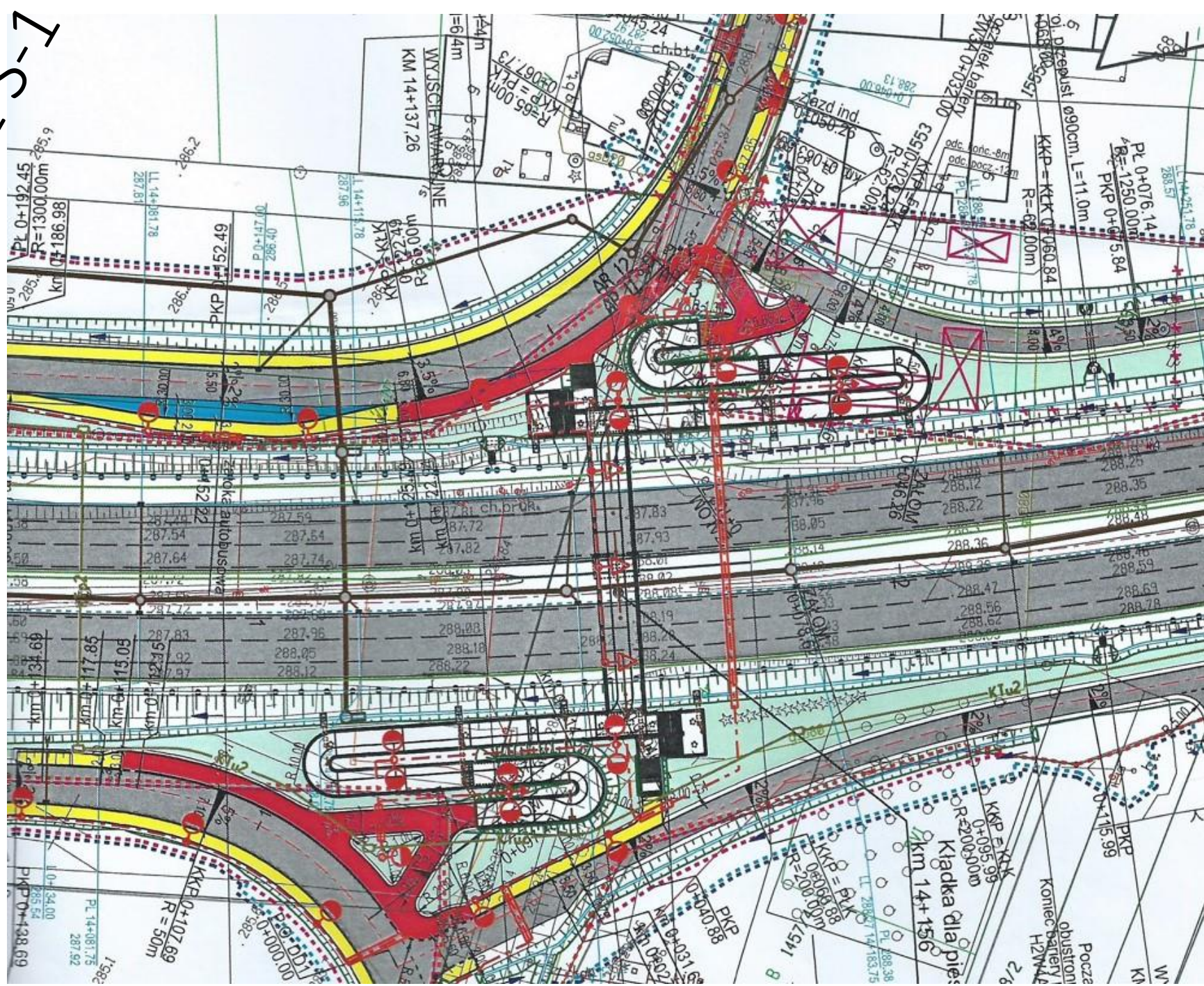
Projekt przejazdów rowerowych przez S-1





022, 09:42

Projekt kładek rowerowych przez S-1



Realizacja-fot.1



Realizacja-fot.2

































TAK BYŁO

