

# Konsultacje nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie

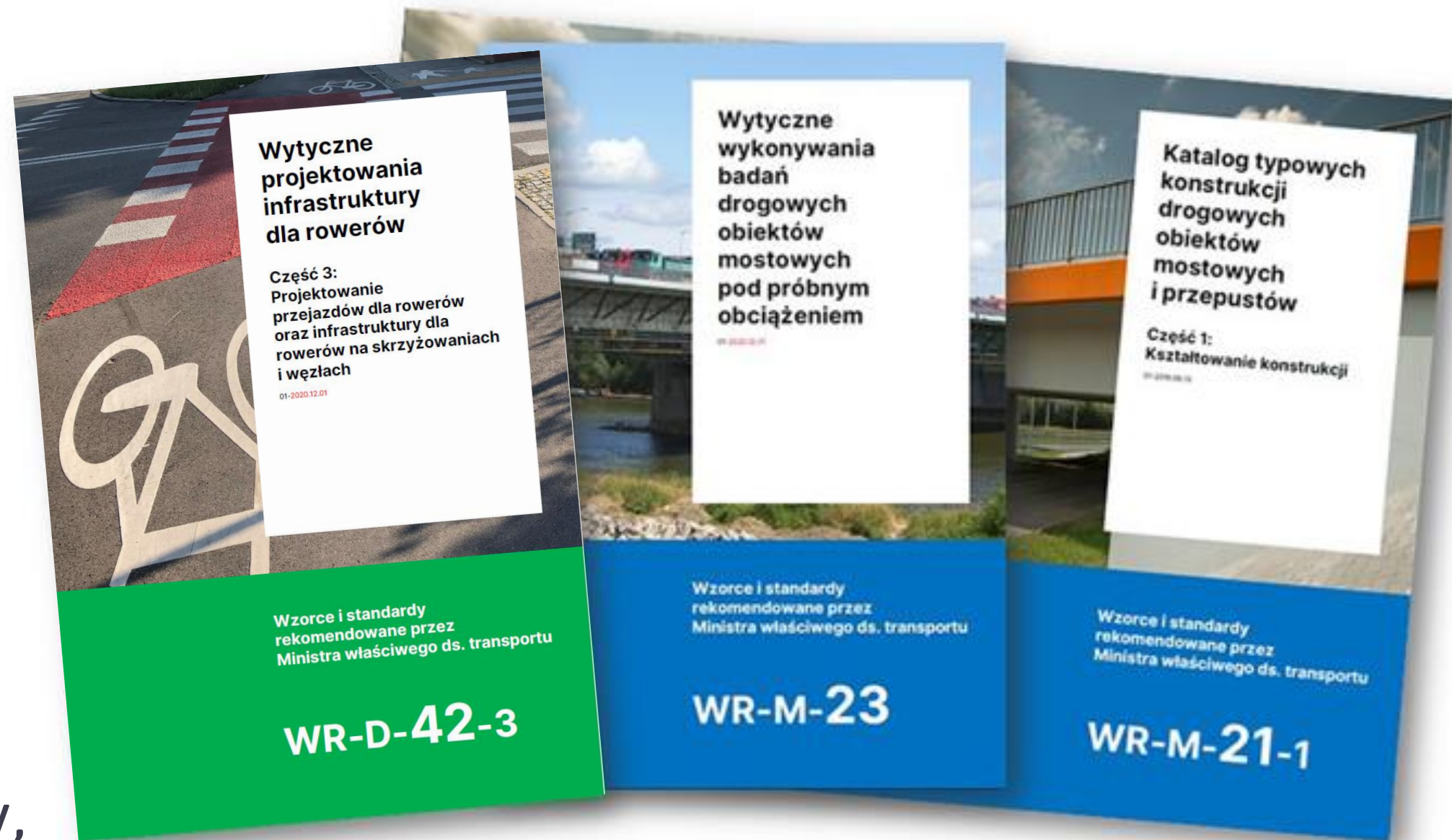
13.10.2020

**Mgr inż. Paweł Włodarek**  
Politechnika Warszawska

WR-D-42-3

Wytyczne projektowania  
infrastruktury dla rowerów.

Część 1: Projektowanie, przejazdy,  
skrzyżowania, węzły



Forum dyskusyjne: [www.konsultacje.viaexpert.pl](http://www.konsultacje.viaexpert.pl)

organizator :



na zlecenie :



# Wytyczne projektowania infrastruktury przeznaczonej do ruchu rowerów

*WR-D-42-1 (Infrastruktura dla rowerów – Planowanie)*

*WR-D-42-2 (Infrastruktura dla rowerów – Projektowanie, trasy dla rowerów)*

***WR-D-42-3 (Infrastruktura dla rowerów – Projektowanie, przejazdy, skrzyżowania, węzły)***

1. Widoczność na przejazdach dla rowerów i skrzyżowaniach
2. Zasady projektowania skrzyżowań
3. Węzły
4. Ronda dla rowerów
5. Kolizyjne przejazdy dla rowerów
6. Bezkolizyjne przejazdy dla rowerów
7. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejazdy dla rowerów przez torowiska tramwajowe
8. Oświetlenie przejazdów dla rowerów



# Zasady projektowania skrzyżowań z uwzględnieniem infrastruktury dla rowerów

**Nie zaleca się prowadzenia ruchu rowerów po jezdni w przypadku:**

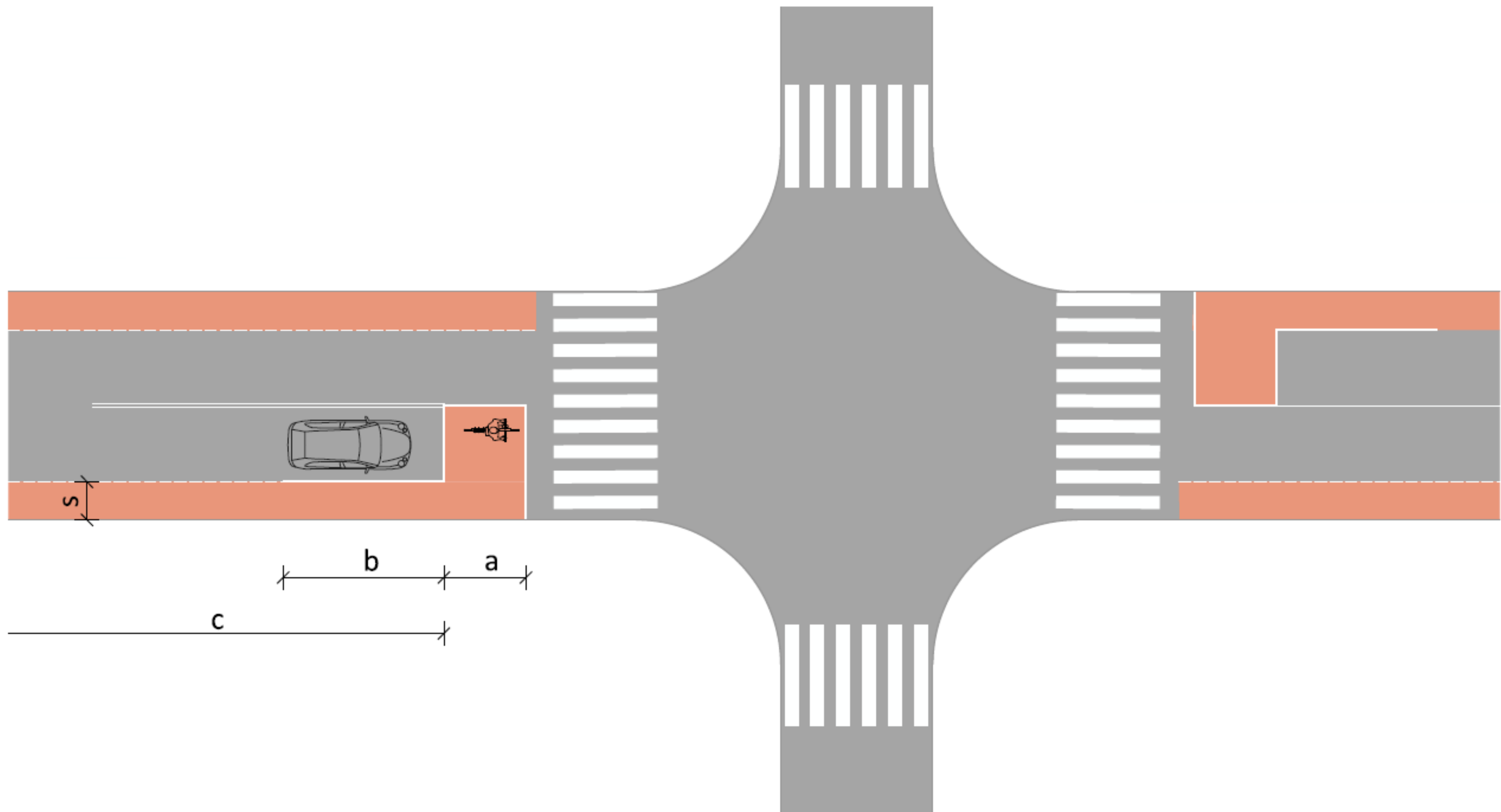
- a) skrzyżowań dróg wyższych klas (GP, G),
- b) skrzyżowań z wlotami z segregacją kierunków ruchu samochodów (wydzielonymi pasami ruchu do skrętu), gdy nie jest możliwe wprowadzenie segregacji kierunków ruchu rowerów (wydzielonych pasów ruchu rowerów przeznaczonych do skrętu),
- c) rond wielopasowych,
- d) rond średnich i dużych,
- e) stwierdzenia na skrzyżowaniu pogorszonych warunków bezpieczeństwa ruchu.

