

KONSULTACJE SPOŁECZNE, LĘBORK 18.03.2015

KONCEPCJA GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH DLA MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO LĘBORKA ORAZ LOKALNYCH ŚCIEŻEK DLA MIASTA LĘBORKA



POWIAT
LĘBORSKI



MIASTO
LĘBORK



MIASTO
ŁEBA



GMINA
CEWICE



GMINA
ŁĘCZYCE

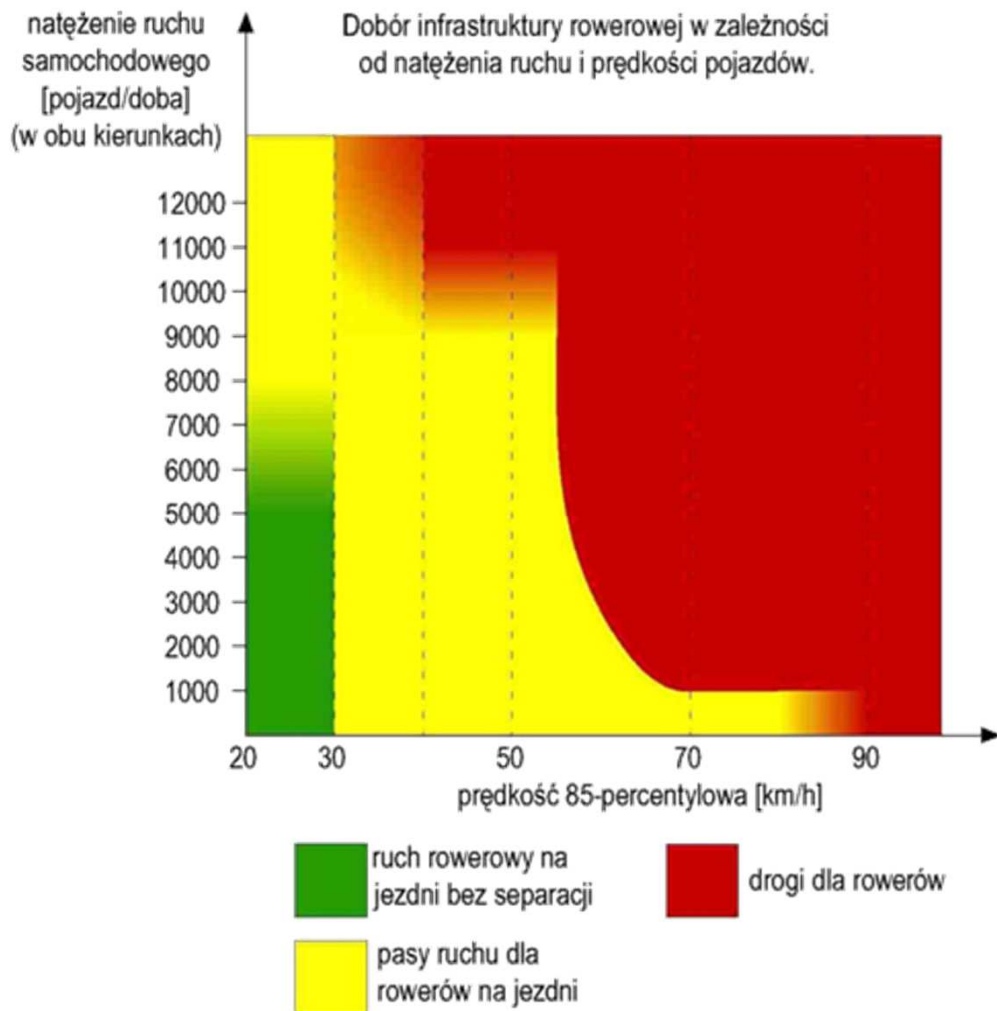


GMINA
NOWA WIEŚ
LĘBORSKA

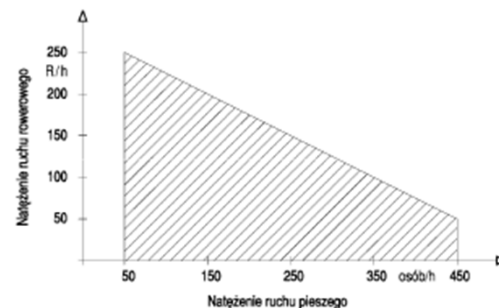


GMINA
WICKO

KRYTERIA DOBORU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ



- WARIANT „0” – NA DROGACH O NISKIEJ RZECZYWISTEJ PRĘDKOŚCI POJAZDÓW
- USPOKOJENIE RUCHU - PRĘDKOŚĆ RZECZYWISTA POJAZDÓW DO 30KM/H
- PASY ROWEROWE NA JEZDNI - PRĘDKOŚĆ RZECZYWISTA POJAZDÓW DO 60KM/H, RUCH DO 2000 POJ/DOBĘ
- DROGA ROWEROWA - PRĘDKOŚĆ RZECZYWISTA POJAZDÓW PONAD 60KM/H LUB RUCH PONAD 2000 POJ/DOBĘ
- DROGA DLA ROWERÓW I PIESZYCH – PIESI DO 450/H, ROWERY DO 50/H LUB PIESI DO 50/H, ROWERY DO 250/H



GŁÓWNE TRASY ROWEROWE

ŁĄCZNIKOWE TRASY ROWEROWE

WSPÓŁPRACUJĄCE TRASY ROWEROWE

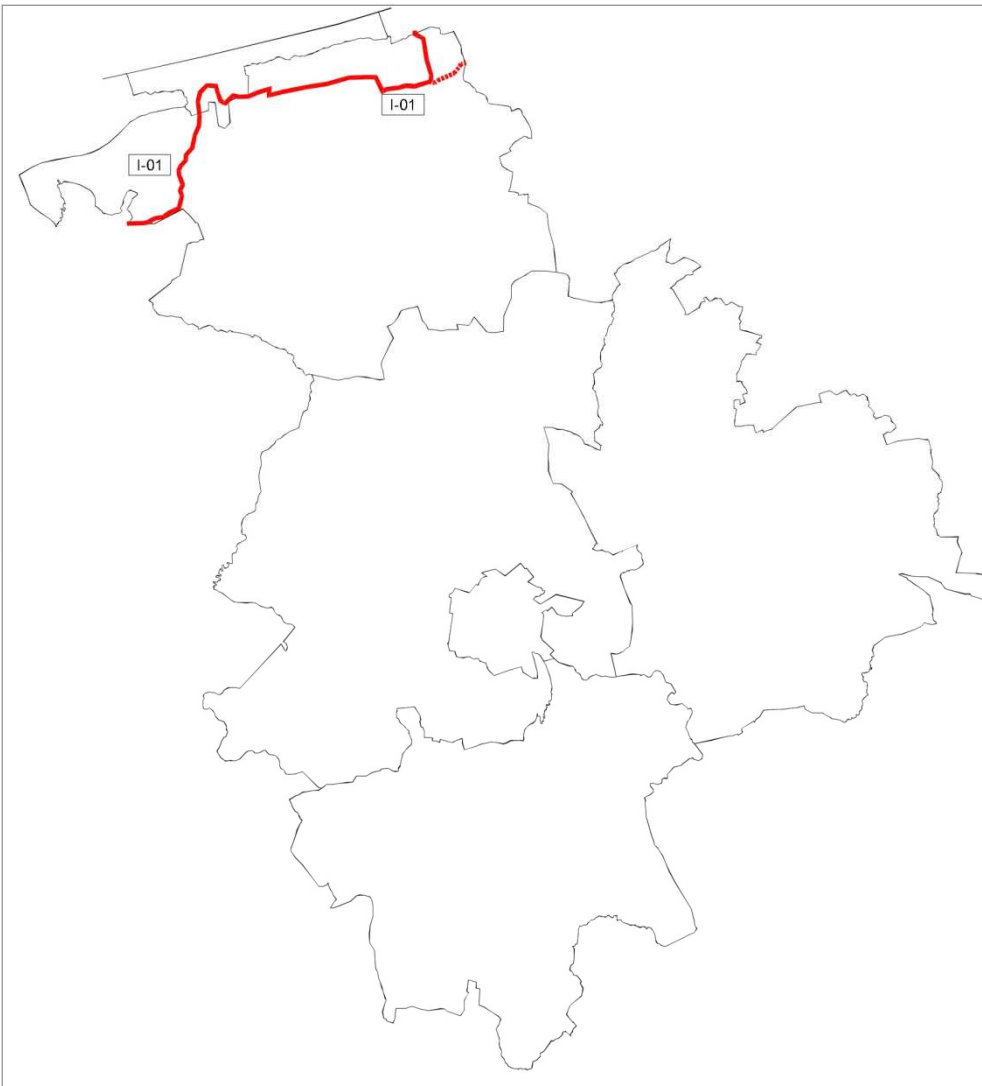
GŁÓWNE TRASY ROWEROWE

GŁÓWNE TRASY ROWEROWE STANOWIĄ KRĘGOSŁUP KOMUNIKACJI ROWEROWEJ MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO LĘBORKA. POZWALAJĄ W SZYBKI I WYGODNY SPOSÓB WPROWADZIĆ RUCH TURYSTYCZNY ORAZ ROZPROWADZIĆ GO W GŁÓWNYCH KIERUNKACH. PROWADZONE SĄ W GŁÓWNEJ MIERZE DROGAMI O NAWIERZCHNI UTWARDZONEJ ORAZ WYDZIELONYMI DROGAMI ROWEROWYMI. PRZEZNACZONE SĄ DO MASOWEJ TURYSTYKI ROWEROWEJ (JAZDA WSZYSTKIMI RODZAJAMI ROWERÓW, W TYM Z SAKWAMI I PRZYCZEPKAMI). GŁÓWNĄ FUNKCJĄ TRAS GŁÓWNYCH JEST OBSŁUGA RUCHU TRANZYTOWEGO.

FUNKCJE TRAS GŁÓWNYCH:

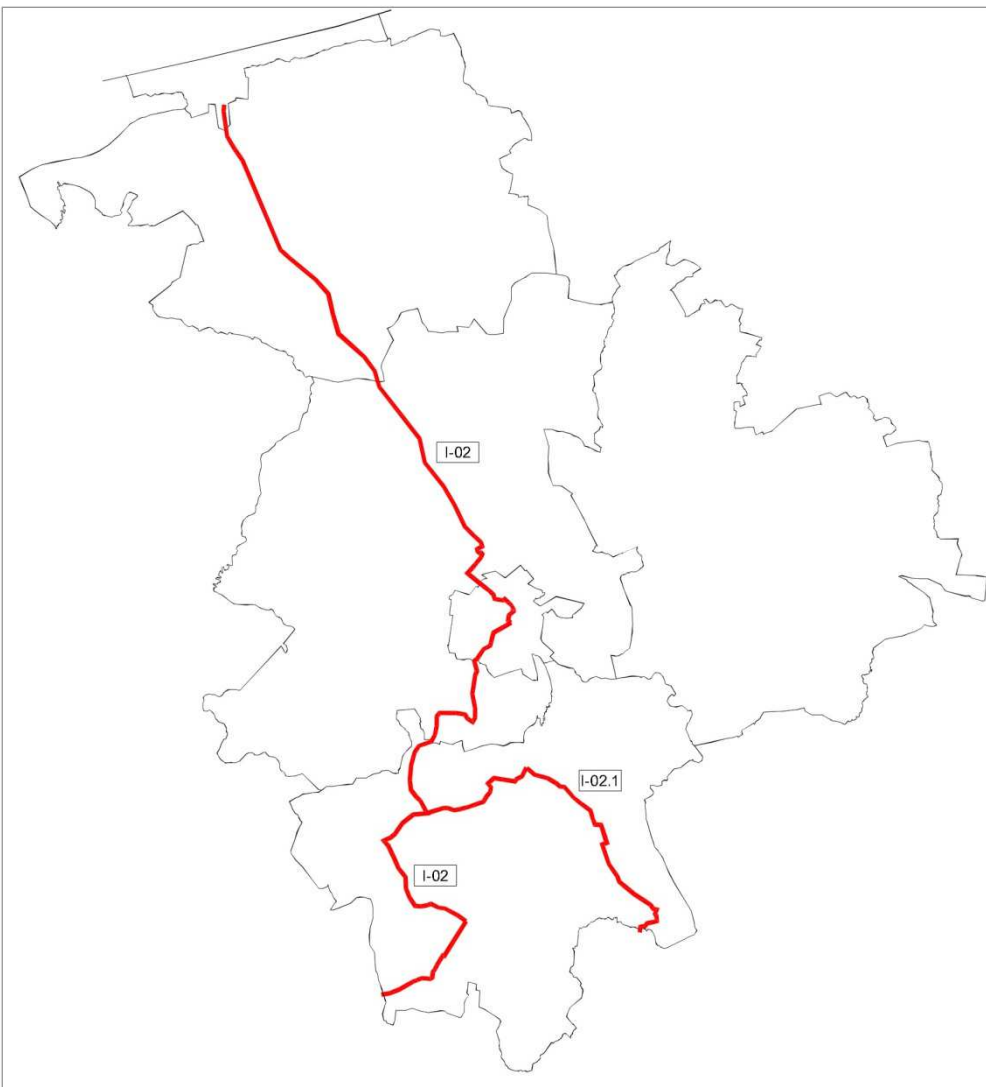
- PRZENOSZĄ RUCH TRANZYTOWY,
- KOMUNIKUJĄ OBSZAR W OSI N-S ORAZ E-W
- ZAPEWNIAJĄ POŁĄCZENIA Z TRANSPORTEM ZBIOROWYM (DWORZEC KOLEJOWY W LĘBORKU, PRZYSTANKI KOLEJOWE)
- DOCIERAJĄ DO GRANIC GMIN PARTNERSKICH MOF ORAZ WYZNACZAJĄ KIERUNKI KONTYNUACJI W GMINACH OŚCIENNYCH

