

Ruch rowerów pod prąd – norma, brawura czy ekstrawagancja?

Marcin Jackowski
jack@zm.org.pl

Zielone Mazowsze
www.zm.org.pl

8 maja 2010

- 1 Wprowadzenie
- 2 Belgia – obowiązek
- 3 Niemcy – wolność
- 4 Węgry – nowość
- 5 Podsumowanie

- 1 Wprowadzenie
- 2 Belgia – obowiązek
- 3 Niemcy – wolność
- 4 Węgry – nowość
- 5 Podsumowanie

Jeden z kontrapasów w Amsterdamie



Wprowadzenie

Ruch rowerów pod prąd zadomowił się powszechnie w miastach Holandii, Niemiec, Austrii i Belgii. Wprowadzają go również Węgrzy i Włosi. Tamtejsi adepci inżynierii ruchu dostrzegli liczne zalety tego podejścia, np.

- przeniesienie ruchu rowerowego z obciążonych głównych ulic na mniej uczęszczane (więc bardziej zachęcające) ulice lokalne;
- omijanie niebezpiecznych skrzyżowań czyli zmniejszanie ryzyka kolizji;
- skrócenie tras podróży rowerem;
- wzbogacenie sieci możliwych połączeń i ich urozmaicenie;
- poprawa spójności i bezpośredniości sieci rowerowej;

- 1 Wprowadzenie
- 2 Belgia – obowiązek**
- 3 Niemcy – wolność
- 4 Węgry – nowość
- 5 Podsumowanie

Belgijski nakaz

Belgowie poszli jeszcze dalej – nie poprzestali na zaleceniach, lecz od 2004 r. wprowadzili **nakaz** udostępniania większości ulic jednokierunkowych do dwukierunkowego ruchu rowerów.

Zależnie od szerokości jezdni ulicy jednokierunkowej obowiązują w Belgii następujące zasady:

Szerokość jezdni	Dopuszczenie ruchu rowerów pod prąd
<2,6 m	zabronione
2,6–3,0 m	dopuszczalne
>3,0 m	obowiązkowe

Nic więc dziwnego, że w Brukseli aż roi się od takiego oznakowania



Nawet na tak wąskiej ulicy.



Większość zakazów i nakazów skrętu nie dotyczy rowerów.



W Brukseli spotyka się sporo kontrapasów, zarówno niewielkich czy wręcz szczątkowych...



...jak i pokażnych, które robią jednocześnie za buspasy.



- 1 Wprowadzenie
- 2 Belgia – obowiązek
- 3 Niemcy – wolność**
- 4 Węgry – nowość
- 5 Podsumowanie

I na zabytkowych starówkach (Oerlinghausen),



...i na terenach zabudowy rezydencyjnej (Bad Salzuflen),



...i w centrach handlowo-usługowych (Hamm),



...i przy dworcach autobusowych czy kolejowych (Lemgo),



...Fahrrad macht frei!



- 1 Wprowadzenie
- 2 Belgia – obowiązek
- 3 Niemcy – wolność
- 4 Węgry – nowość**
- 5 Podsumowanie

Reprezentacyjny ciąg w centrum Budapesztu (1)



(2) Jedna z zasad rewitalizacji: mniej motoryzacji



(3) Dalej wjazd tylko dla uprawnionych



(4) Brak krawężników



(5) Zagrożenie czy wręcz przeciwnie?



(6) Zagrożenie czy wręcz przeciwnie?



(7) Nie ma konfliktu z autobusami



(8) Środki fizyczne – niezawodne i selektywne



Jedna z przyległych ulic



Rower dopuszcza się też na deptakach pieszych



Droga serwisowa z kontrapasem w Budapeszcie



I jej oznakowanie pionowe

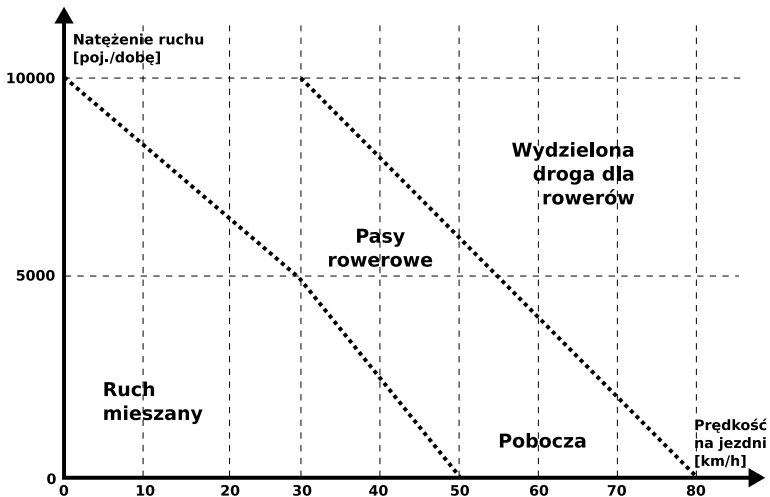


Obrazek z Szentendre



- 1 Wprowadzenie
- 2 Belgia – obowiązek
- 3 Niemcy – wolność
- 4 Węgry – nowość
- 5 Podsumowanie**

Zasady segregacji ruchu wg CROW



Sieć tras rowerowych to nie tylko ścieżki

Berlin w roku 2004 – ok. 1 mln podróży rowerem dziennie:

Typ tras	Długość
wydzielone drogi rowerowe	50 km
drogi rowerowe poza siecią uliczną	190 km
ciągi pieszo–rowerowe	ok. 100 km
obowiązkowe pasy rowerowe	150 km
nieobowiązkowe pasy rowerowe	60 km
pasy rowerowo-autobusowe	70 km
kontrapasy	ok. 200 km
ulice o ruchu uspokojonym	3700 km

Kręć pod prąd, Warszawo!

Wiele miast Europy daje przykład, że ruch rowerów pod prąd to **tani** i **bezpieczny** sposób wzbogacenia sieci transportu rowerowego.

Warszawa zawdzięcza swój 1 (słownie **jeden**) kontrapas przedwyborczej determinacji Kazimierza Marcinkiewicza. Zarządcy dróg wykazują niezwykle silny opór przeciw temu, co udaje się także w Krakowie czy Poznaniu. Podyskutujmy zatem

- na których stołecznych ulicach przydadzą się tablice T-22?
- jak przekonać zarządców dróg do ich zawieszenia?
- jak zachęcić polityków nie tylko do rywalizacji o głosy cyklistów, ale do regularnej dbałości o transport rowerowy przez całą kadencję?

Marcin Jackowski – dziękuje za uwagę

- e-mail jack@zm.org.pl
- <http://rower.zm.org.pl>