

Metropolia rekomenduje, by standardy rowerowe przyjąć zarządzeniem

Ponad 30 zaangażowanych organizacji pozarządowych, ponad 300 zgłoszonych uwag i blisko pięć miesięcy intensywnej pracy. Tak w skrócie można podsumować działania związane z opracowaniem dokumentu „Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej”. Dzięki niemu nowe drogi rowerowe w Metropolii będą powstawać według ujednoliconych i wspólnych standardów, podobnie jak towarzysząca im infrastruktura. Chodzi zatem o ustalenie wspólnych zasad dotyczących m.in. szerokości dróg czy stosowanej nawierzchni. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia będzie zachęcać wójtów, burmistrzów i prezydentów, by – wzorem innych miast Polski – przyjęli dokument w formie swoich zarządzeń. Dzięki temu jego zapisy będą obowiązywać na terenie danej gminy.

Prace nad „Standardami i wytycznymi dla infrastruktury rowerowej” trwały od sierpnia do grudnia 2018 roku. Pierwotnie zakładano, że będzie to nowelizacja dokumentu, który został opracowany jeszcze przez Górnośląski Związek Metropolitalny. W toku prac powstał zupełnie nowy dokument, stworzony niemal od podstaw, w konsultacji ze środowiskiem rowerzystów i przedstawicielami wszystkich gmin Metropolii.

– Podczas pracy nad standardami i wytycznymi dla infrastruktury rowerowej, przyświecała nam idea wspólnego tworzenia zbioru dobrych praktyk osadzonych w polskim systemie prawnym – mówi Karolina Wadowska, członek zarządu Metropolii, w którym odpowiada m.in. za politykę rowerową.

– Kluczowym wydaje się określenie „wspólne”, ponieważ udało nam się zaangażować zarówno oficerów rowerowych z poszczególnych miast i gmin Górnośląsko-Zagłębiowskiej

Metropolii, rowerowe organizacje pozarządowe i mieszkańców. Liczba uwag zgłoszonych przez społeczników i urzędników oraz poziom merytoryczny dyskusji spowodowały, że wszyscy mamy świadomość, iż jest to nasz wspólny dokument – dodaje.

Liczące 140 stron opracowanie precyzuje kwestie związane z projektowaniem tras rowerowych, planowaniem ruchu rowerowego, oznakowaniem tras dla rowerów, czy wymaganiami technicznymi dla infrastruktury.

Ponadto zdefiniowano takie kwestie, jak utrzymywanie i remontowanie infrastruktury dla rowerów, a także integracja transportu zbiorowego z rowerowym.

Warszawa, Wrocław, Kraków standardy rowerowe przyjęły w formie zarządzeń prezydentów

Poprzednie opracowanie standardów i wytycznych dla infrastruktury rowerowej, opracowane jeszcze przez Górnośląski Związek Metropolitalny, stanowiło katalog dobrych praktyk. Został przyjęty przez 14 miast, które wówczas do związku należały, jednak jego stosowanie było dobrowolnie.

Po powstaniu Metropolii, dokument trzeba było zaktualizować. Po pierwsze – ze względu na zmieniające się przepisy prawne, a po drugie – ponieważ do Metropolii należy prawie trzy razy więcej gmin niż do Górnośląskiego Związku Metropolitalnego.

„Standardy i wytyczne...” zostały już przyjęte uchwałą zarządu Metropolii, jednak aby faktycznie obowiązywały na terenie poszczególnych gmin, dokument musi zostać wprowadzony zarządzeniami wójtów, burmistrzów i prezydentów miast i gmin należących GZM. Do tego władze Metropolii zachęcają samorządowców. Zarządzenie bowiem jest aktem, który zobowiązuje do stosowania danych przepisów w konkretnej gminie.

– Bardzo zależy nam na tym, aby standardy były stosowane podczas realizacji inwestycji rowerowych na terenie całej

Metropolii. Stąd, podczas ostatniej sesji Zgromadzenia, przewodniczący zarządu Kazimierz Karolczak zaapelował o podjęcie formalnych kroków, których celem będzie przyjęcie zapisów tego dokumentu jako obowiązujących na terenie danej gminy – mówi Marcin Dworak i jako przykład podaje duże miasta w Polsce, jak Warszawa, Wrocław, Kraków czy Gdańsk, które przyjęły tego typu opracowania właśnie zarządzeniami swoich prezydentów.

– Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwa będzie budowa spójnej sieci tras rowerowych, która będzie służyła codziennej komunikacji pomiędzy miastami i gminami Metropolii – zauważa oficer rowerowy.

Szerokość dróg jedno i dwukierunkowych uzależniona od natężenia ruchu

W dokumencie szczegółowo sprecyzowano kwestie związane z szerokością dróg rowerowych czy rodzajem stosowanej nawierzchni.

Wskazano, że szerokość drogi rowerowej jest uzależniona od natężenia ruchu, czyli tego, ile rowerów przejeżdża dany odcinek w ciągu godziny.

Minimalna szerokość dla drogi jednokierunkowej wynosi 1,5 m, przy założeniu, że przejeżdża nią mniej niż 50 rowerów na godzinę. Jeśli drogę w ciągu godziny pokonuje ok. 50-150 rowerów, jej szerokość powinna wynosić 2 m. Najszersza możliwa droga jednokierunkowa może mieć 2,5 m szerokości, jeśli w godzinę pokonuje ją więcej niż 150 rowerów.

Dokument określa też szerokość dla dróg rowerowych dwukierunkowych. Taka droga może mieć minimalną szerokość 2 m, jeśli pokonuje ją mniej niż 150 rowerów na godzinę. Przy natężeniu pomiędzy 150 a 750 rowerów, szerokość drogi może wynosić 2-2,5 m. Przy natężeniu ruchu ponad 750 rowerów na godzinę droga dwukierunkowa powinna mieć 3-3,5 m szerokości.

Asfaltowe drogi zamiast brukowanych. Jeździ się bardziej komfortowo i są tańsze

Ponadto – zgodnie z dokumentem – drogi rowerowe mogą być budowane wyłącznie przy użyciu nawierzchni bitumicznej (MMA – mieszanka mineralno-asfaltowa).

– Nawierzchnia MMA jest dużo bardziej przyjazna dla użytkowników niż kostka brukowa – jeździ się po niej znacznie wygodniej, ponieważ droga posiada jednolitą strukturę. Odczuwalny opór i wibracje są również dużo mniejsze, przez co wzrasta komfort jazdy. Poza tym jest też tańsza – wyjaśnia Marcin Dworak.

„Standardy i wytyczne dla infrastruktury rowerowej” powstały z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa. Dokument został już przejęty uchwałą zarządu Metropolii, następnie zostanie wydrukowany i trafi do miast i gmin GZM.