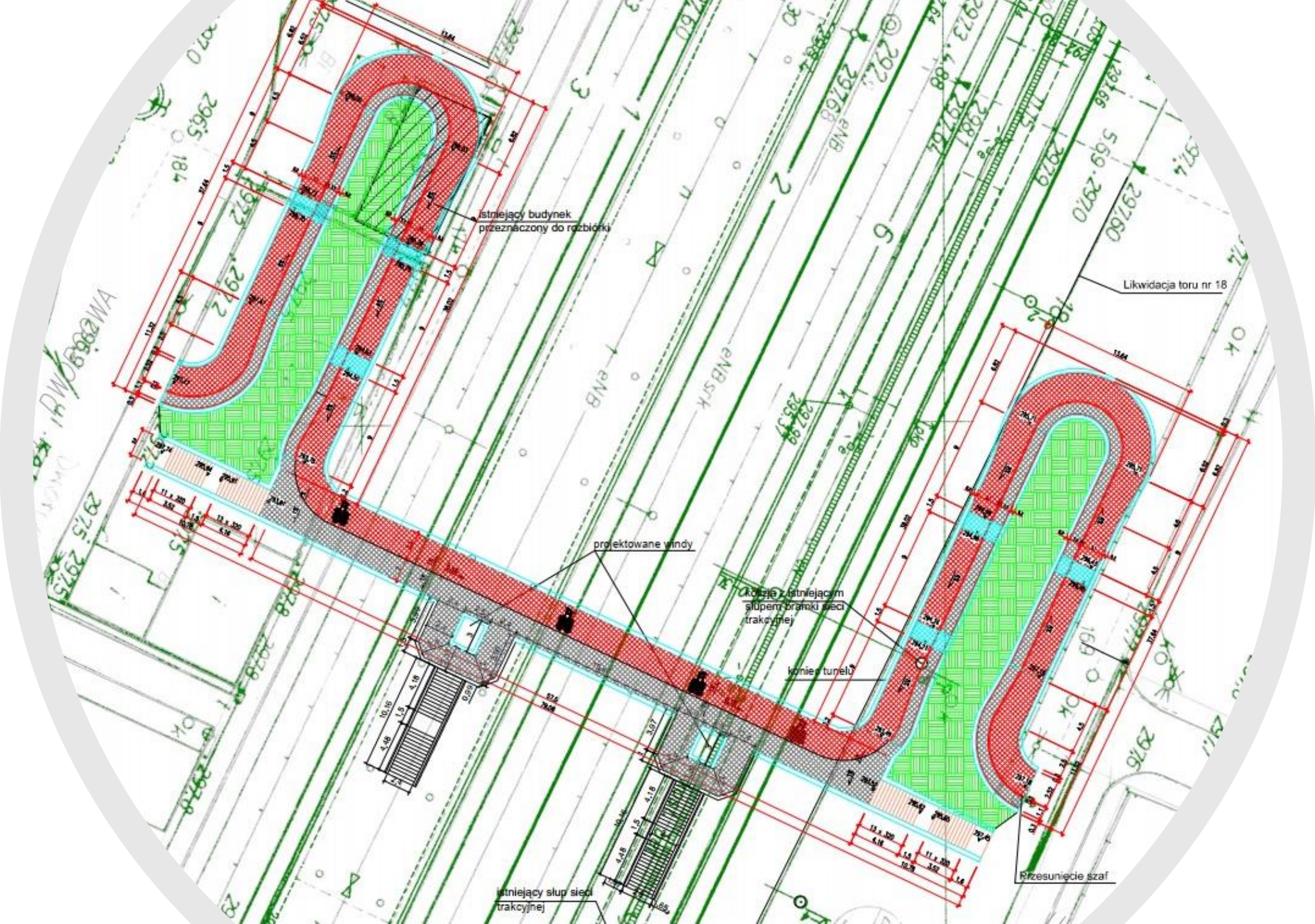


TAK JEST









istniejący budynek przeznaczony do rozbiórki

Likwidacja toru nr 18

projektowane windy

kolej z istniejącym słupem bramki sieci trakcyjnej

koniec tunelu