# Zasady projektowania skrzyżowań z uwzględnieniem infrastruktury dla rowerów

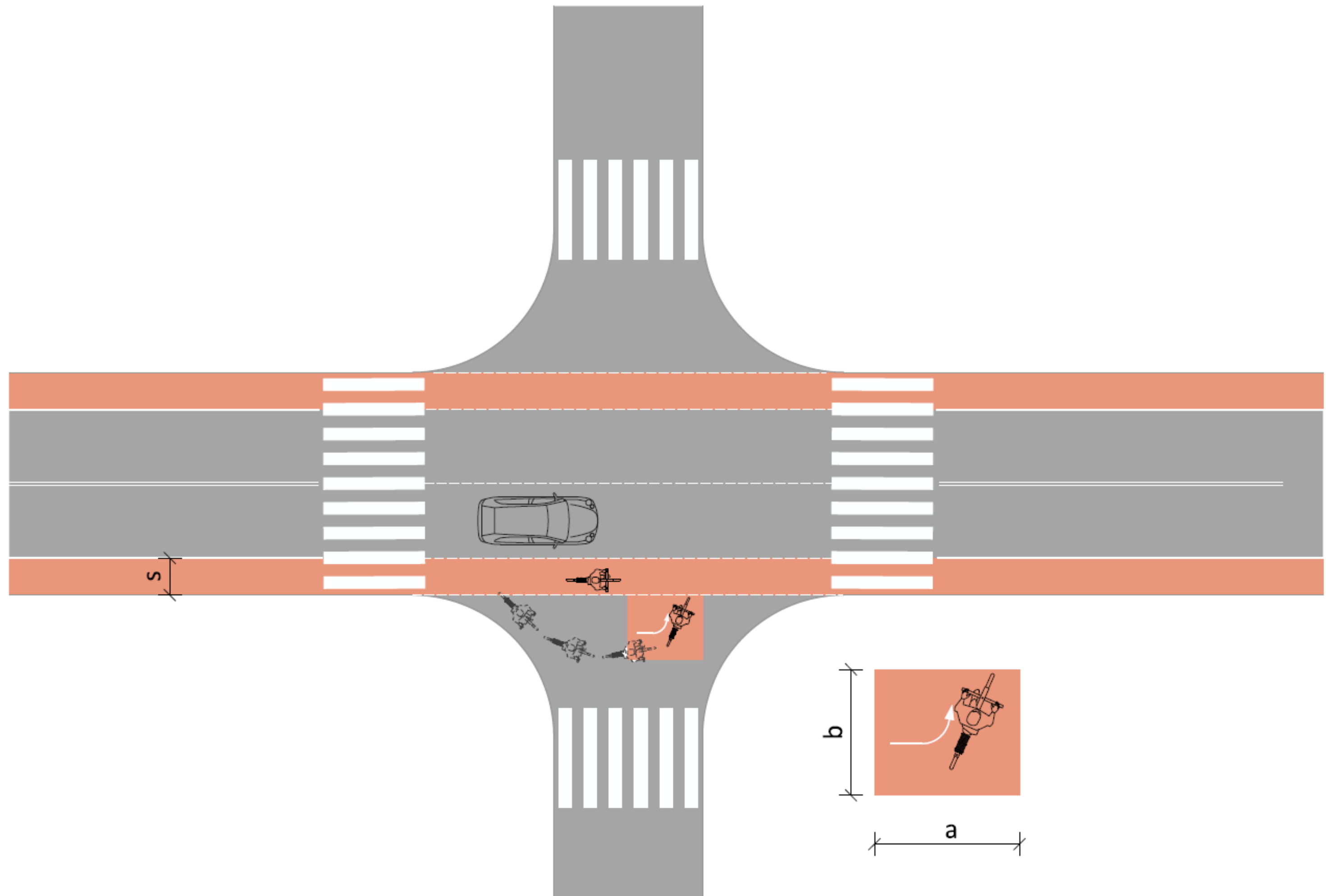
Na **skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną** zaleca się stosowanie:

- a) śluz dla rowerów lub wydzielonych pasów ruchu dla rowerów – gdy natężenie miarodajne ruchu rowerów na skręcie w lewo wynosi więcej niż 200 P/h,
- b) rozwiązania umożliwiającego skręt w lewo „na dwa razy”, tj. poprzez wykorzystanie specjalnej powierzchni akumulacji do skrętu w lewo – gdy natężenie miarodajne ruchu rowerów na skręcie w lewo jest równe lub mniejsze niż 200 P/h,
- c) stosowanie śluz dla rowerów, pasów ruchu dla rowerów pomiędzy pasem ruchu do skrętu w prawo a pasem ruchu do jazdy na wprost lub wysunięcie linii zatrzymania na pasie ruchu dla rowerów bliżej środka skrzyżowania w stosunku do linii zatrzymania innych pojazdów (...)