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-01



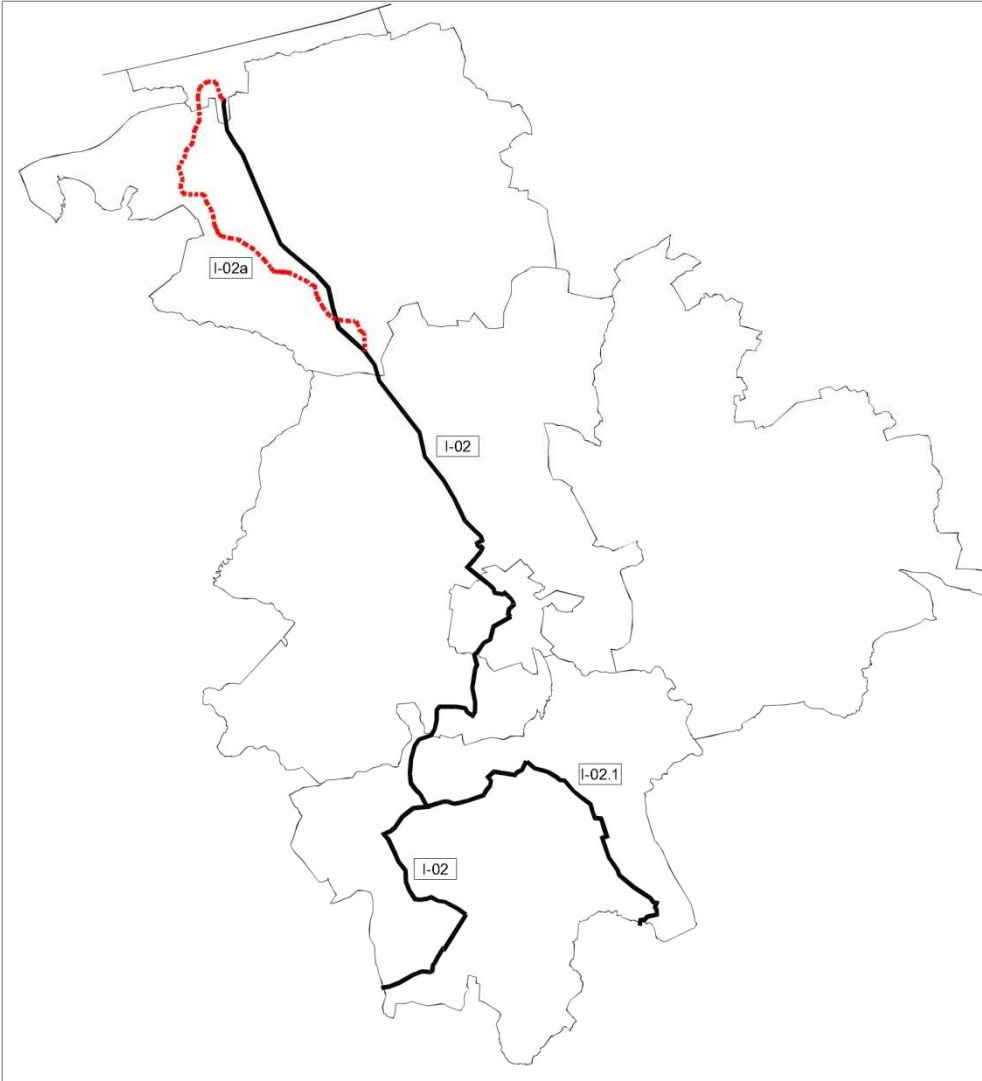
TRASA GŁÓWNA I-01 POKRYWA SIĘ Z TRASĄ MIĘDZYNARODOWĄ R 10, PRZEBIEGA W UKŁADZIE RÓWNOLEŻNIKOWYM PRZEZ M. ŁEBA I GM. WICKO

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-02 – PRZEBIEG PODSTAWOWY



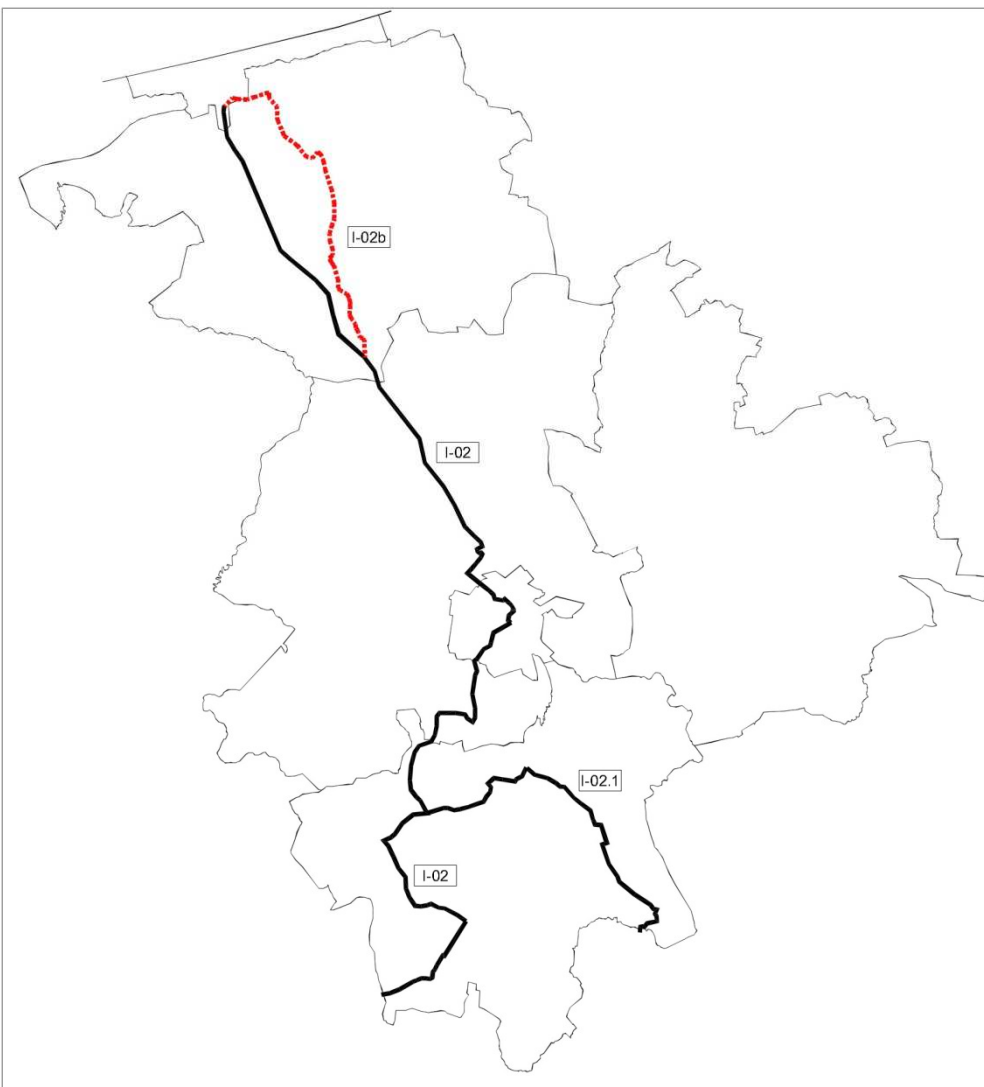
TRASA GŁÓWNA **I-02** POKRYWA SIĘ CZĘŚCIOWO Z TRASĄ EUROVELO 13, PRZEBIEGA W UKŁADZIE POŁUDNIKOWYM PRZEZ M. ŁEBA, GM. WICKO, GM. NOWA WIEŚ LĘBORSKA, M. LĘBORK, GM. CEWICE

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-02A – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



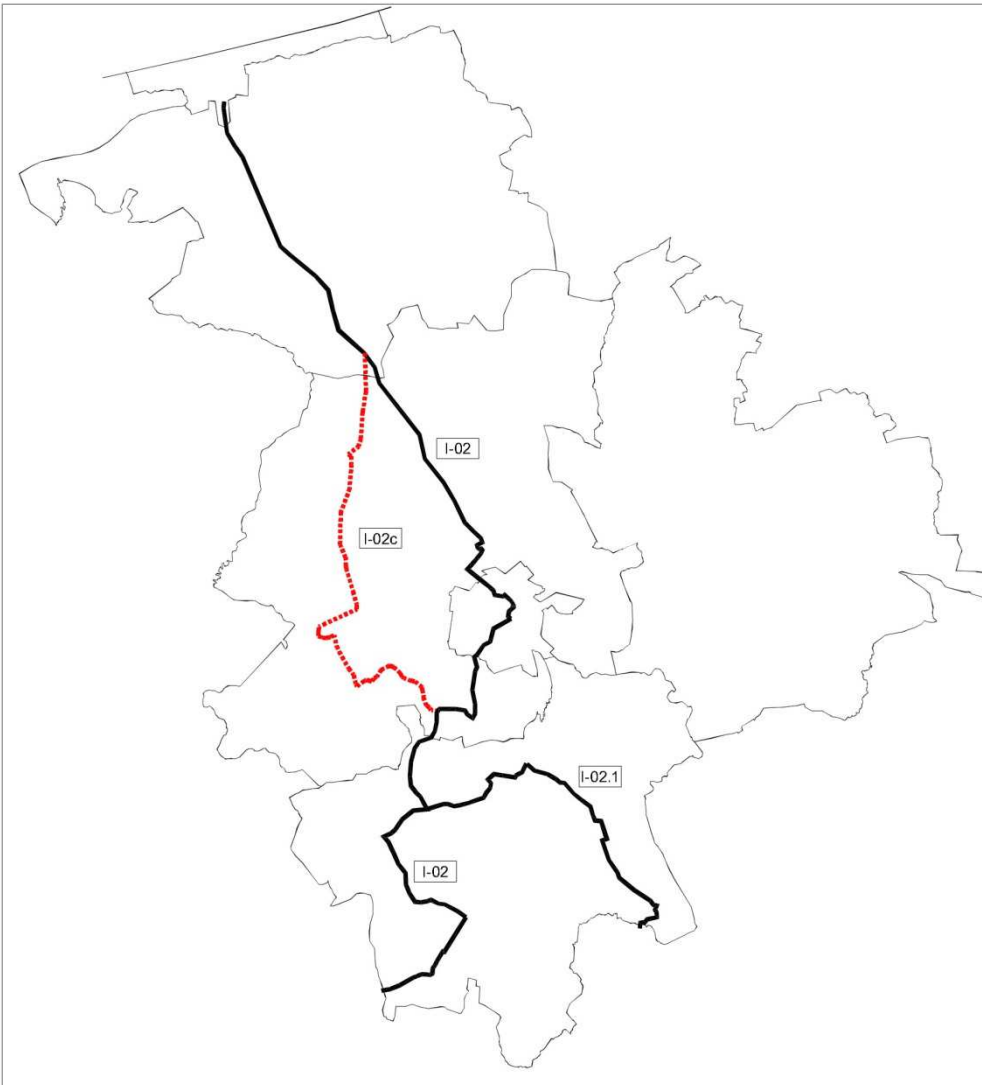
ALTERNATYWNY PRZEBIEG „A” TRASY GŁÓWNEJ I-02 PRZEBIEGA NA TERENIE GM. WICKO. POZWAŁA NA OMINIĘCIE OD ZACHODU DW 214.

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-02B – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



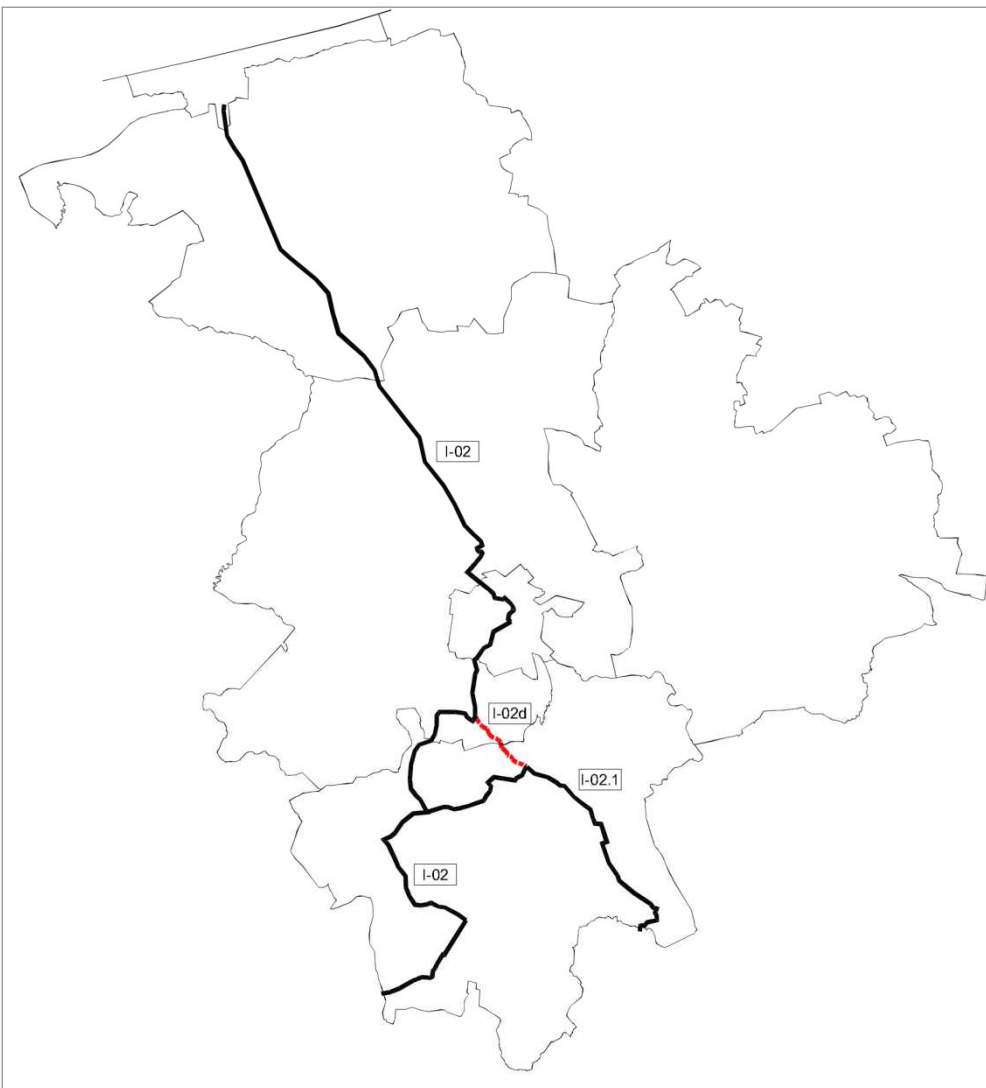
ALTERNATYWNY PRZEBIEG „B” TRASY GŁÓWNEJ I-02 PRZEBIEGA NA TERENIE GM. WICKO. POZWALA NA OMINIĘCIE OD WSCHODU DW 214.