istniejący słup sieci trakcyjnej

Rzeczony szaf

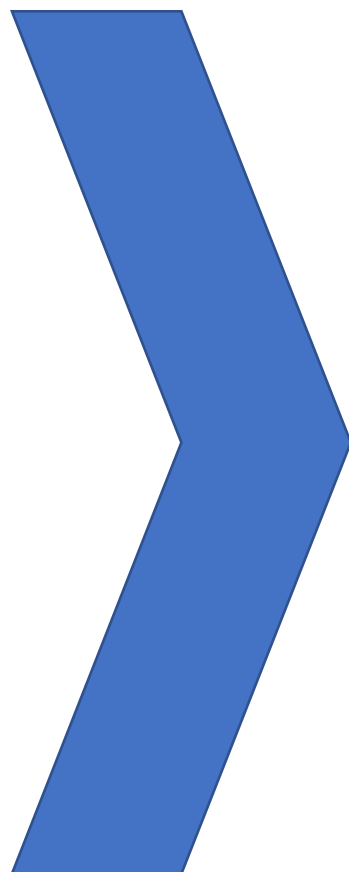






09 maj 2022, 12:47

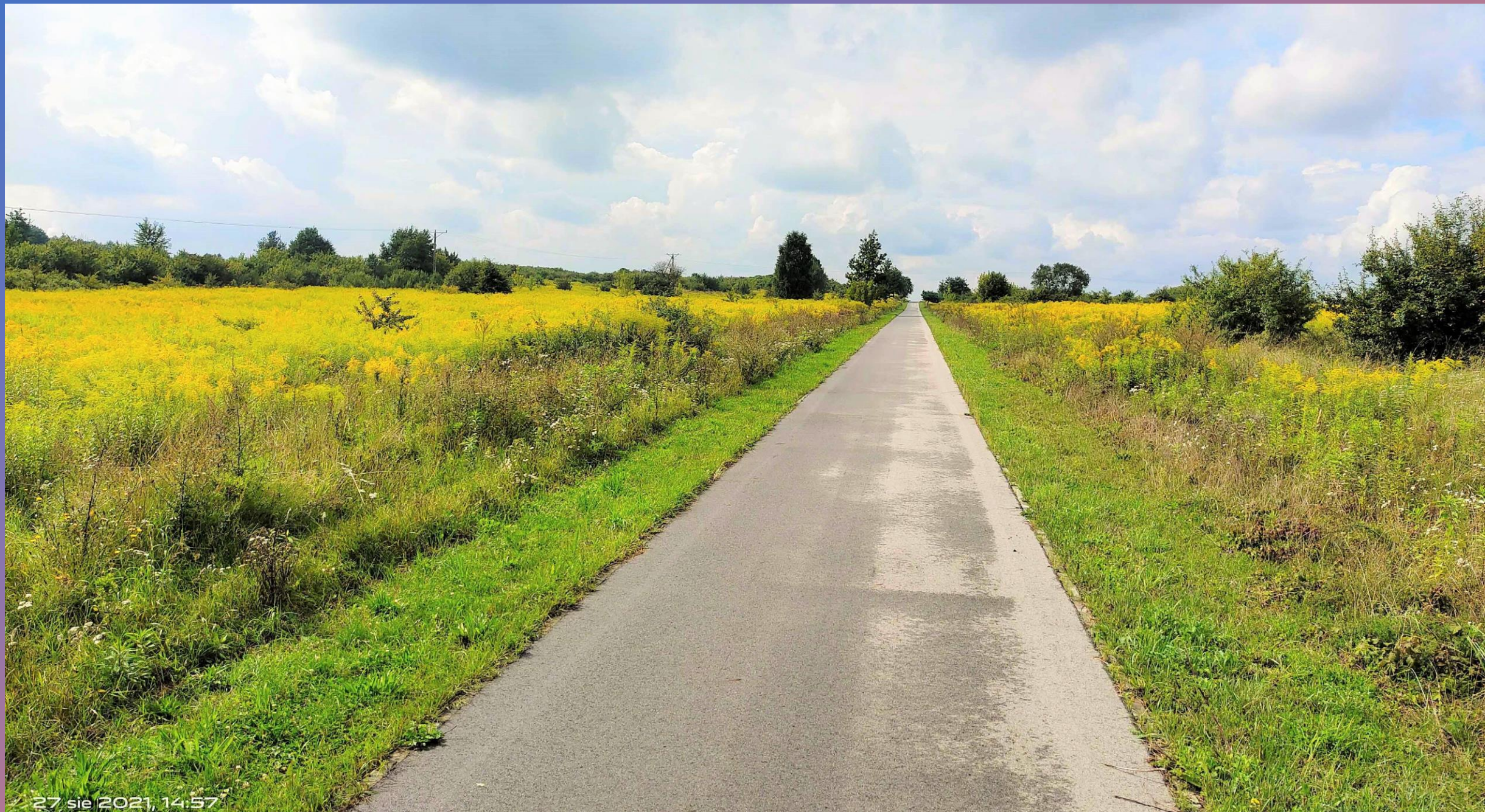
**NOWOCZESNE
WINDY
PERONOWE
na stacji
DG-Ząbkowice**