# Typowe rozwiązania skrzyżowań z sygnalizacją świetlną

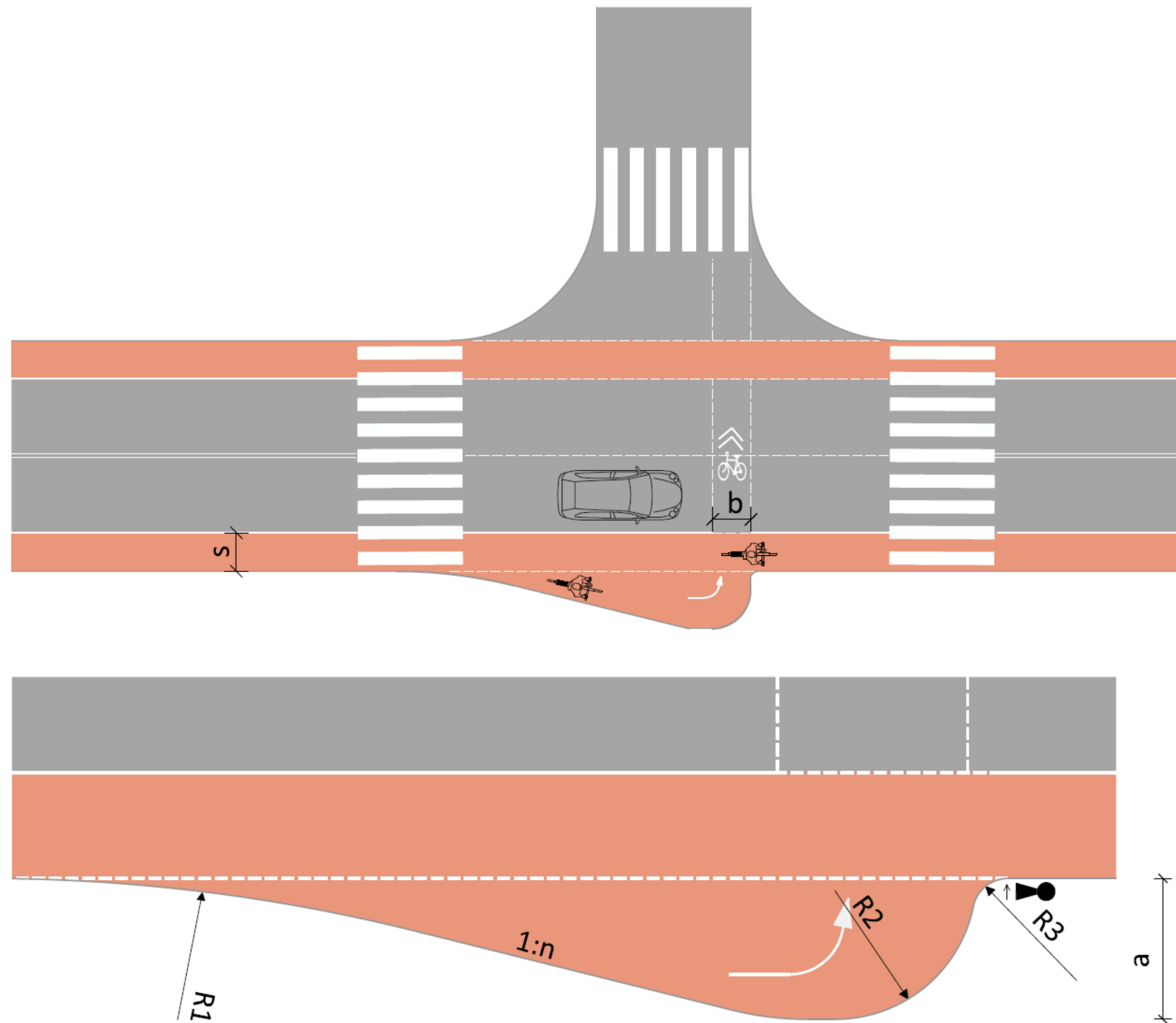


# Typowe rozwiązania skrzyżowań z sygnalizacją świetlną



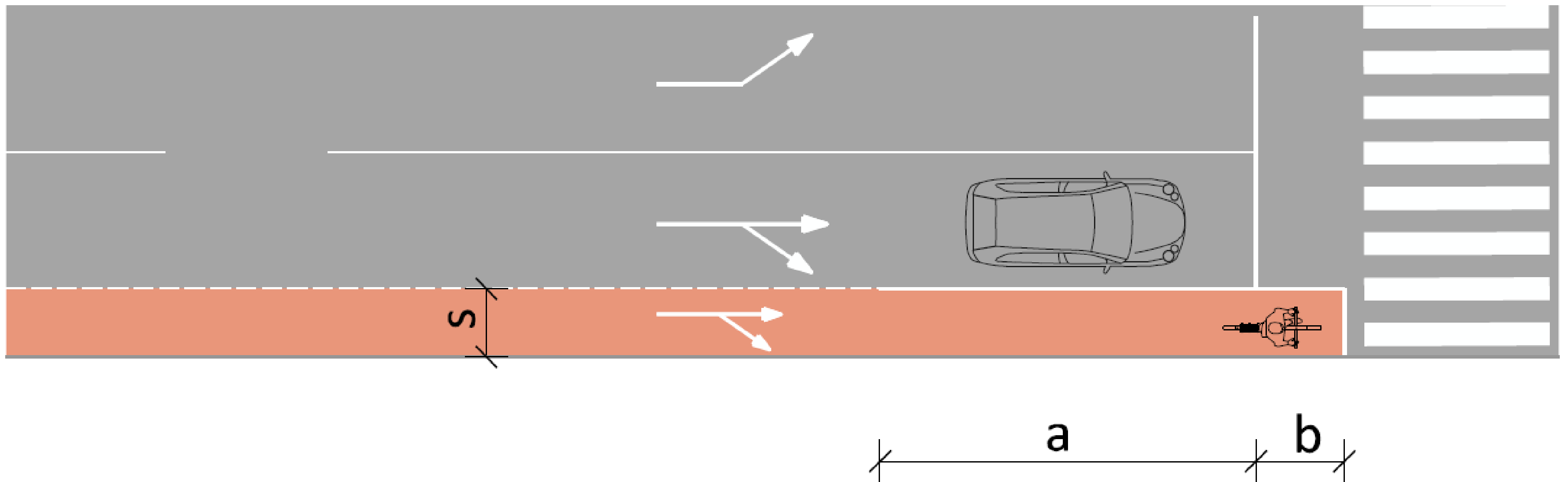
**Wlot z rozwiązaniem skrętu w lewo „na dwa razy” z wykorzystaniem powierzchni akumulacji na wlocie prostopadłym na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną**

# Typowe rozwiązania skrzyżowań z sygnalizacją świetlną



**Wlot z rozwiązaniem skrętu w lewo „na dwa razy” z wykorzystaniem poszerzonego pasa ruchu dla rowerów na wprost na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną**

# Typowe rozwiązania skrzyżowań z sygnalizacją świetlną





# Zasady projektowania skrzyżowań z uwzględnieniem infrastruktury dla rowerów

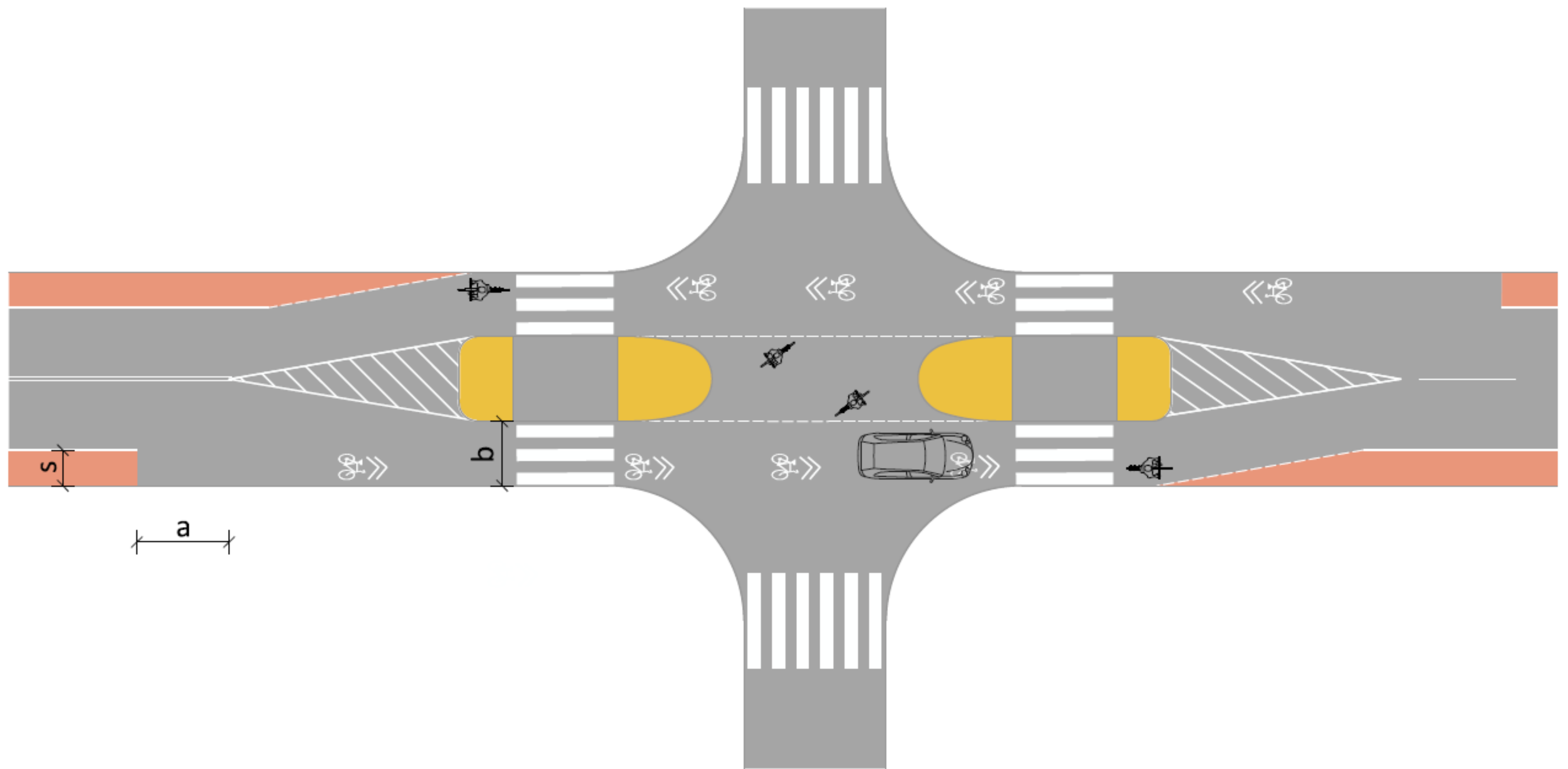
Na **skrzyżowaniu ulicy dwukierunkowej z ulicą jednokierunkową z dopuszczonym ruchem rowerów w kierunku przeciwnym (...)** zaleca się:

- a) wyznaczenie strefy oczekiwania dla rowerów skręcających w lewo (...)
- b) w przypadku kontraruchu, na wlocie ulicy jednokierunkowej zorganizowanie kontrapasa (...) na odcinku od 5 do 10 m.

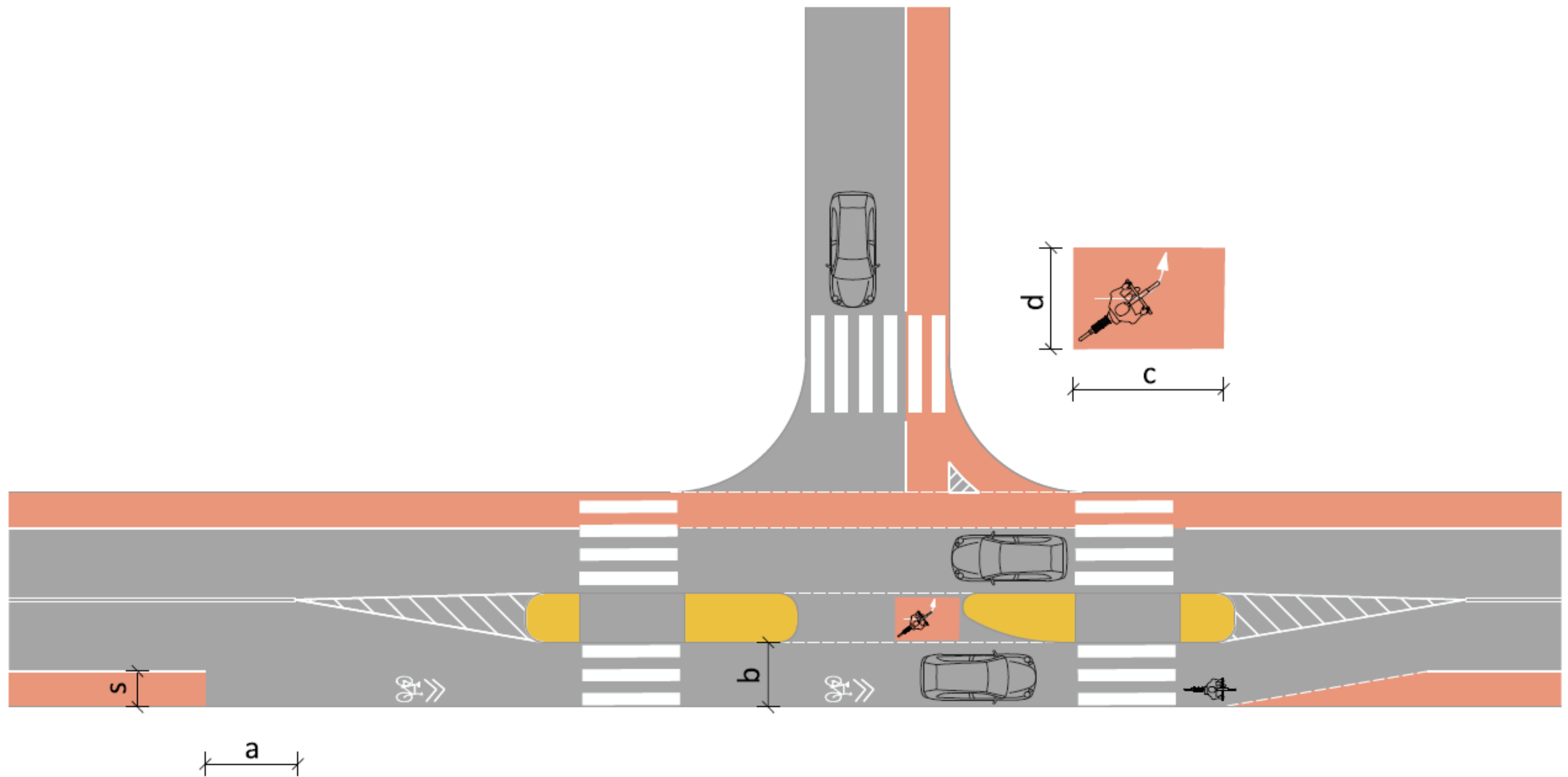
Na **skrzyżowaniu bez sygnalizacji świetlnej** zaleca się:

- a) zakończyć pas ruchu dla rowerów przed wlotem skrzyżowania,
- b) zmniejszyć szerokość pasa ruchu wykorzystywanego przez ruch rowerów i ruch innych pojazdów (...),
- c) zakrzywić tor jazdy poprzez wprowadzenie w osi jezdni wysp kanalizujących i osłaniających (...)

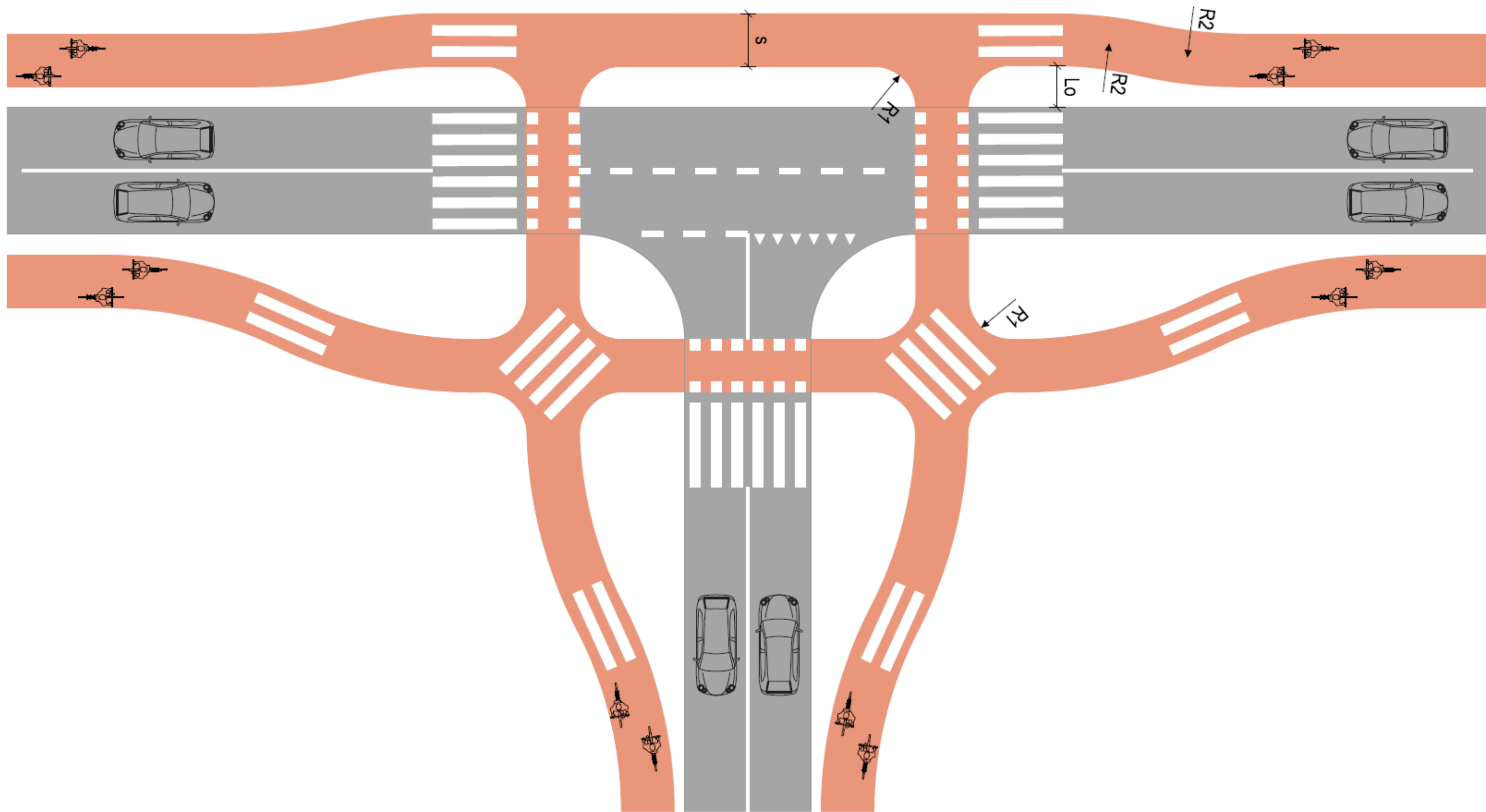
# Typowe rozwiązania skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej