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-02C – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



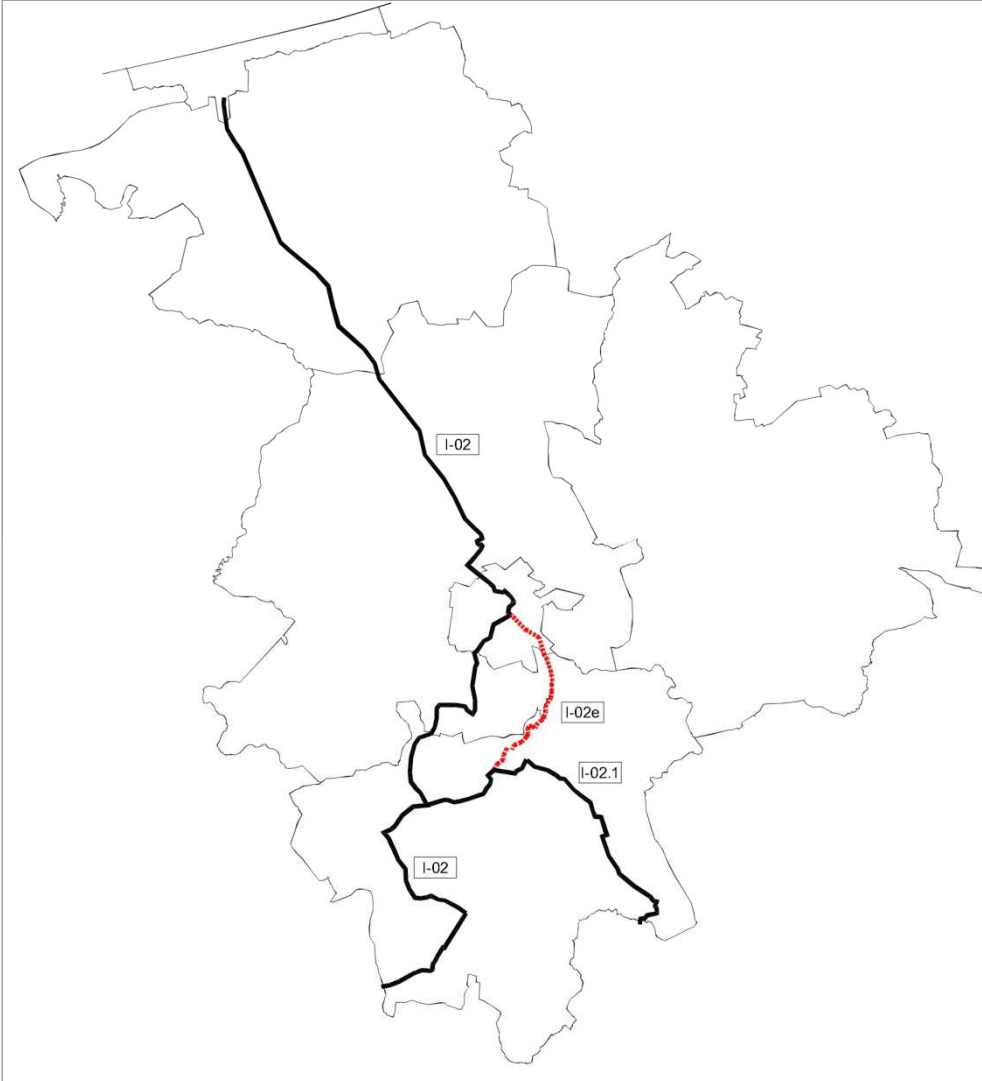
ALTERNATYWNY PRZEBIEG „C” TRASY GŁÓWNEJ I-02 PRZEBIEGA NA TERENIE GM. NOWA WIEŚ LĘBORSKA. POZWALA NA OMINIĘCIE OD ZACHODU MIASTO LĘBORK

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-02D – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



ALTERNATYWNY PRZEBIEG „D” TRASY GŁÓWNEJ I-02 PRZEBIEGA NA TERENIE GM. NOWA WIEŚ LĘBORSKA I GM. CEWICE. POZWALA NA SKRÓT W KIERUNKU POWIATU KARTUSKIEGO

SCHEMAT GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA I-02E – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



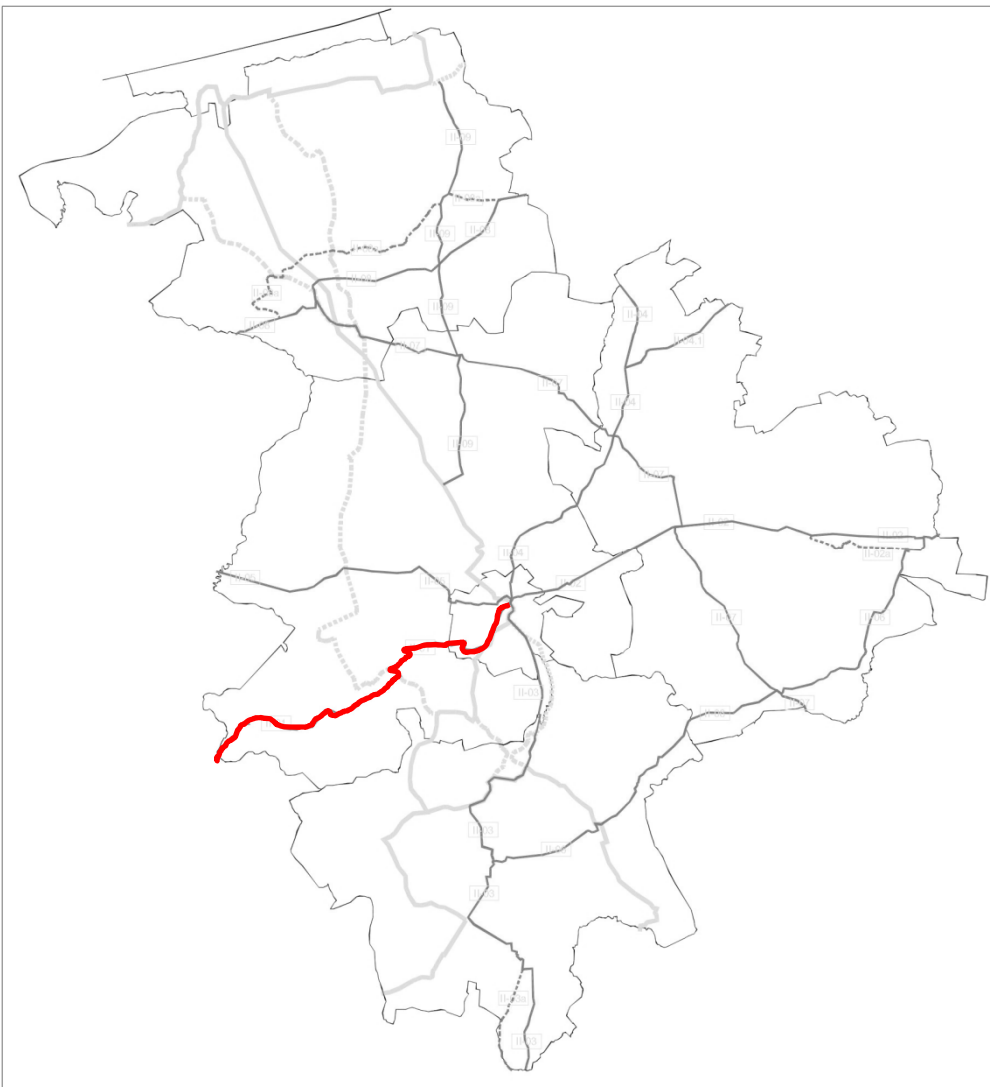
ALTERNATYWNY PRZEBIEG „E” TRASY GŁÓWNEJ I-02 PRZEBIEGA NA TERENIE MIASTA LĘBORKA, GM. NOWA WIEŚ LĘBORSKA I GM. CEWICE. POZWAŁA NA OMINIĘCIE PODJAZDÓW NA PRZEBIEGU PODSTAWOWYM TRASY

ŁĄCZNIKOWE TRASY ROWEROWE STANOWIĄ SPÓJNĄ SIEĆ UZUPEŁNIAJĄCĄ KRĘGOSŁUP TRAS GŁÓWNYCH. SPEŁNIAJĄ FUNKCJE TRANZYTOWE ORAZ ROZPROWADZAJĄ RUCH LOKALNY. PRZEZNACZONE SĄ DLA RÓŻNYCH RODZAJÓW UŻYTKOWNIKÓW O RÓŻNYM STOPNIU SPRAWNOŚCI. SIEĆ TRAS ŁĄCZNIKOWYCH ŁĄCZY GŁÓWNE OŚRODKI MIEJSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO LĘBORKA ORAZ OŚRODKI W POWIATACH OŚCIENNYCH (MIASTA ORAZ MIEJSCOWOŚCI GMINNE).

FUNKCJE TRAS ŁĄCZNIKOWYCH:

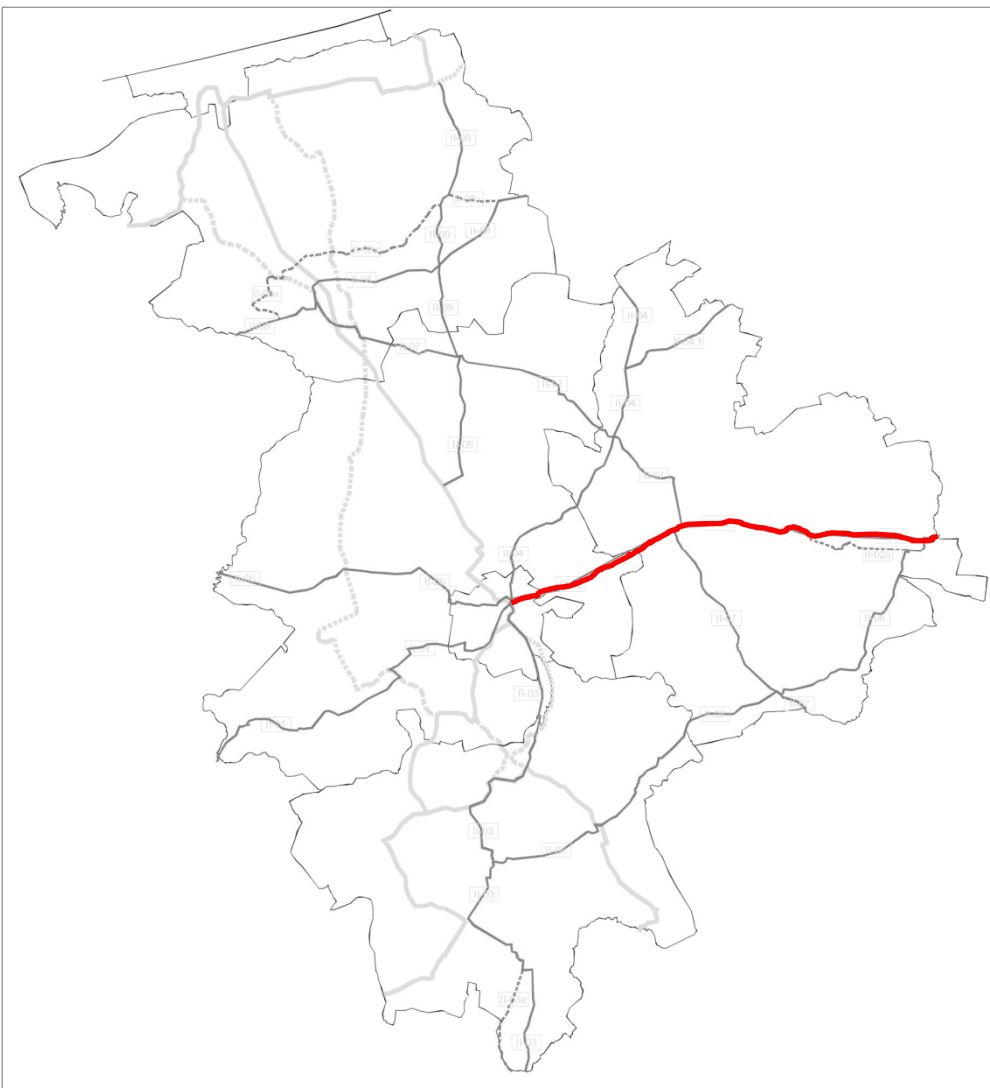
- UZUPEŁNIAJĄ SIEĆ TRAS GŁÓWNYCH;
- ZAPEWNIĄ TRASY ALTERNATYWNE O RÓŻNYM STOPNIU TRUDNOŚCI DLA RÓŻNYCH RODZAJÓW UŻYTKOWNIKÓW;
- PRZENOSZĄ RUCH TRANZYTOWY;
- ZAPEWNIĄC POŁĄCZENIA ALTERNATYWNE POMIĘDZY TRASAMI GŁÓWNYMI.

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-01



TRASA ŁĄCZNIKOWA II-01 PRZEBIEGA W
KIERUNKU GM. POTĘGOWO.

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-02 – PRZEBIEG PODSTAWOWY



TRASA ŁĄCZNIKOWA II-02 PRZEBIEGA W KIERUNKU GM. LUZINO.

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-02A – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



ALTERNATYWNY PRZEBIEG „A” TRASY ŁĄCZNIKOWEJ **I-02** POZWAŁA NA POKONANIE TRASY BOŻEPOLE MAŁE – STRZEBIELINO ODCINKIEM DROGI LEŚNEJ

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-03 – PRZEBIEG PODSTAWOWY



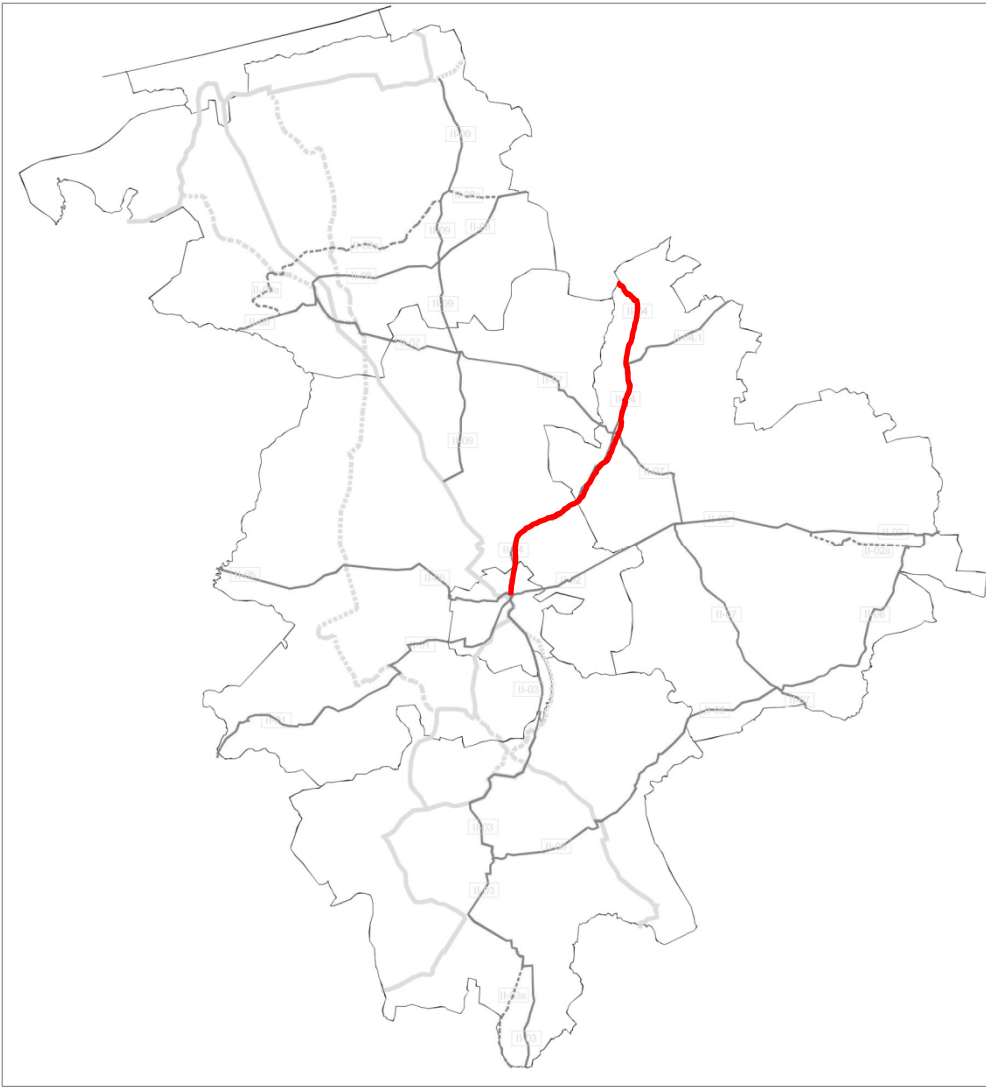
TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-03** PRZEBIEGA W KIERUNKU GM. SIERAKOWICE.