27 sie 2021, 14:57





Podstawowe błędy w budowie dróg rowerowych

- Łamane i zbyt ostre łuki
- Wystające progi
- Huśtawka nawierzchni w poziomie
- Nawierzchnia z kostki brukowej niefazowanej
- Brak skrajni
- Brak pierwszeństwa przejazdu rowerzysty
- Brak miejsc postojowych, w tym serwisowych
- Złe stojaki





ŹLE



ŹLE

brak
ciągłości









LODY
Ciepły



Adm
SKL P
SPOZYV ZY



14



Budowa równej niwelety dla drogi rowerowej

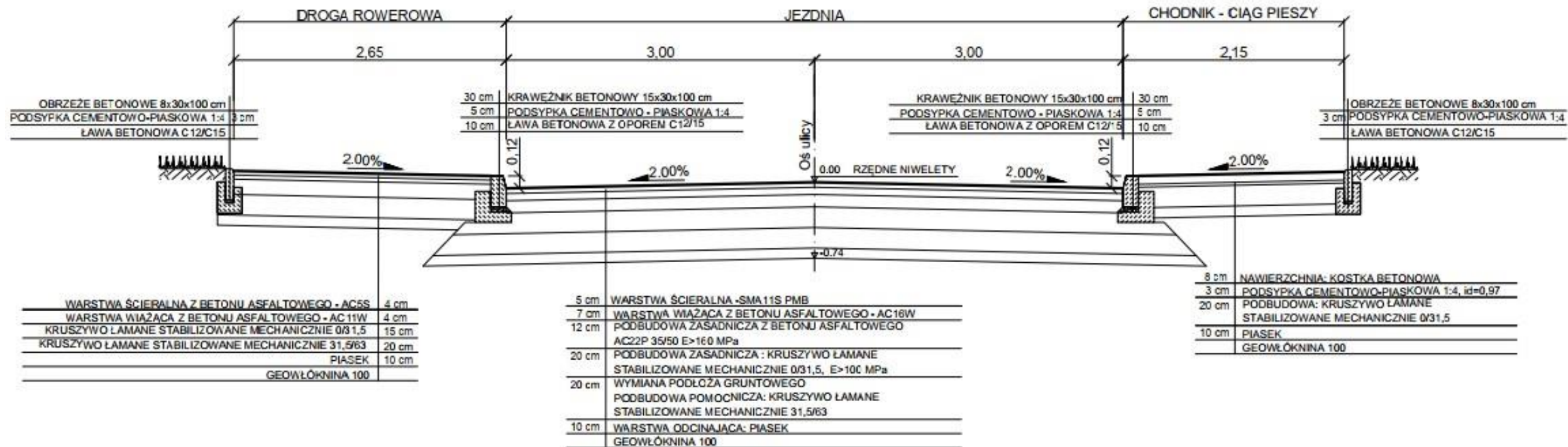




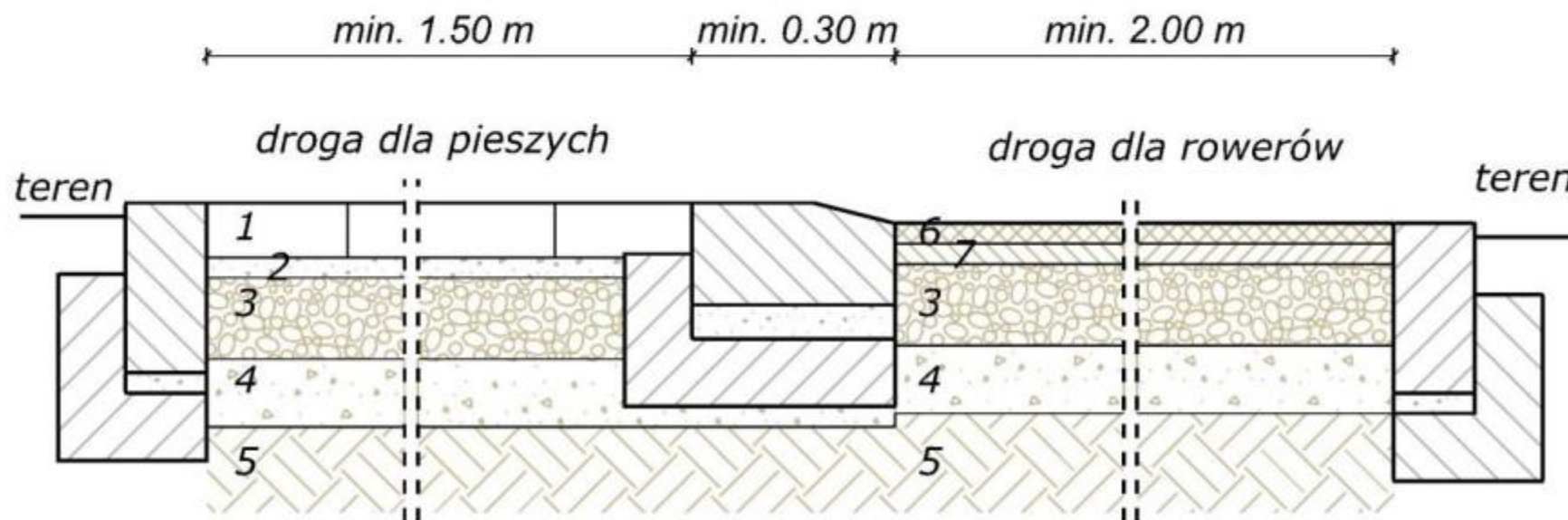
23 mar 2022, 15:08



UL. UJEJSKA NR 1
KLASA: Z, Vp=40km/h, KR4

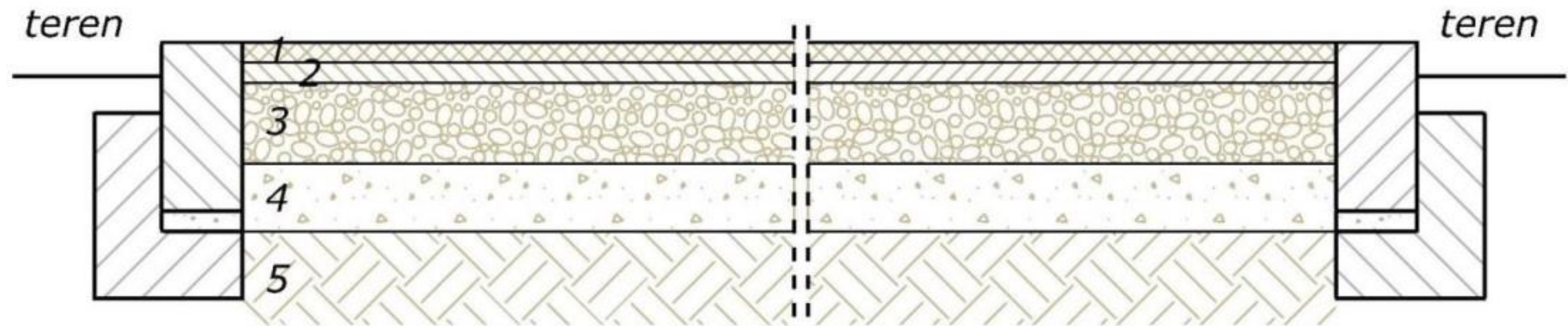


Schemat przekroju konstrukcyjnego z zastosowaniem separatora w formie krawężnika ułożonego na płasko między drogą dla pieszych a drogą dla rowerów.



1. warstwa wierzchnia, płyty betonowe szare, 25x25x8 cm
2. podsypka cementowo-piaskowa, gr. 3 cm
3. podbudowa zasadnicza, kruszywo łamane 0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie, gr. 12 cm
4. piasek stabilizowany cementem Rm 5 MPa, gr. 10 cm
5. grunt kat. G1 lub doprowadzenie do G1
6. warstwa ścieralna, AC 5 S 50/70, gr. 3 cm
7. warstwa wiążąca, AC 8 W 50/70, gr. 3 cm

Schemat przekroju konstrukcyjnego drogi dla rowerów i pieszych



1. warstwa ścierna, AC 5 S 50/70, gr. 3 cm

2. warstwa wiążąca, AC 8 W 50/70, gr. 3 cm

*3. podbudowa zasadnicza, kruszywo łamane
0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie, gr. 12 cm*