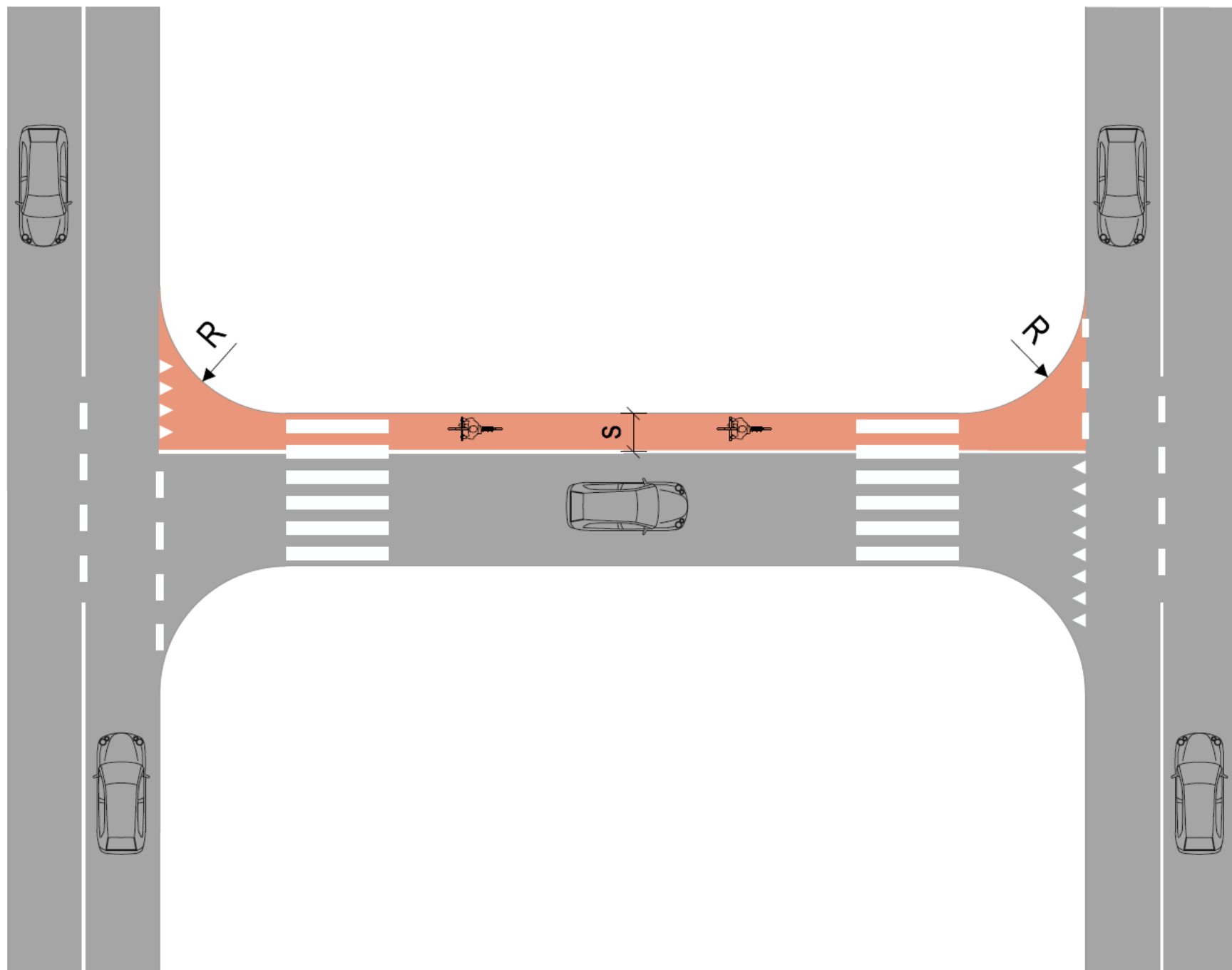
# Typowe rozwiązania skrzyżowań bez sygnalizacji świetlnej



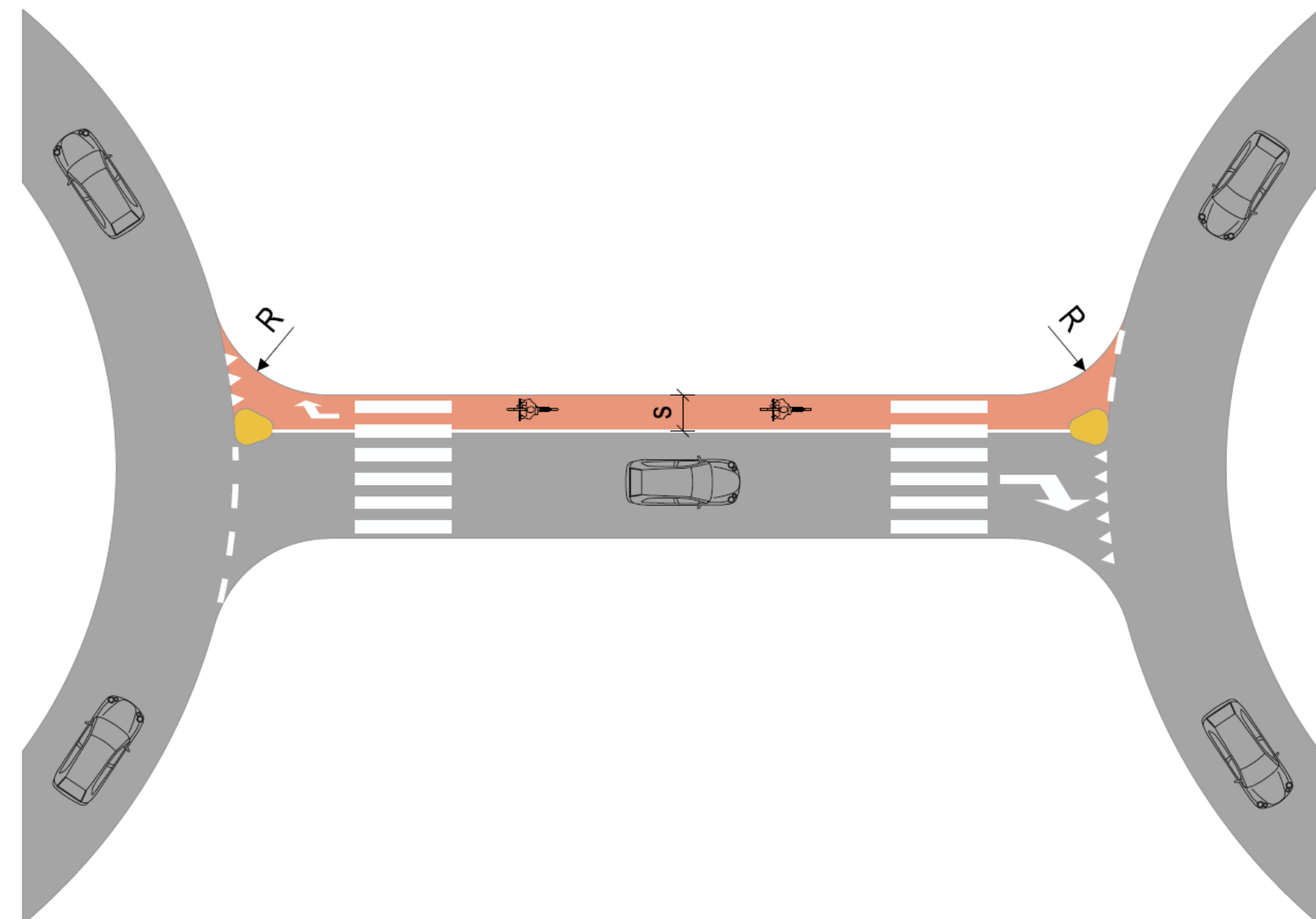
# Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane



# Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane

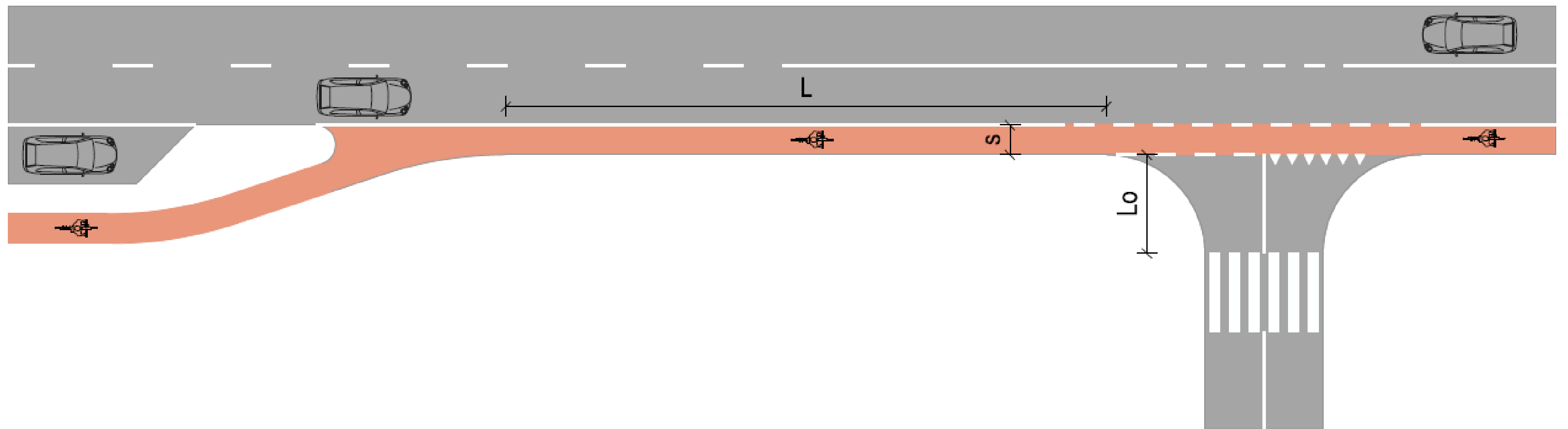


**Skrzyżowanie zwykłe ulicy dwukierunkowej z ulicą jednokierunkową z kontrapasem ruchu dla rowerów**



**Skrzyżowanie zwykłe ulicy jednokierunkowej z kontrapasem ruchu dla rowerów z ulicami jednokierunkowymi (np. jezdniami ronda)**

# Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane



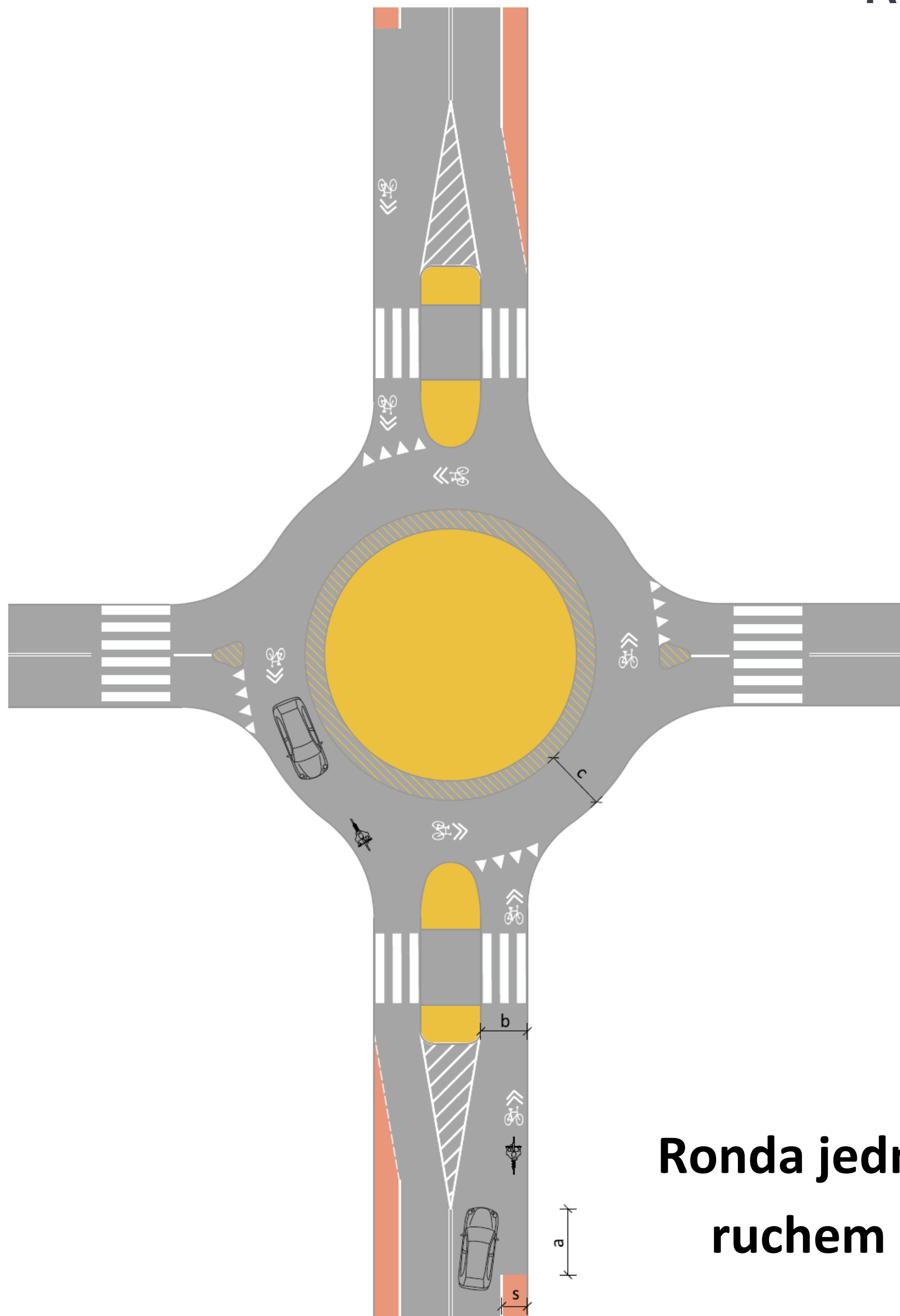
# Zasady projektowania skrzyżowań z uwzględnieniem infrastruktury dla rowerów

Na **rondach jednopasowych** zaleca się:

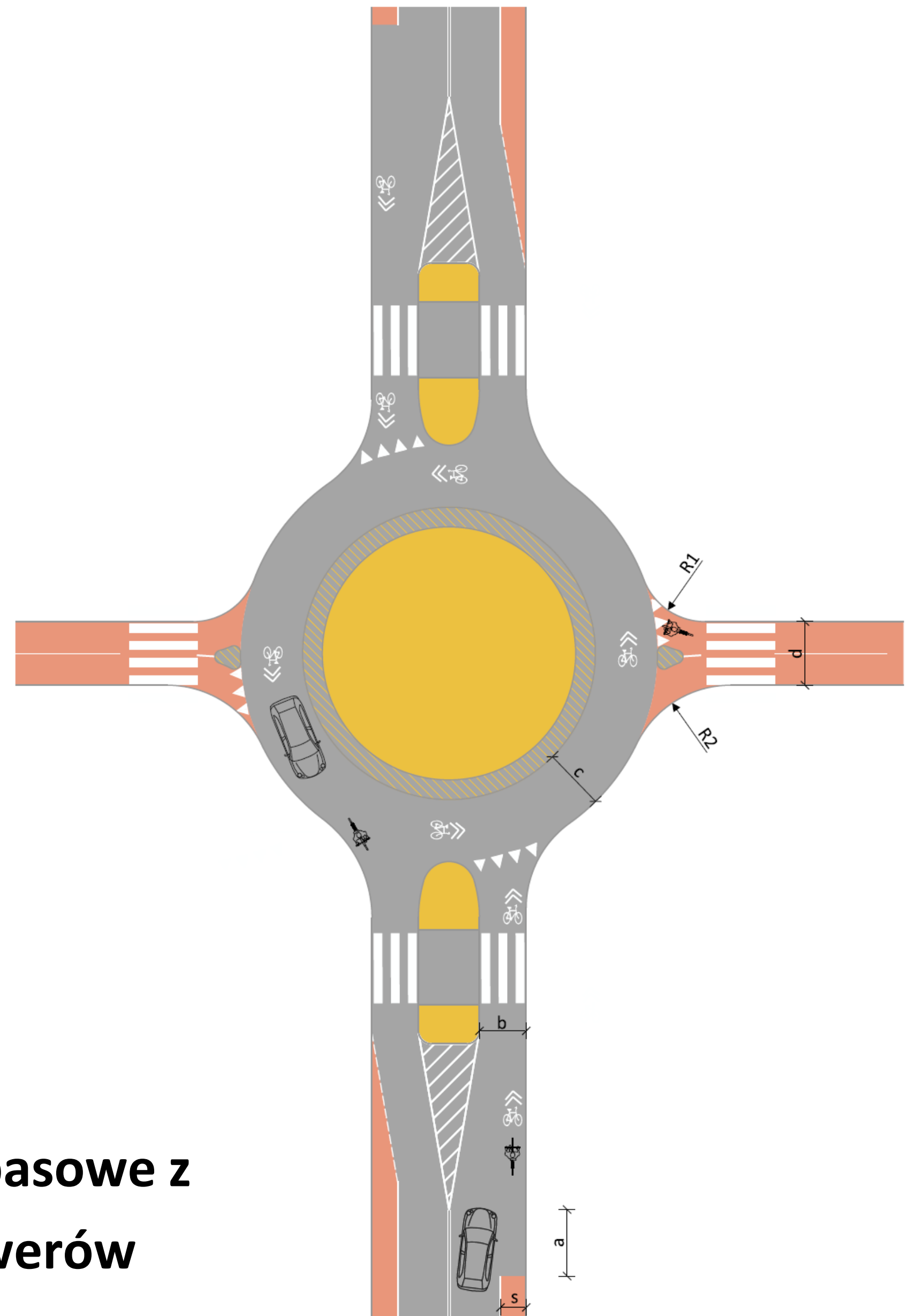
- a) prowadzenie ruchu rowerów na jezdni wokół ronda, bez segregacji,
- b) zaprojektowanie jezdni wokół ronda o szerokości równiej lub mniejszej niż 5,50 m, tak aby ograniczyć możliwość wyprzedzania rowerów na rondzie,
- c) na wlotach wprowadzenie wysp kanalizujących i zwężających szerokość jezdni.

Pas ruchu dla rowerów zaleca się zakończyć 20-30 m przed wlotem na rondo.