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-03A – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



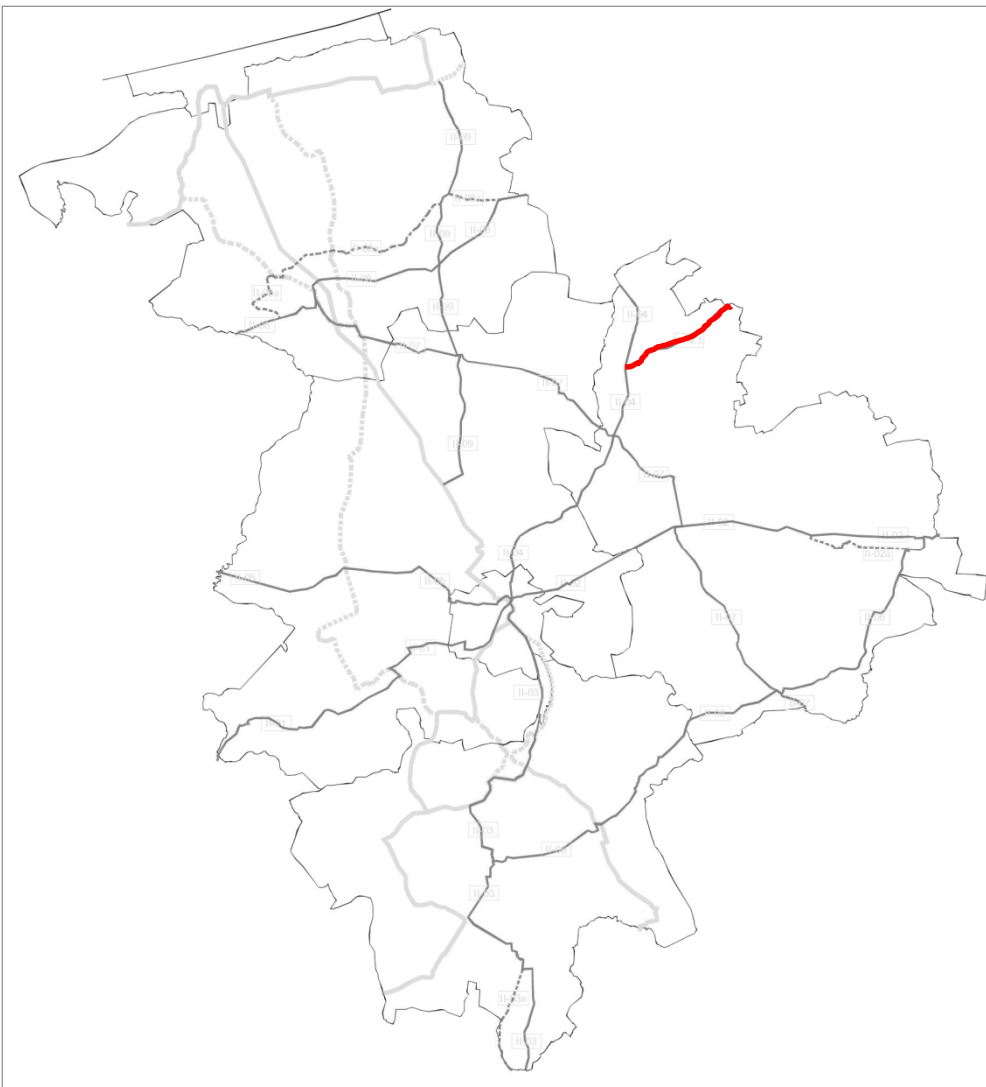
ALTERNATYWNY PRZEBIEG „A” TRASY ŁĄCZNIKOWEJ **I-02** POZWALA NA POKONANIE TRASY SIEMIROWICE – SMOLNIKI ODCINKIEM DROGI GRUNTOWEJ

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-04



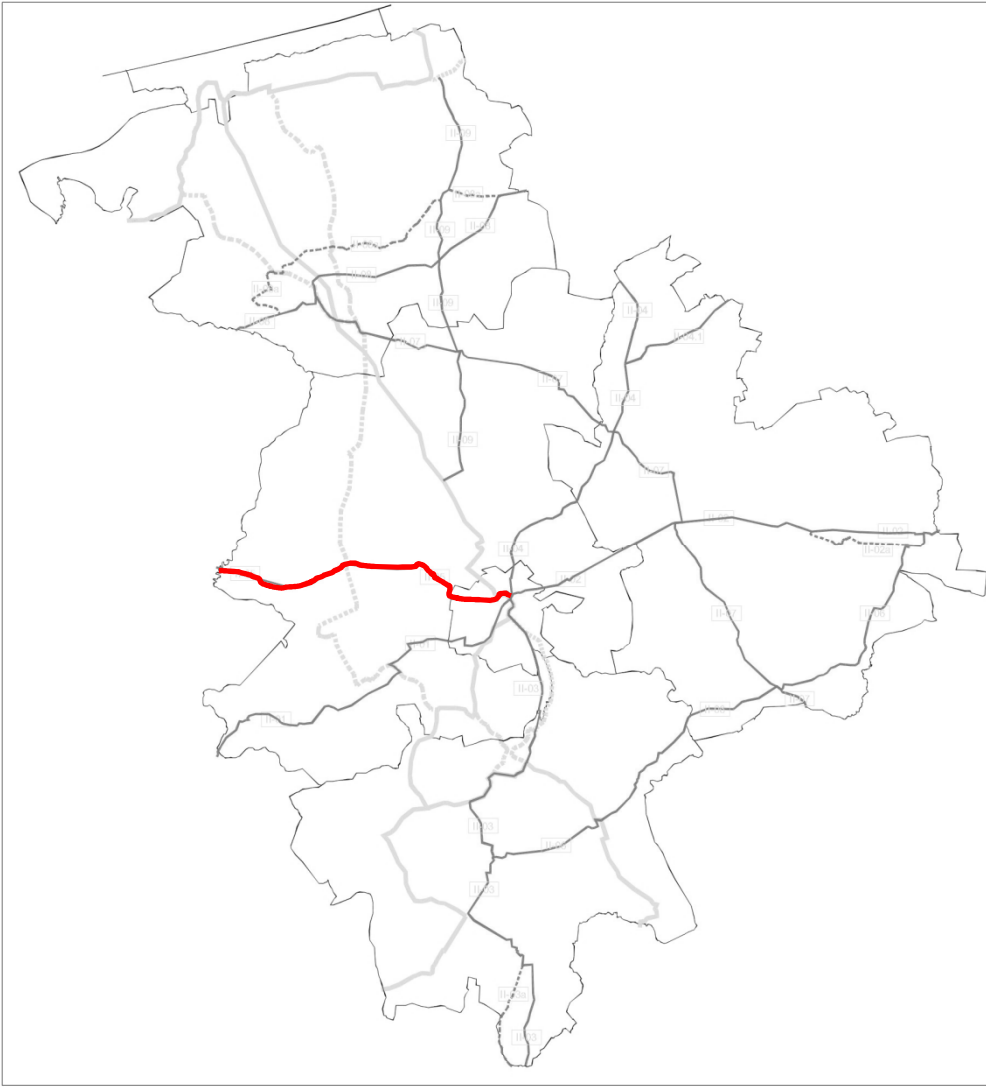
TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-04** PRZEBIEGA W
KIERUNKU GM. CHOZEWO.

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-04.1



TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-04.1** PRZEBIEGA W
KIERUNKU GM. GNIEWINO.

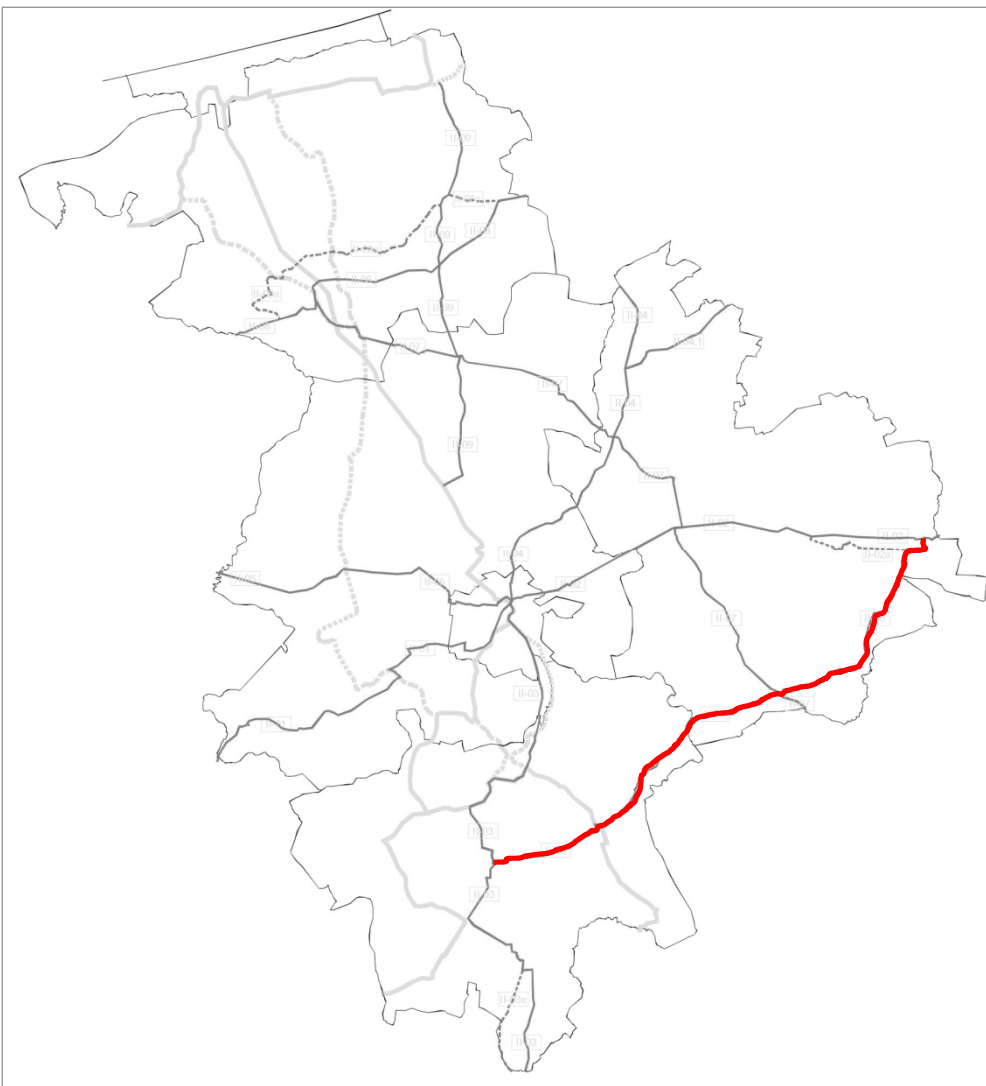
SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-05



TRASA ŁĄCZNIKOWA II-05 PRZEBIEGA W
KIERUNKU GM. GŁÓWCZYCE.

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-06

TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-06** PRZEBIEGA Z
CEWIC DO STRZEBIELINA



SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-07



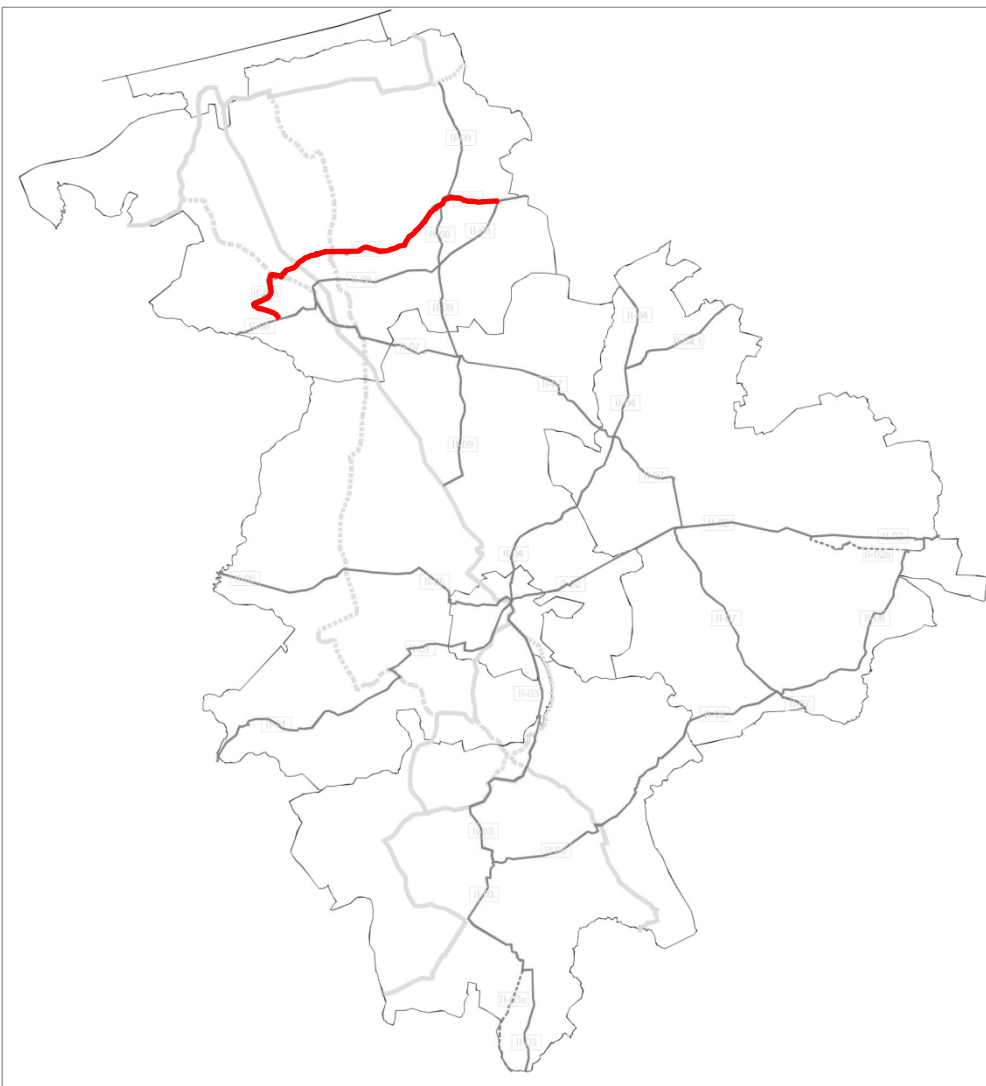
TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-07** KOMUNIKUJE
TERENY GM. ŁĘCZYCE W KIERUNKU ŁEBY

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-08 – PRZEBIEG PODSTAWOWY



TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-08** KOMUNIKUJE
TERENY GM. WICKO W KIERUNKU GM.
CHOCZEWO ORAZ GM. GŁÓWCZYCE

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-08A – PRZEBIEG ALTERNATYWNY



ALTERNATYWNY PRZEBIEG „A” TRASY
ŁĄCZNIKOWEJ **I-08** POZWALA NA
OMINIĘCIE ODCINKA DW 213

SCHEMAT ŁĄCZNIKOWYCH TRAS ROWEROWYCH – TRASA II-09



TRASA ŁĄCZNIKOWA **II-09** KOMUNIKUJE
TERENY GM. NOWA WIEŚ LĘBORSKA I GM.
WICKO W KIERUNKU TERENÓW
TURYSTYCZNYCH PRZY JEZ. SARBSK

MAJĄ ONE NA CELU ROZPROWADZENIE RUCHU TRANZYTOWEGO DO CELÓW PODRÓŻY. TRASY WSPÓŁPRACUJĄCE MUSZĄ MIEĆ POŁĄCZENIE Z SIECIĄ TRAS GŁÓWNYCH I ŁĄCZNIKOWYCH.

FUNKCJE TRAS ŁĄCZNIKOWYCH:

- OBSŁUGUJĄ CELE PODRÓŻY;
- MOGĄ OBSŁUGIWAĆ RUCH LOKALNY (W PRZYPADKU TRAS PROWADZONYCH WZDŁUŻ DRÓG PUBLICZNYCH);
- POSIADAJĄ POŁĄCZENIE Z SIECIĄ TRAS GŁÓWNYCH I POZOSTAŁYCH;
- SĄ TO TRASY O RÓŻNYM STOPNIU TRUDNOŚCI DLA RÓŻNYCH RODZAJÓW UŻYTKOWNIKÓW.