4. piasek stabilizowany cementem R_m 5 MPa, gr. 10 cm

5. grunt kat. G1 lub doprowadzenie do G1

- Szerokość RTR powinna pozwolić na wygodne i bezpieczne poruszanie się rowerzystów jadących w obydwu kierunkach. Zalecana szerokość trasy rowerowej wynosi 4 m (dla velostrady jest to szerokość minimalna). Minimalna szerokość trasy rowerowej wynosi 2 m (dla ruchu rowerowego w obydwu kierunkach) i 1,5 m (dla ruchu rowerowego w jednym kierunku). Aby zapewnić ciągłość trasy w wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się przewężenia np. przejazdy o szerokości mniejszej niż 1,5 m ale nie mniejszej niż 1m. Muszą one być właściwie oznakowane dla wszystkich uczestników ruchu.
- RTR powinna mieć nawierzchnię bitumiczną (asfaltową) lub wykonaną z innego materiału o parametrach odpowiadających równej nawierzchni asfaltowej, np. nawierzchnie z litego betonu cementowego na terenach zalewowych.
- Na terenach leśnych oraz prawnie chronionych (np. rezerваты przyrody, obszary NATURA 2000 itp.) wyjątkowo dopuszcza się stosowanie nawierzchni tłuczniowych (szutrowych) pod warunkiem zakazu ruchu pojazdów silnikowych. Jeżeli droga o nawierzchni tłuczniowej jest drogą technologiczną lub dojazdową (np. w lesie lub do pola), jej parametry muszą uwzględniać ruch pojazdów specjalistycznych tak, żeby nie miał on wpływu na stan nawierzchni i komfort jazdy rowerzystów.





















- | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|  | Eurovelo 11 (EV11) |  | Trasa nr 152 |  | Trasa nr 158 |
|  | Eurovelo 11 (wariant) |  | Trasa nr 153 |  | Trasa nr 159 |
|  | GREEN VELO (GV) |  | Trasa nr 154 |  | Trasa nr 160 |
|  | Wiślana Trasa Rowerowa (WTR) |  | Trasa nr 155 |  | Granice powiatów |
|  | Trasa nr 150 |  | Trasa nr 156 |  | Granica województwa |
|  | Trasa nr 151 |  | Trasa nr 157 | | |

Proponowana strategia tras rowerowych w rejonie Buska-Zdroju

- Wspólna, spójna polityka rowerowa gminy i powiatu - w konsultacji ze strona społeczną.
- Strona społeczna jako organizacja pozarządowa w partnerstwie dla decydentów.
- Wspólna ocena potencjału infrastruktury rowerowej i wizja stanu docelowego.
- Integracja z planami rozwoju lokalnego.
- Wprowadzenie podstawowych wymogów dla tras rowerowych (STANDARDY).
- Trasy rowerowe wytyczane kierunkowo do miejsc jak: obiekty oświatowe, kulturalne, lokalnej kultury, sportu i rekreacji, przyrody, historii, regionalnej kuchni, centrów handlowych.
- Uwzględnienie popularnych kierunków przejazdów rowerowych, w tym do międzynarodowej trasy Eurovelo-11.
- Na ile to możliwe - oddzielanie ruchu rowerowego od samochodowego (drogi rowerowe wydzielone), zapewniając bezpieczeństwo rowerzystom, a gdzie to nie jest możliwe organizacja ruchu wspólnego dla samochodów i rowerów na zasadzie segregacji ruchu za pomocą pasów wydzielonych.
- Tam, gdzie to dozwolone - stosowanie przyjaznych ciągów pieszo-rowerowych oraz kontrapasów w ulicach jednokierunkowych.
- Ruchowi rowerowemu nadać równorzędną rangę jak samochodowemu a w niektórych przypadkach pierwszeństwo.
- Na drogach rowerowych i ciągach pieszo-rowerowych nawierzchnia na ile to możliwe asfaltobetonowa lub kostki niefazowanej.
- Obowiązująca zasada - droga dla rowerów od strony jezdni, chodnik po przeciwnej DDR.





Dziękuję za uwagę



- **Jan Brzost**
- **tel. 606-789-884**
- **e-mail: jbrzost@gmail.com**