# Ronda

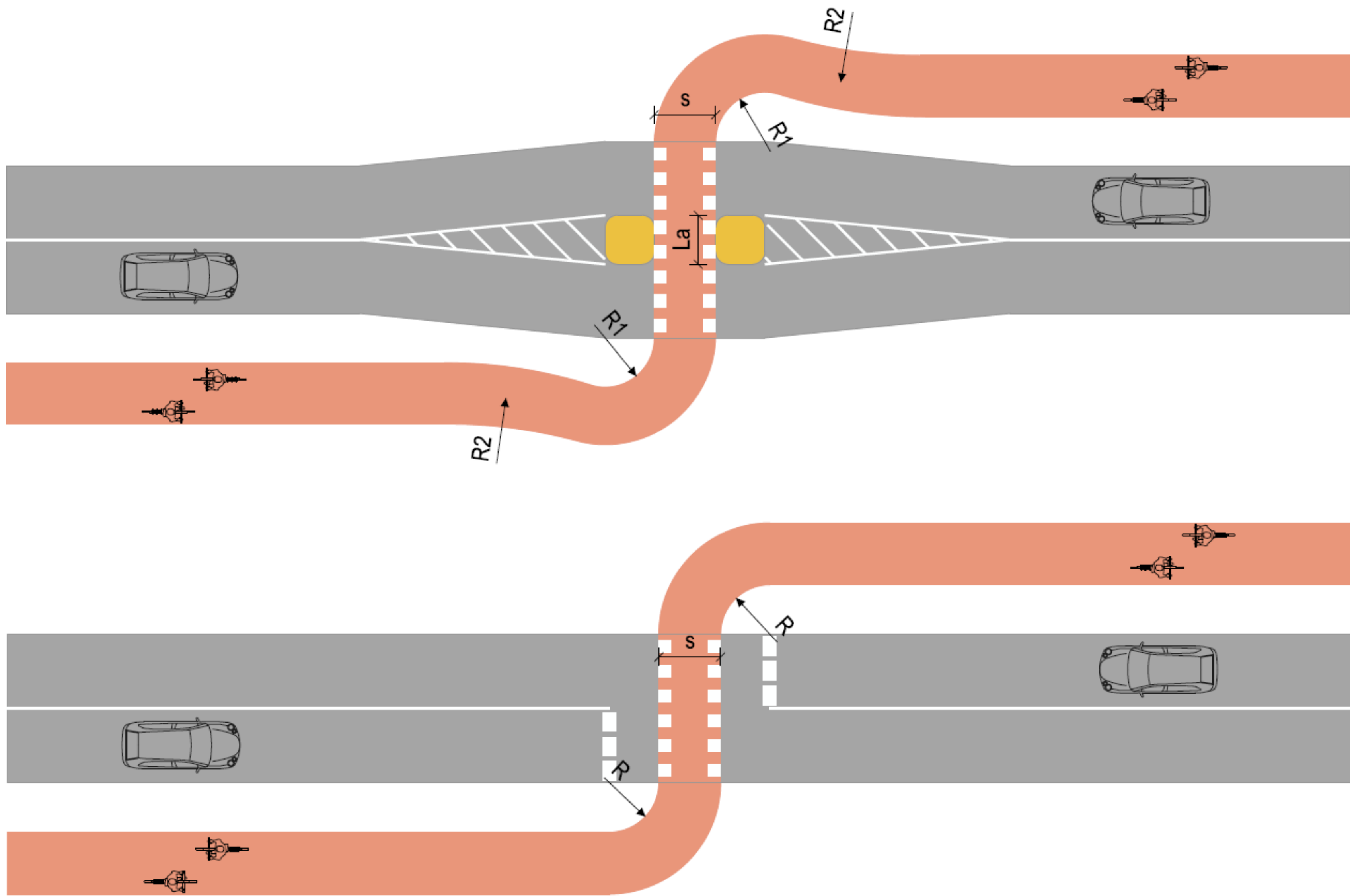


**Ronda jednopasowe z ruchem rowerów**

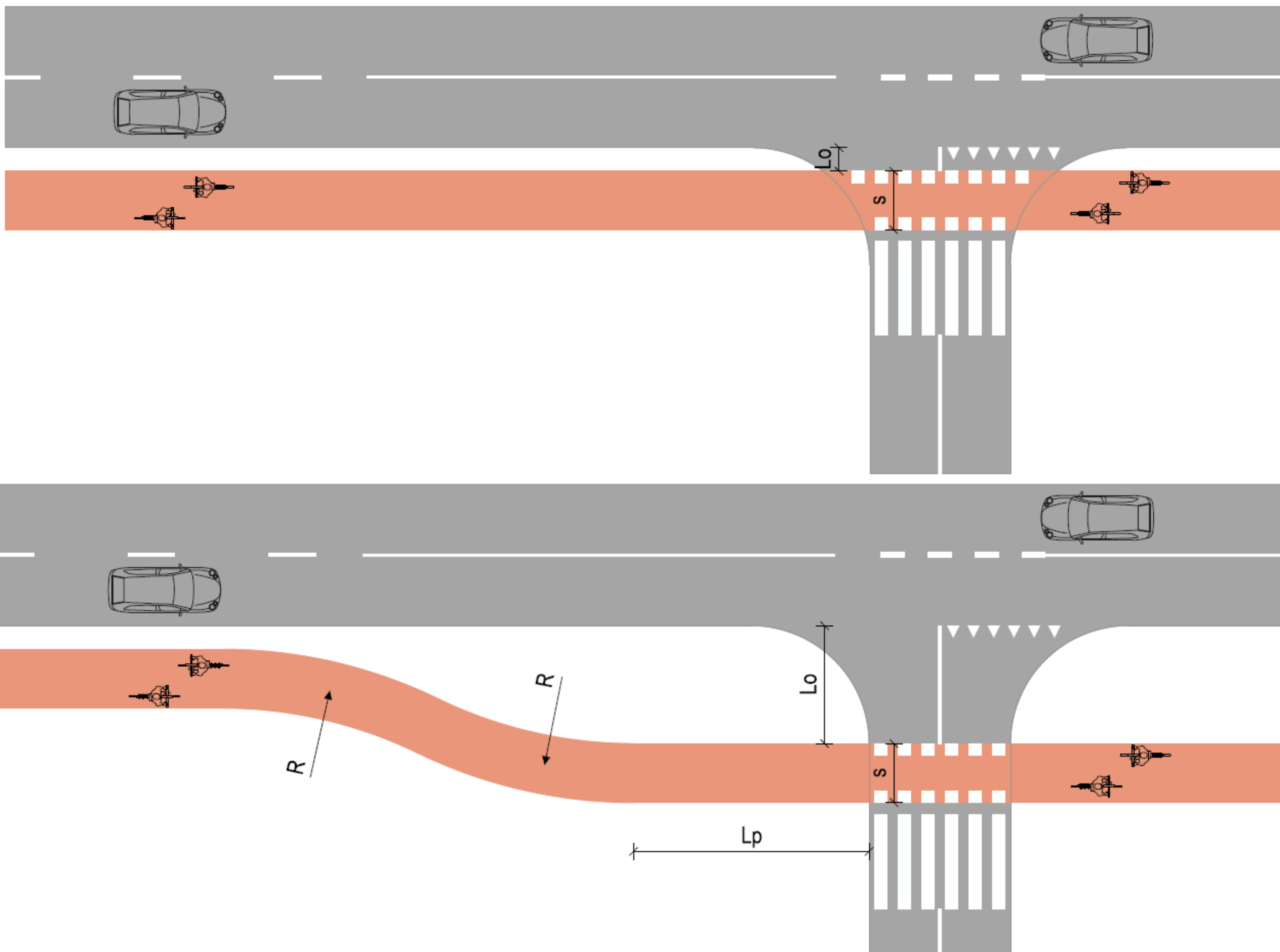




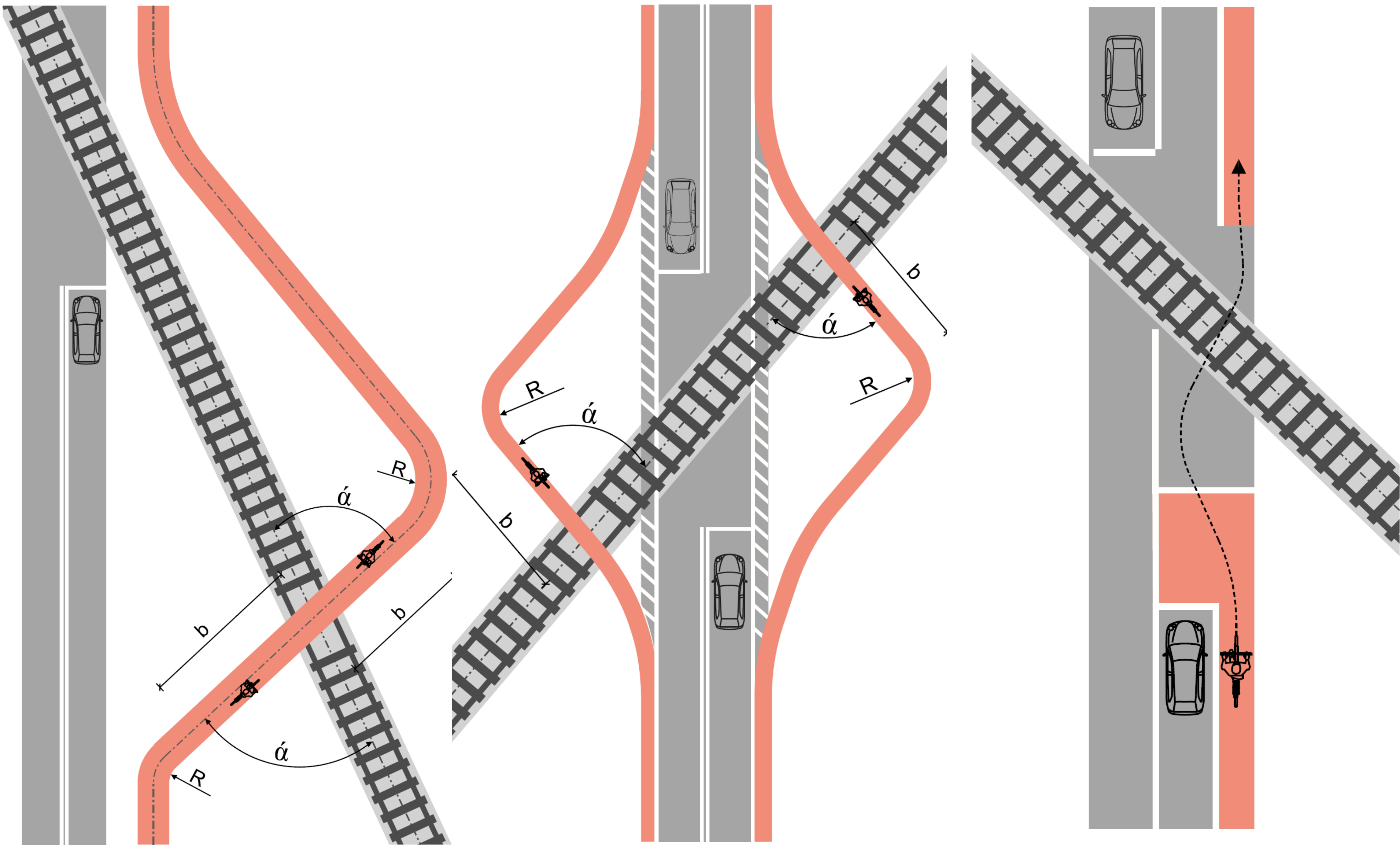
# Przejazdy dla rowerów przez jezdnie



# Przejazdy dla rowerów przez jezdnie



# Przejazdy kolejowo-drogowe i przejazdy dla rowerów przez torowiska tramwajowe



**Politechnika  
Warszawska**



**Dziękuję za uwagę**

Paweł Włodarek

Webinarium Polskiego Kongresu Drogowego 13.10.2020