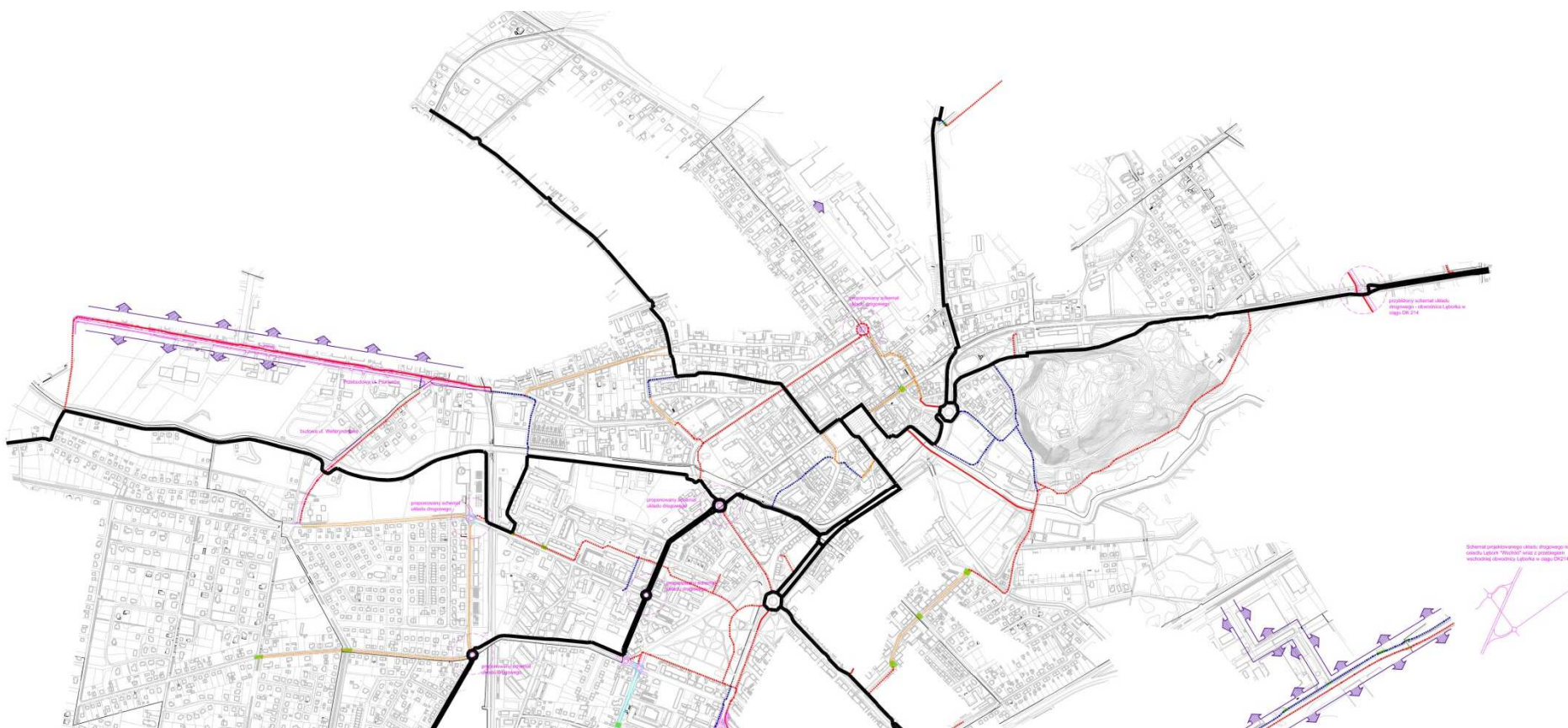
SZCZEGÓŁOWE PRZEBIEGI TRAS ROWEROWYCH MIASTO ŁĘBORK



SZLAKI ROWEROWE GŁÓWNE I ŁĄCZNIKOWE NA TERENIE MIASTA ŁĘBORKA – cz. północna miasta



SZLAKI ROWEROWE WSPÓŁPRACUJĄCE NA TERENIE MIASTA ŁĘBORKA – cz. północna miasta



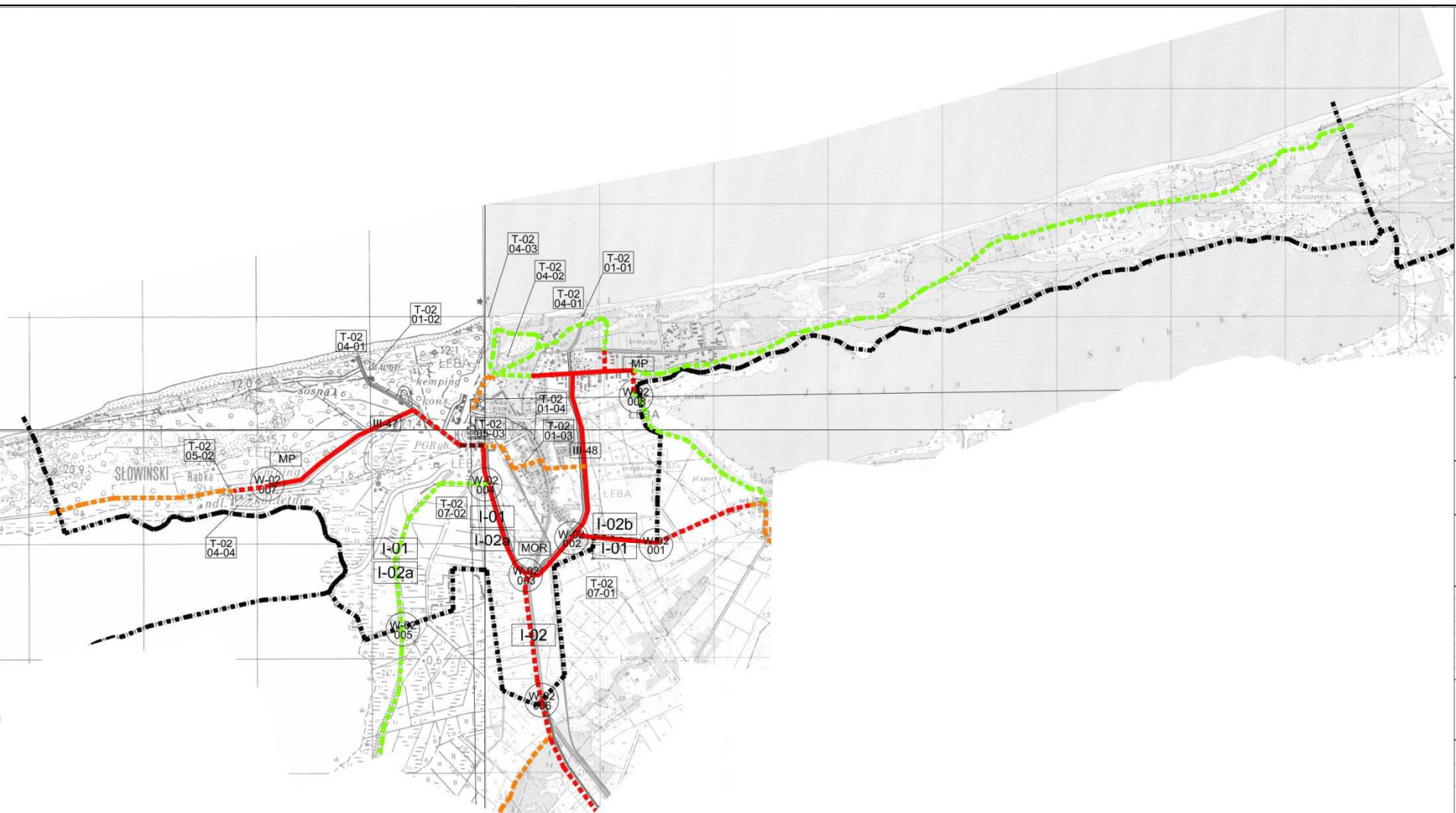
INWESTYCJE UZUPEŁNIAJĄCE NA TERENIE MIASTA LĘBORKA – cz. północna miasta



SZCZEGÓŁOWE PRZEBIEGI TRAS ROWEROWYCH MIASTO ŁĘBA



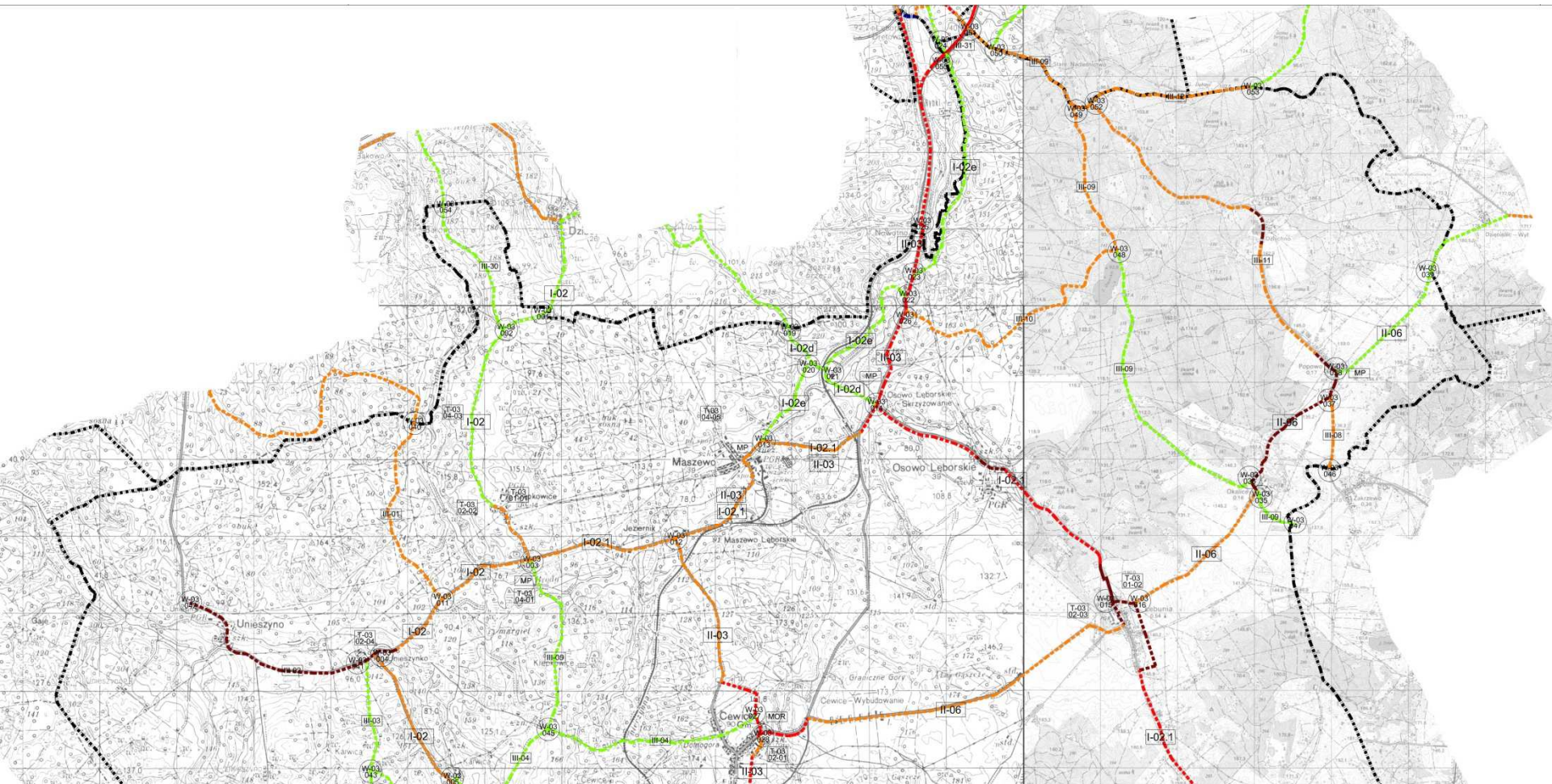
TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE MIASTA ŁEBA



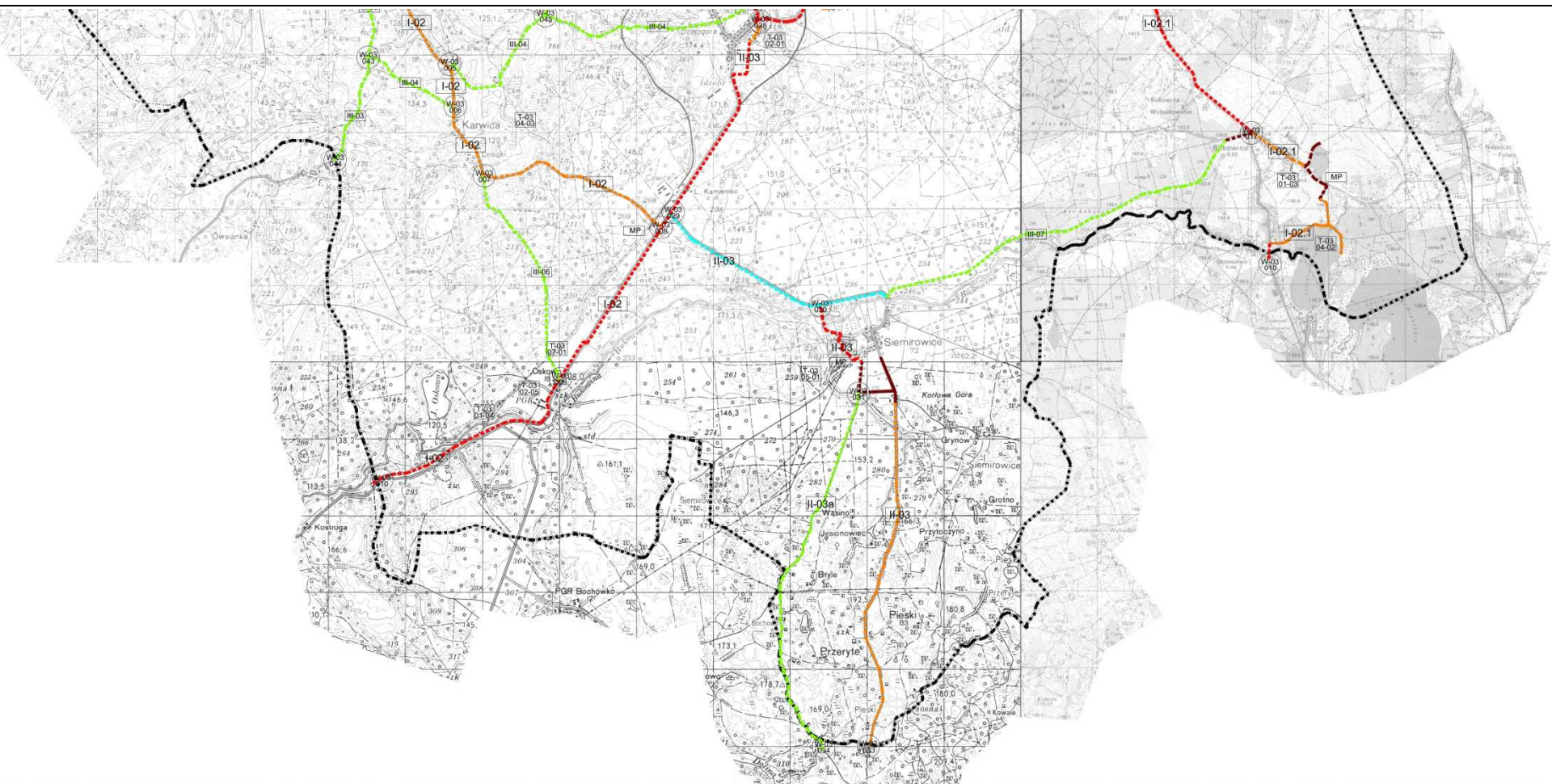
SZCZEGÓŁOWE PRZEBIEGI TRAS ROWEROWYCH GMINA CEWICE



TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY CEWICE - cz. północna gminy



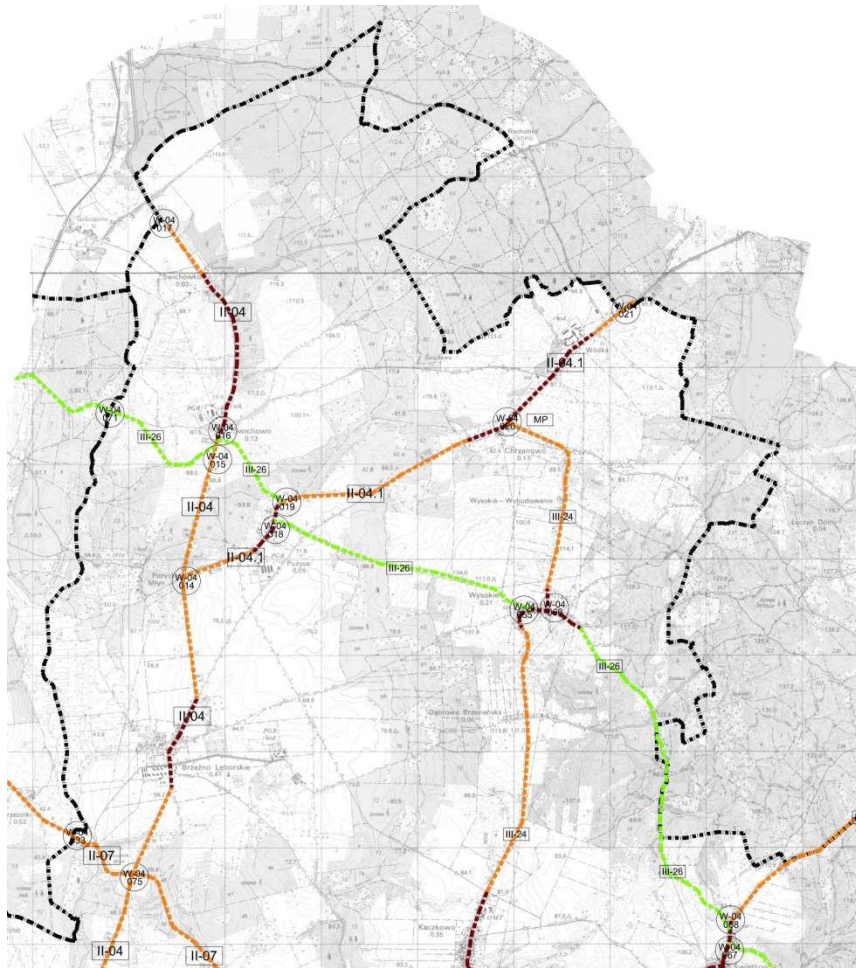
TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY CEWICE - cz. południowa gminy



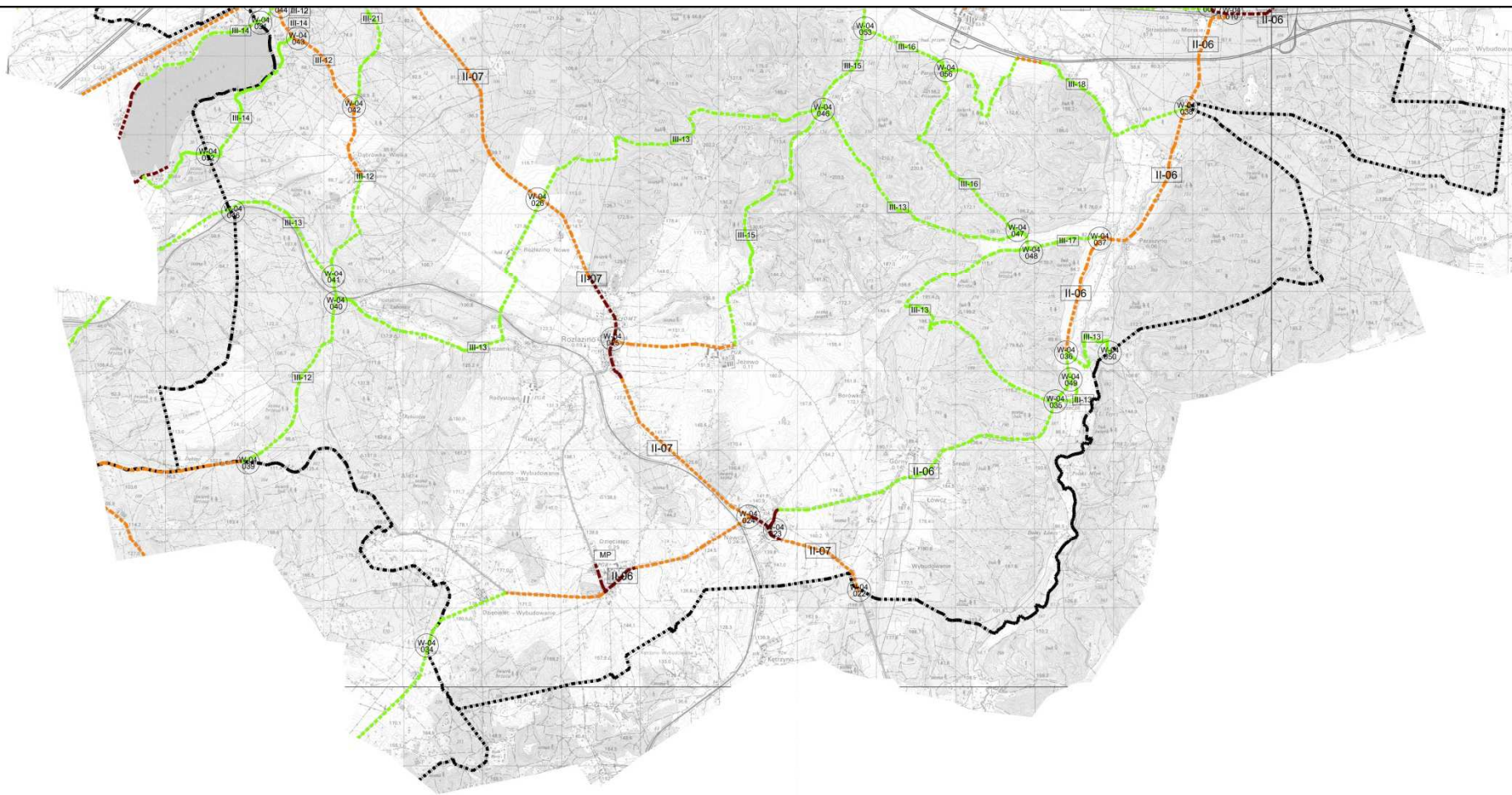
SZCZEGÓŁOWE PRZEBIEGI TRAS ROWEROWYCH GMINA ŁĘCZYCE



TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY ŁĘCZYCE - cz. północna gminy



TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY ŁĘCZYCE - cz. południowa gminy



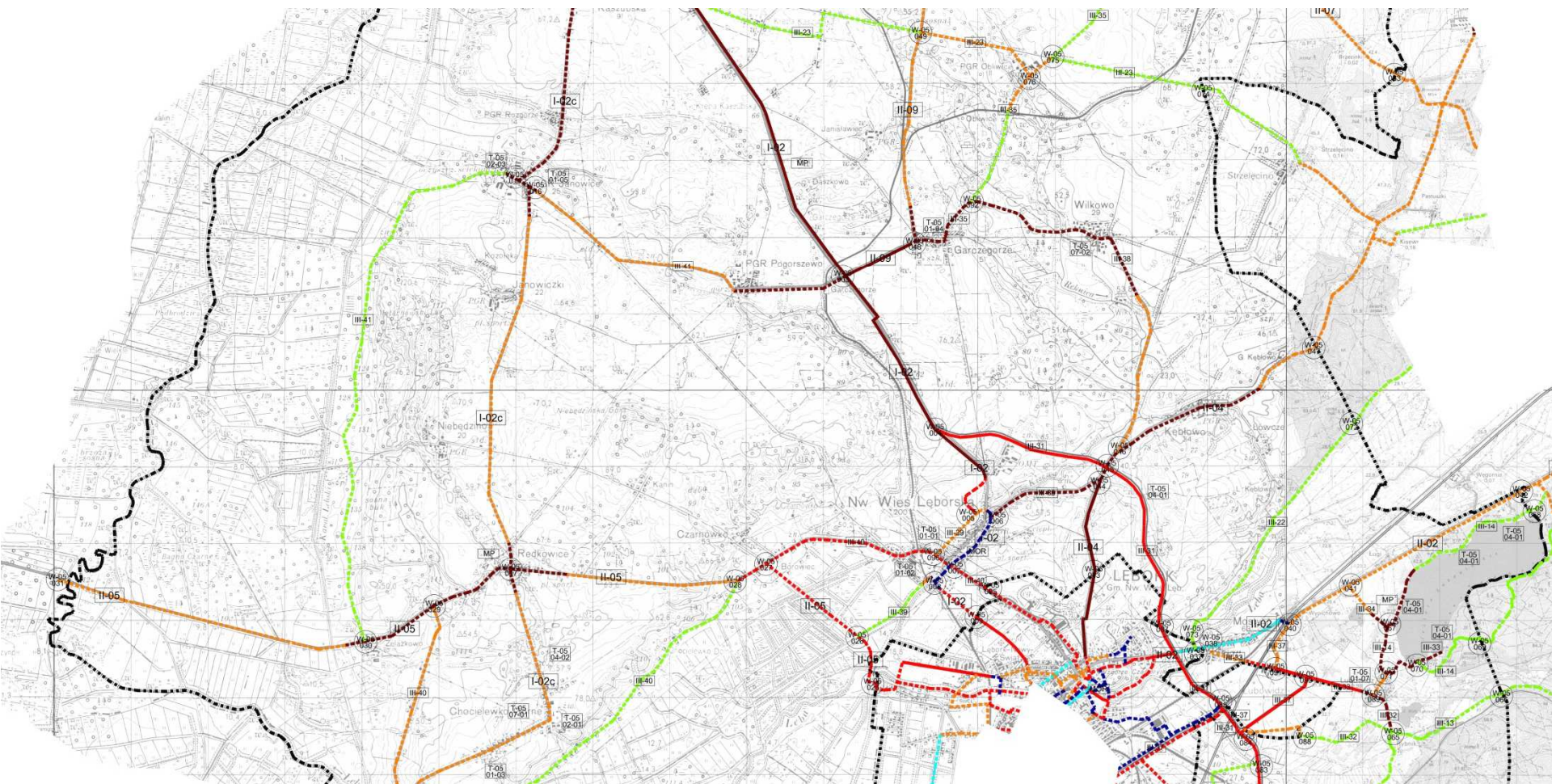
SZCZEGÓŁOWE PRZEBIEGI TRAS ROWEROWYCH GMINA NOWA WIEŚ LĘBORSKA



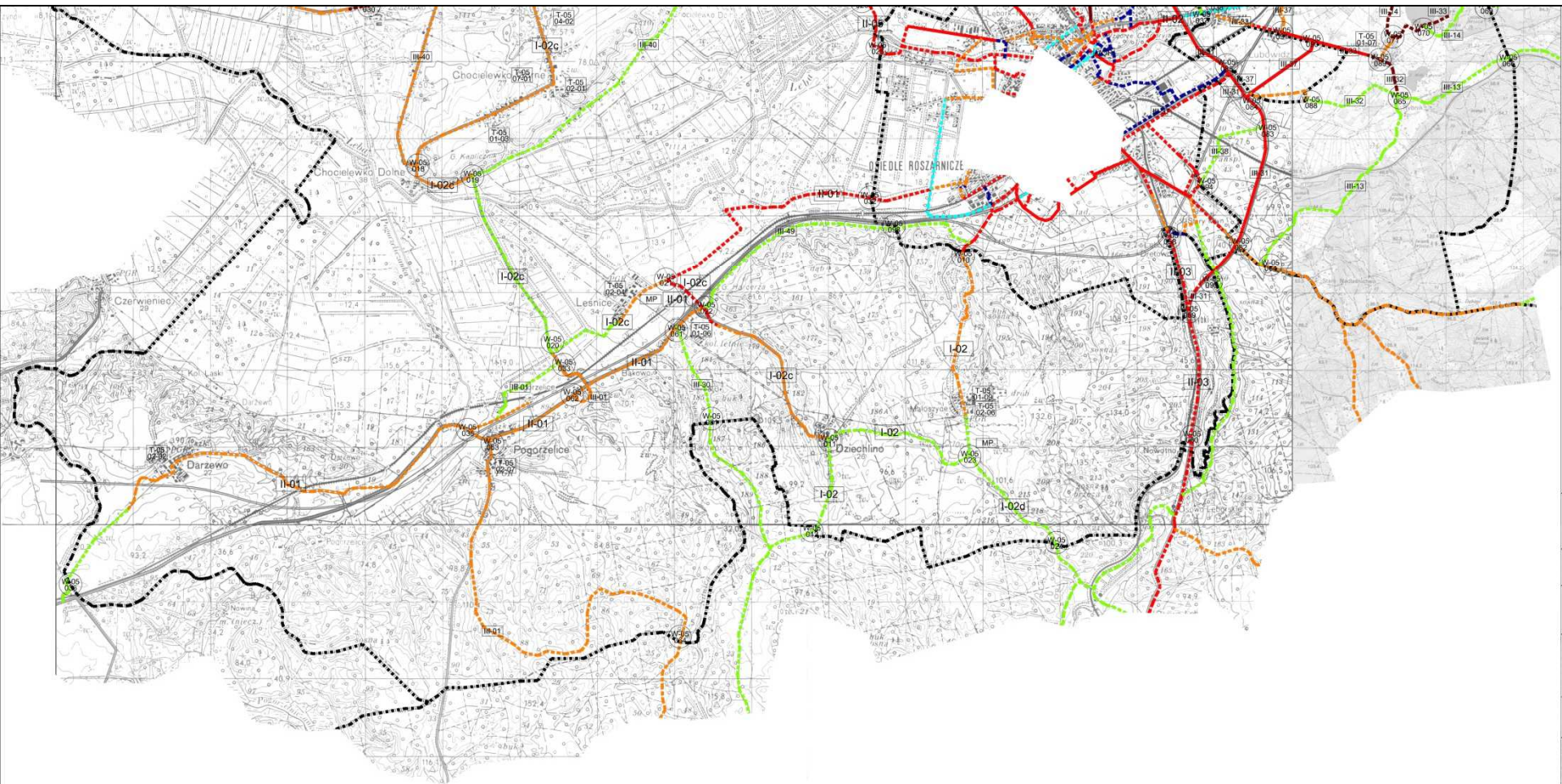
TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY NOWA WIEŚ LĘBORSKA - cz. północna gminy



TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY NOWA WIEŚ LĘBORSKA - cz. centralna gminy



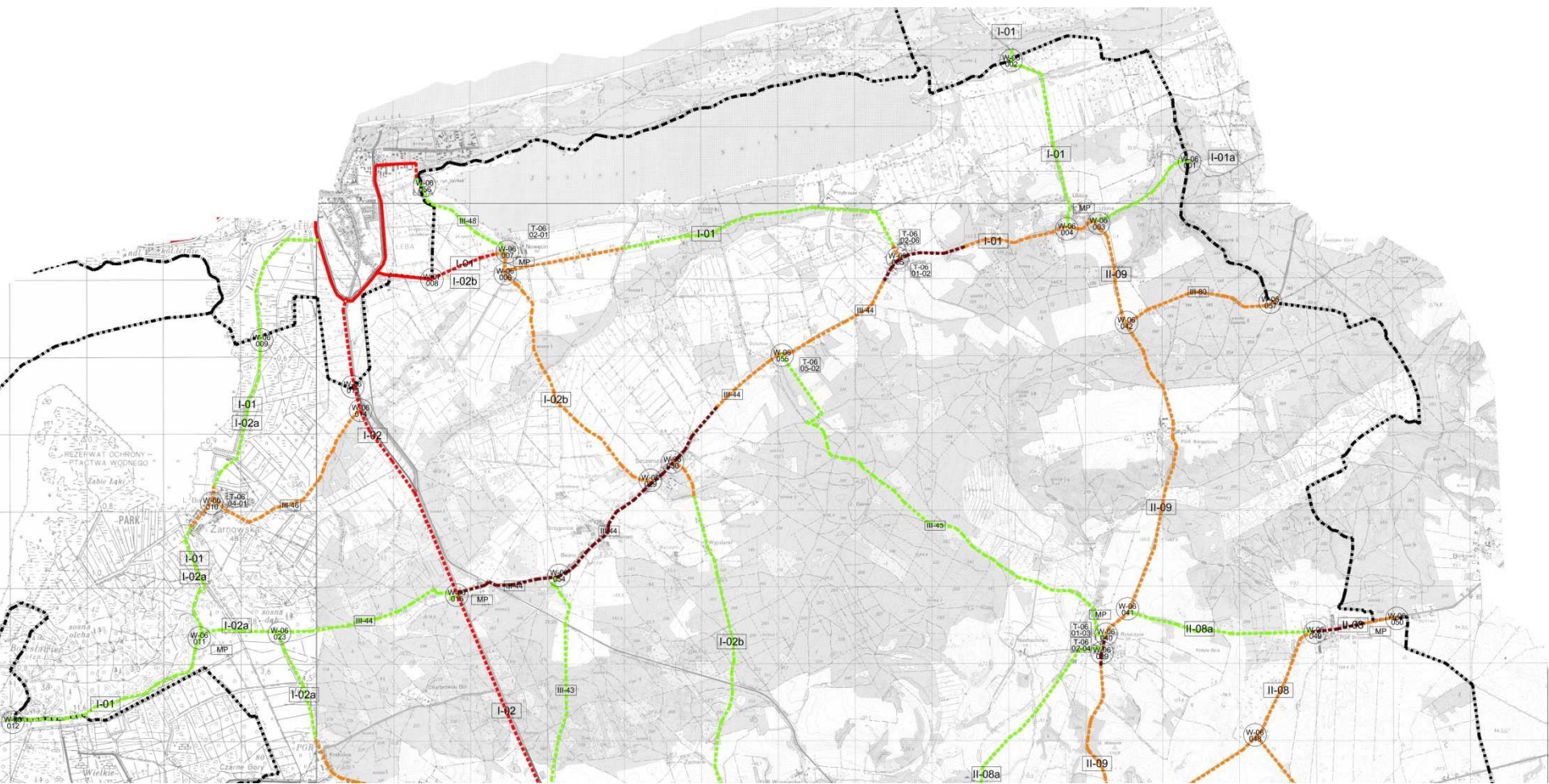
TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY NOWA WIEŚ LĘBORSKA - cz. południowa gminy



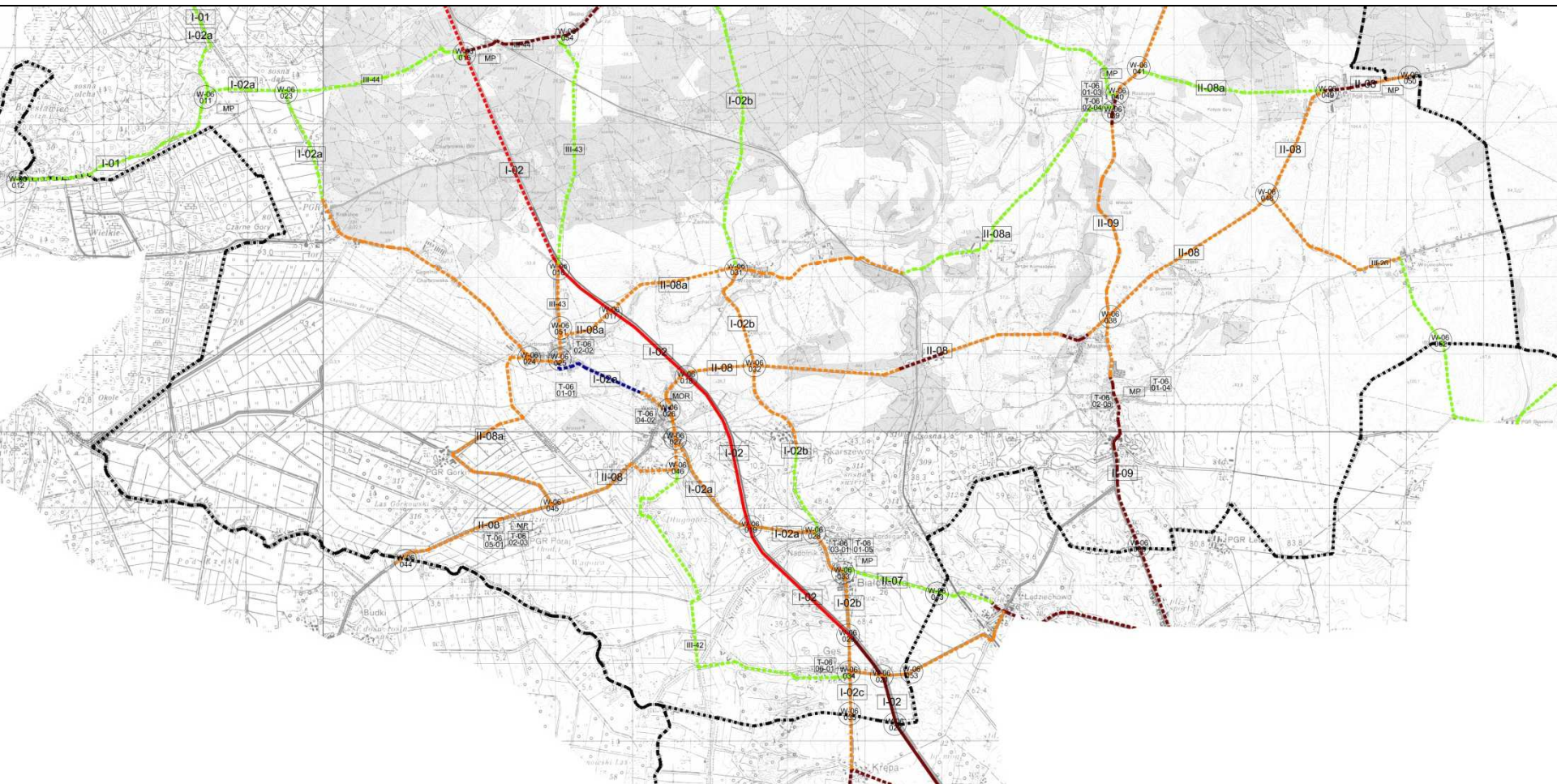
SZCZEGÓŁOWE PRZEBIEGI TRAS ROWEROWYCH GMINA WICKO



TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY WICKO- cz. północna gminy



TRASY ROWEROWE NA OBSZARZE GMINY WICKO- cz. południowa gminy



STANDARDY PROJEKTOWE I WYKONAWCZE

GEOMETRIA TRAS ROWEROWYCH

Kategoria trasy	Prędkość projektowa [km/h]	Minimalny wewnętrzny promień łuku [m]
Główna trasa rowerowa	40	25
Łącznikowa trasa rowerowa	30	20
Współpracująca trasa rowerowa	20	15

DOPUSZCZA SIĘ ZMNIEJSZENIE MINIMALNEGO WEWNĘTRZNEGO PROMIENIA ŁUKU DO 10 M DLA ŁĄCZNIKOWYCH I WSPÓŁPRACUJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH. DOPUSZCZA SIĘ TAKŻE MNIEJSZE PROMIENIE ŁUKÓW W REJONIE SKRZYŻOWAŃ.

NA ŁUKACH POZIOMYCH O PROMIENIU MNIEJSZYM NIŻ 20 M NALEŻY WPROWADZAĆ POSZERZENIA PRZEKROJU POPRZECZNEGO DROGI DLA ROWERÓW O MINIMUM 30% NA CAŁEJ DŁUGOŚCI ŁUKU, A PRZY PROJEKTOWANIU PASÓW RUCHU DLA ROWERÓW ZALECA SIĘ WPROWADZANIE POSZERZENIA PASA CO NAJMNIEJ O 0,25 M.

GEOMETRIA DROGI DLA ROWERÓW POWINNA UMOŻLIWIĆ PRAWIDŁOWĄ PRACĘ URZĄDZEŃ DO MECHANICZNEGO CZYSZCZENIA LUB ODŚNIEŻANIA NAWIERZCHNI.

PROFIL PODŁUŻNY TRAS ROWEROWYCH

POCHYLENIE PODŁUŻNE DROGI DLA ROWERÓW NIE POWINNO BYĆ WIĘKSZE NIŻ 5%. W UZASADNIONYCH PRZYPADKACH POCHYLENIE PODŁUŻNE DROGI DLA ROWERÓW MOŻE BYĆ NIE WIĘKSZE NIŻ 15%, ALE TYLKO PRZY RÓŻNICY WYSOKOŚCI NIE WIĘKSZEJ NIŻ 3 M.

W PRZYPADKU POCHYLENIA PODŁUŻNEGO DROGI DLA ROWERÓW PRZEKRACZAJĄCEGO 5% ZALECA SIĘ UNIKAĆ:

- STOSOWANIA ŁUKÓW POZIOMYCH O MAŁYCH PROMIENIACH;
- WPROWADZANIA SKRZYŻOWAŃ BEZ WSKAZANEGO PIERWSZEŃSTWA PRZEJAZDU, PRZY CZYM W MIARĘ MOŻLIWOŚCI PIERWSZEŃSTWO PRZEJAZDU POWINNO PRZYSŁUGIWAĆ DRODZE, NA KTÓREJ WYSTĘPUJE WIĘKSZE POCHYLENIE PODŁUŻNE;
- WPROWADZANIA ROZWIĄZAŃ ZMUSZAJĄCYCH ROWERZYSTÓW DO ZATRZYMANIA SIĘ.

PROFIL POPRZECZNY TRAS ROWEROWYCH

Natężenie ruchu [rower/godzina]	Szerokość jednokierunkowej drogi dla rowerów [m]	Natężenie ruchu [rower/godzina]	Szerokość dwukierunkowej drogi dla rowerów [m]
< 150	1,5	< 50	2,0
150 - 750	2,5	50 - 150	2,5
> 750	3,5	> 150	3,5

SZEROKOŚĆ PASA RUCHU DLA ROWERÓW ZALECA SIĘ PRZYJMOWAĆ OD 1,5 M DO 2,0 M.

SZEROKOŚĆ DROGI DLA ROWERÓW TO SZEROKOŚĆ WARSTWY ŚCIERALNEJ. OBRZEŻA BETONOWE, KRAWĘŻNIKI LUB INNE PODOBNE ELEMENTY NIE MOGĄ BYĆ WLICZANE DO SZEROKOŚCI DROGI DLA ROWERÓW.

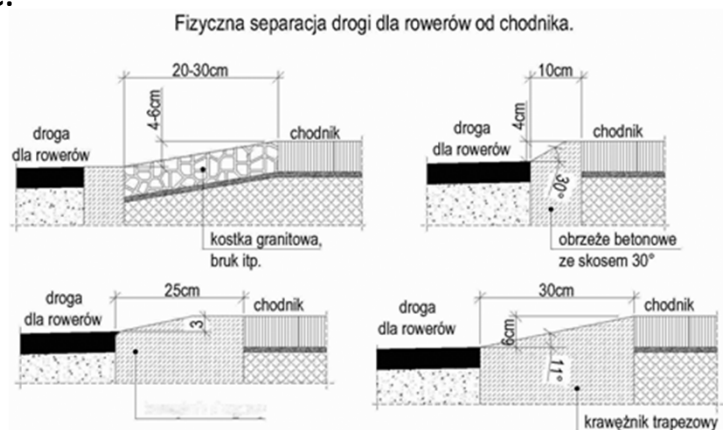
DOPUSZCZA SIĘ ZWĘŻENIE PASA RUCHU DLA ROWERÓW DO 1,0 M W POZIOMIE JEZDNI NA KRÓTKICH ODCINKACH PROSTYCH (DO 5 M) W PRZYPADKU ODDZIELENIA OD POZOSTAŁEJ CZĘŚCI JEZDNI WYSPĄ DZIELĄCĄ (NP. NA WŁOCIE SKRZYŻOWANIA). PRZY ZAWĘŻONYM ODCINKU PASA RUCHU DLA ROWERÓW NALEŻY OBNIŻYĆ PRZYLEGAJĄCE KRAWĘŻNIKI LUB INNE ELEMENTY DROGI DO 0,05 M WYSOKOŚCI W STOSUNKU DO POZIOMU JEZDNI.

SZEROKOŚĆ WSPÓLNEJ DROGI DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW, BEZ WYODRĘBNIONEJ CZĘŚCI DLA PIESZYCH I ROWERZYSTÓW, Z RUCHEM ROWEROWYM W OBU KIERUNKACH POWINNA WYNOŚIĆ CO NAJMNIEJ 3,0 M I MOŻE BYĆ ZWIĘKSZONA W ZALEŻNOŚCI OD NATĘŻENIA RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO.

USYTUOWANIE DROGI DLA ROWERÓW WZGLĘDEM JEZDNI I CHODNIKA

ODLEGŁOŚĆ DROGI DLA ROWERÓW OD KRAWĘDZI JEZDNI NIE MOŻE BYĆ MNIEJSZA NIŻ 0,5 M. JEŚLI NA JEZDNI DOPUSZCZONO PRĘDKOŚĆ POJAZDÓW POWYŻEJ 60 KM/H ODLEGŁOŚĆ DROGI DLA ROWERÓW OD JEZDNI ZALECA SIĘ ZWIĘKSZYĆ DO 2,5 M I ANALOGICZNIE DLA PRĘDKOŚCI POWYŻEJ 80 KM/H DO 5,0 M. MNIEJSZĄ ODLEGŁOŚĆ DOPUSZCZA SIĘ W SYTUACJI INSTALACJI POMIĘDZY JEZDNIĄ A DROGĄ DLA ROWERÓW BARIER ENERGOCHŁONNYCH.

JEŚLI DROGA DLA ROWERÓW PRZYLEGA BEZPOŚREDNIO DO CHODNIKA, WÓWCZAS NAWIERZCHNIA POWINNA BYĆ OBNIŻONA W STOSUNKU DO CHODNIKA OD 0,03 M DO 0,05 M. ZALECA SIĘ STOSOWANIE KRAWĘŻNIKÓW ZE SKOSEM DO 30 STOPNI. W OKOLICACH PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH NAWIERZCHNIE DROGI DLA ROWERÓW I CHODNIKA NALEŻY ZRÓWNAĆ, OBNIŻAJĄC CHODNIK DO POZIOMU DROGI DLA ROWERÓW. MOŻNA TAKŻE PRZESTRZEŃ POMIĘDZY DROGĄ DLA ROWERÓW A CHODNIKIEM WYBRUKOWAĆ.



KONSTRUKCJA DROGI DLA ROWERÓW

NAWIERZCHNIĘ DROGI DLA ROWERÓW NALEŻY WYKONYWAĆ Z MIESZANEK MINERALNO-ASFALTOWYCH GRUBOŚCI CO NAJMNIEJ 3 CM. NAWIERZCHNIĘ NALEŻY UKŁADAĆ MECHANICZNIE ZA POMOCĄ ODPOWIEDNIEGO ROZŚCIEŁACZA.

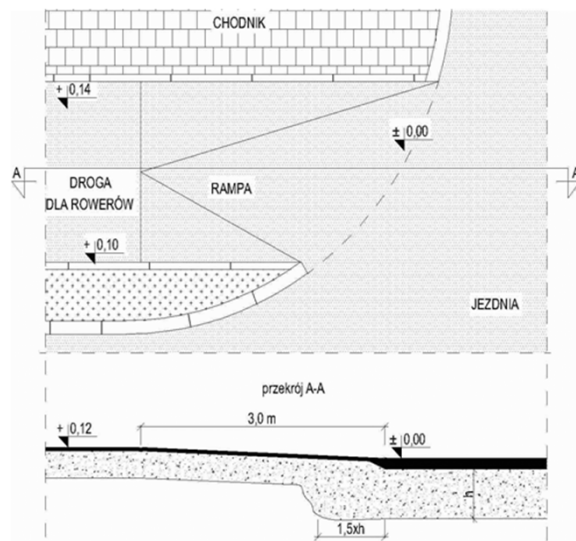
NIE DOPUSZCZA SIĘ NAWIERZCHNI Z KOSTKI BETONOWEJ, BRUKOWEJ LUB PODOBNEJ, ANI NA CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI DLA ROWERÓW, ANI NA FRAGMENTACH. NIEDOPUSZCZALNE JEST TAKŻE STOSOWANIA UZUPEŁNIEŃ NAWIERZCHNI DRÓG DLA ROWERÓW W POSTACI ŁAT Z KOSTKI BETONOWEJ. WYJĄTEK STANOWI REMONT NAWIERZCHNI WYKONANYCH Z KOSTKI BETONOWEJ LUB PROGI ZWALNIAJĄCE USYTUOWANE W ULICACH POPRZECZNYCH, KIEDY DROGA DLA ROWERÓW JEST PROWADZONA GRZBIETEM TEGO PROGU.

NA TERENIE ŚRÓDMIEŚCIA LĘBORKA DOPUSZCZA SIĘ NAWIERZCHNIE Z PŁYT KAMIENNYCH O KRAWĘDZIACH NIEFAZOWANYCH I WYMIARACH CO NAJMNIEJ 50 CM X 50 CM. PŁYTY POWINNY BYĆ UKŁADANE NAPRZEMIENNIE W TAKI SPOSÓB, ABY SZCELINY MIĘDZY KOLEJNYMI PŁYTAMI BYŁY CIĄGŁE W POPRZEK, A NIE WZDŁUŻ DROGI DLA ROWERÓW. OGRANICZA TO RYZYKO ZAKLESZCZENIA KOŁA W PRZYPADKU KLAWISZOWANIA PŁYT.

USKOKI POPRZECZNE

WSZELKIEGO TYPU USKOKI W POPRZEK TRASY ROWEROWEJ SĄ NIEDOPUSZCZALNE.

NA POŁĄCZENIU DROGI DLA ROWERÓW Z JEZDNIĄ ZALECA SIĘ STOSOWANIE STOPNIOWEJ ZMIANY SZTYWNOŚCI KONSTRUKCJI NA ODCINKU RÓWNYM PÓŁTORAKROTNEJ WYSOKOŚCI PODBUDOWY JEZDNI BEZ STOSOWANIA KRAWĘŻNIKÓW. W RAZIE DECYZJI O ZASTOSOWANIU KRAWĘŻNIKÓW NA WJAZDACH NA DROGĘ DLA ROWERÓW LUB PRZED PRZEJAZDAMI DLA ROWERZYSTÓW POWINNY BYĆ ONE ZRÓWNANE Z NAWIERZCHNIĄ DROGI DLA ROWERÓW ORAZ JEZDNI (KRAWĘŻNIKI WTOPIONE). PROBLEM ODWODNIENIA NALEŻY ROZWIĄZAĆ PRZECIWSPADKAMI.

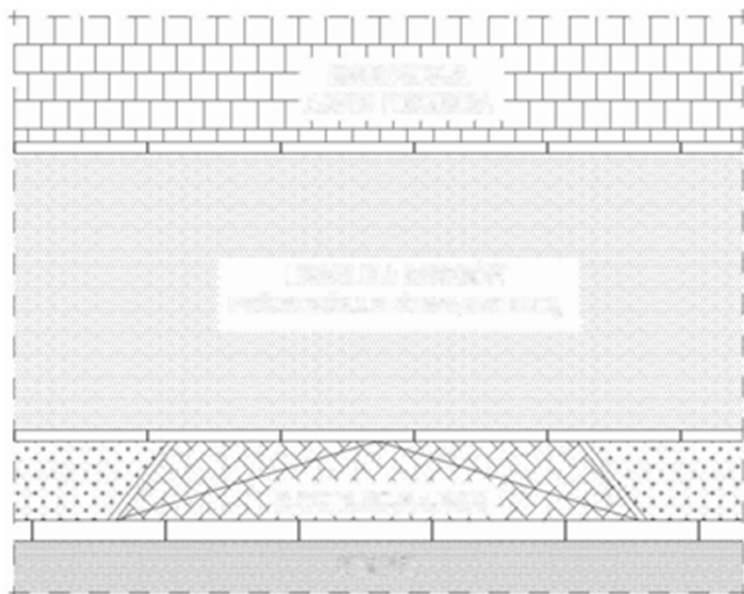


Ilustracja 6.6: Przykładowe połączenie drogi dla rowerów z jezdnią.

PRZECIĘCIA ZJAZDÓW

PRZY PROJEKTOWANIU NAWIERZCHNI DROGI DLA ROWERÓW PRZECINAJĄCEJ ZJAZDY (INDYWIDUALNE I PUBLICZNE) NALEŻY STOSOWAĆ ROZWIĄZANIA PODKREŚLAJĄCE PIERWSZEŃSTWO ROWERZYSTÓW NAD SAMOCHODAMI WŁĄCZAJĄCYMI SIĘ DO RUCHU.

NIE DOPUSZCZA SIĘ PRZERYWANIA (ZMIANY) WARSTWY ŚCIERALNEJ DROGI DLA ROWERÓW W MIEJSCU ZJAZDÓW. NIE NALEŻY STOSOWAĆ KRAWĘŻNIKÓW W POPRZEK DROGI DLA ROWERÓW.



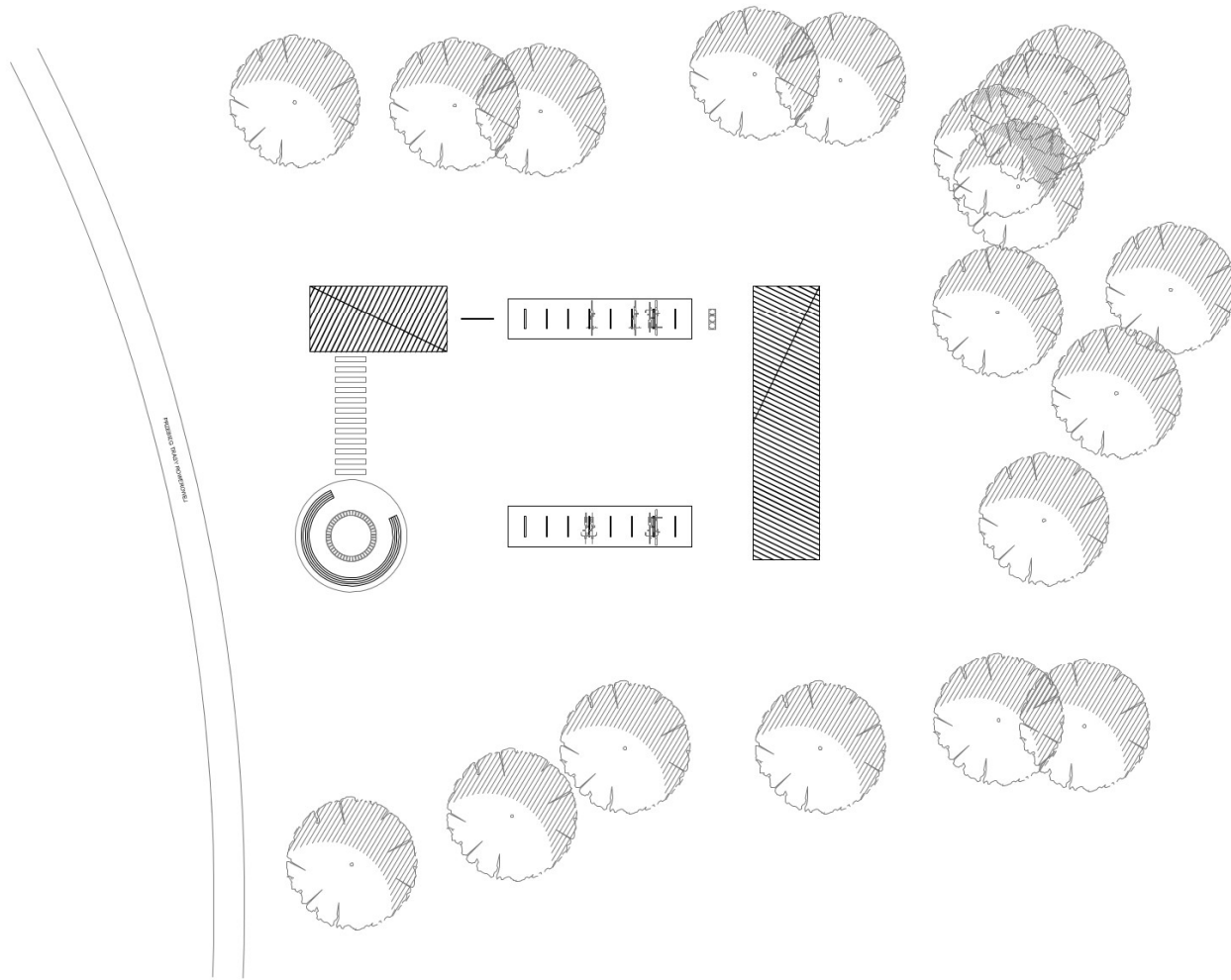
MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW

MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW

MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW PRZEWIDZIANO W MIEJSCOWOŚCIACH GMINNYCH WCHODZĄCYCH W SKŁAD MOF. OBIEKTY TAKIE POWINNY BYĆ WYPOSAŻONE W WIATĘ ZAPEWNIAJĄCĄ OCHRONĘ PRZED SŁOŃCEM I DESZCZEM, DARMOWĄ TOALETĘ I WODĘ PITNĄ, A PONADTO: DWIE ŁAWKI, STÓŁ, TABLICĘ INFORMACYJNĄ Z MAPĄ, DWA KOSZE NA ŚMIECI, STOJAK NA ROWERY.

WIATY POWINNY UMOŻLIWIĆ PRZYGOTOWANIE I SPOŻYCIE POSIŁKU, KRÓTKI WYPOCZYNEK, A NAWET AWARYJNY NOCLEG. ŁAWY I STÓŁ POWINNY MIEĆ DŁUGOŚĆ CO NAJMNIEJ 1,9 M I SZEROKOŚĆ 0,3 M (ŁAWY) I 0,8 M (STÓŁ) ABY W RAZIE POTRZEBY MOGŁY BYĆ WYKORZYSTYWANE DO AWARYJNEGO NOCLEGU W ŚPIWORZE. MIEJSCE, W KTÓRYM ZNAJDUJE SIĘ WIATA, POWINNO ZNAJDOWAĆ SIĘ ALBO NA LEKKIM SPADKU, UMOŻLIWIAJĄCYM SPŁYW WODY ALBO WYNIESIENIU. WSKAZANE JEST UTWARDZENIE GO NP. KAMIENNYMI PŁYTAMI, ABY NIE TWORZYŁO SIĘ NA NIM I NIE ZAŁEGAŁO BŁOTO. W WIACIE POWINNA ZNAJDOWAĆ SIĘ TABLICA INFORMACYJNA Z MAPĄ TRASY I ZAZNACZONYMI ODLEGŁOŚCIAMI DO WAŻNIEJSZYCH PUNKTÓW DOCELOWYCH TRASY ORAZ LOKALIZACJAMI NAJBLIŻSZYCH NOCLEGÓW, PÓL NAMIOTOWYCH, RESTAURACJI, SKLEPÓW ITP. WIATY POWINNY BYĆ ODSUNIĘTE OD DROGI, PO KTÓREJ BIEGNIE TRASA ROWEROWA - ROWERY TURYSTÓW, KTÓRZY Z NIEJ KORZYSTAJĄ NIE POWINNY BLOKOWAĆ RUCHU. WIATY POWINNY BYĆ W MIARĘ MOŻLIWOŚCI LOKALIZOWANE W MIEJSCACH DOBRZE WIDOCZNYCH. Z JEDNEJ STRONY POZWALA TO TURYSTOM PODJĄĆ WCZEŚNIEJ DECYZJĘ O POSTOJU (MOŻE BYĆ ISTOTNE, GDY ZBLIŻA SIĘ ULEWA I ROWERZYŚCI SZUKAJĄ SCHRONIENIA), A Z DRUGIEJ - MOŻE ZAPEWNIĆ DOZÓR SPOŁECZNY ZAPOBIEGAJĄCY WANDALIZMOWI.

MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW



MIEJSCA OBSŁUGI ROWERZYSTÓW



MIEJSKIE STOJAKI DLA ROWERÓW



MIEJSKIE STOJAKI DLA ROWERÓW

W MIEJSCACH INTENSYWNIE UŻYTKOWANYCH PRZEZ ROWERZYSTÓW NALEŻY ZAPEWNIĆ MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z WYGODNYCH STOJAKÓW NA ROWERY. STOJAKI TAKIE POWINNY SIĘ ZNAJDOWAĆ PRZY:

- SZKOŁACH PONADGIMNAZJALNYCH
- SZKOŁACH GIMNAZJALNYCH
- SZKOŁACH PODSTAWOWYCH
- OBIEKTACH SŁUŻBY ZDROWIA
- URZĘDACH ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ
- OBIEKTACH KULTURY
- WĘZŁACH KOMUNIKACYJNYCH
- OBIEKTÓW SPORTOWYCH I REKREACYJNYCH
- OBIEKTACH KULTU RELIGIJNEGO

PRZYKŁADOWA TABELA OKREŚLAJĄCA ILOŚĆ ROWEROWYCH MIEJSC POSTOJOWYCH

A	szt.	A - szkoły ponadgimnazjalne
01	40	Liceum Ogólnokształcące Nr 1
02	40	Liceum Ogólnokształcące nr 2
03	40	ZSGŻiA
04	40	Zespół Szkół Mechaniczno-Informatycznych
05	40	Powiatowe Centrum Edukacyjne Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