

INFRASTRUKTURA/ELEMENTY SIECI ROWEROWEJ

CYKLIŚCI A PIESI

Przegląd ogólny

Cykliści i piesi łatwo współistnieją ze sobą. Ich prędkości poruszania się nie różnią się znacznie a cykliści dostosowują swoje zachowania. Należy zezwalać na jazdę rowerem w strefach wolnych od ruchu samochodów. W większości przypadków można w pełni dopuścić do ruchu mieszanego, ale preferowana jest miękka separacja fizyczna tam, gdzie występuje duży ruch pieszych. Korzyści dla cyklistów polegają na krótszych drogach dojazdu i wygodnego dostępu do celów podróży położonych w tych strefach. Na wąskich ulicach, biegnące obok siebie drogi dla rowerów i pieszych lub ciągi pieszo-rowerowe mogą stworzyć bezpieczne i wygodne rozwiązanie.

Podstawa i cele

Funkcja

Zezwalanie cyklistom na dzielenie się przestrzeni z pieszymi w strefach wolnych od ruchu samochodów umożliwia unikanie objazdów (poprawiając bezpośrednio połączeń sieci) i zwiększa dostępność celów podróży dla cyklistów (poprawiając spójność sieci). Gdy wzdłuż odcinków dróg występuje ograniczona ilość miejsca, dzielenie przestrzeni drogowej przez pieszych i rowerzystów może poprawić bezpieczeństwo i komfort obu grupom użytkowników.

Zakres

Poza obszarem zabudowanym, zwykle porusza się niewielu pieszych i zwykle nie ma tam dla nich jakichkolwiek chodników. Jeśli powstał tam wydzielony trakt rowerowy, piesi często lubią z niego korzystać. W związku z niewielką liczbą pieszych, nie stwarza to jakichkolwiek realnych problemów.

Na obszarach **zabudowanych**, wskaźniki natężenia ruchu pieszych bywają dużo wyższe. Piesi zwykle korzystają z sieci chodników i przejść dla pieszych, oddzielonych od ruchu pojazdów, w tym rowerów. Są jednakże, dwie sytuacje, w których trzeba rozważyć dzielenie się pieszych przestrzenią z cyklistami.

- Zezwolenie cyklistom na korzystanie ze **stref wolnych od samochodów** (określanych również mianem stref pieszych lub stref ograniczonego dostępu pojazdów) pomaga im w unikaniu konieczności korzystania z objazdów i daje im łatwy dostęp do celów podróży położonych w takich centralnie położonych strefach miasta.
- Gdy mamy do czynienia z **ograniczeniem przestrzeni**, zapewnienie w pełni oddzielonych przestrzeni dla cyklistów i pieszych może nie być możliwe jeśli chciałoby się ściśle przestrzegać kryteriów jakości projektowania. Wspólne korzystanie z przestrzeni przez cyklistów i pieszych może być najlepszą dostępną opcją. Ryzyko redukcji poziomu bezpieczeństwa w wyniku mieszania ruchu cyklistów i pieszych jest dużo mniejsze niż ryzyko wynikające z mieszania któregośkolwiek z tych rodzajów ruchu z ruchem samochodów.

Jednakże, jeśli wskaźniki natężenia ruchu pieszych są zbyt duże, wspólne korzystanie z przestrzeni staje się nieefektywne, również dla cyklistów. Generalnie zaleca się, by rozważać wspólne korzystanie z przestrzeni przy wskaźnikach natężenia ruchu **nie przekraczających poziomu 200 pieszych na godzinę na metr dostępnej szerokości przekroju ulicy**. W przypadku kształtowania się tego wskaźnika na niższym poziomie, możliwe jest zastosowanie kilku różnych rozwiązań (podanych niżej).



Wolna od ruchu samochodów, dostępna dla cyklistów strefa piesza w Gandawie (źródło: T. Asperges)

Wdrażanie

Definicja

Tworzenie udogodnień dla cyklistów wspólnie korzystających z przestrzeni wraz z pieszymi obejmuje dwa przypadki.

- **Dostęp cyklistów do stref wolnych od samochodów.** To zwykle wymaga jedynie zainstalowania tabliczek wyłączających cyklistów z ograniczeń dotyczących ruchu pojazdów. Przy wyższych natężeniach ruchu, stosowany są pewne elementy oddzielenia wizualnego lub różnicowanie poziomów nawierzchni drogi i chodnika.
- **Przyległe lub wspólnie użytkowane ciągi/drogi dla cyklistów i pieszych.** W wielu krajach (choć nie we wszystkich) takie rozwiązania mają odpowiedni status prawny i odpowiednie oznaczenia (patrz niżej). W przypadku dróg biegnących obok siebie, drogi dla cyklistów i pieszych nie są oddzielone, ale położone obok siebie. W przypadku dróg przeznaczonych do wspólnego korzystania, ruch cyklistów i pieszych odbywa się w sposób mieszany na tej samej drodze/ścieżce/chodniku.

Jazda rowerem w strefach wolnych od samochodów

Większość miast dysponuje obecnie jedną lub kilkoma; małymi, lub rozległymi strefami **wolnymi od ruchu samochodów**. Obejmują one zwykle ulice handlowe w **historycznym centrum miasta** lub w **drugorzędnych centrach**. Ruch samochodów jest tam zabroniony w celu redukcji ryzyka wypadków, hałasu i emisji zanieczyszczeń oraz w celu podniesienia jakości przestrzeni publicznej. Szeroko zakrojonym celem jest stworzenie przyjemnej atmosfery robienia zakupów oraz podkreślenia historycznych, estetycznych i kulturalnych walorów miasta. W ten sposób wolne od samochodów strefy stają się symbolicznymi, atrakcyjnymi widokowo dla jego mieszkańców i turystów strefami prestiżu miasta.

W większości przypadków obszary te są określane jako strefy przeznaczone wyłącznie dla pieszych. Zwykle są pewne przedziały czasu, w których dopuszcza się wjazd niektórych pojazdów w celu zapewnienia lokalnego dostępu i dostaw towarów. **Generalnie zaleca się zezwolenie cyklistom na wjazd do stref wolnych od ruchu samochodów przez całą dobę** z wielu powodów.

- **Cykliści nie są celem wprowadzanego zakazu ruchu.** Celem strefy wolnej od samochodów jest wyeliminowanie negatywnych efektów ruchu zmotoryzowanych. Nie ma sensu zakazywania ruchu rowerów, którzy nie powodują jakichkolwiek znacznych uciążliwości.
- Dla **tranzytowego ruchu rowerów**, strefy wolne od samochodów są często **bezpośrednimi, bezpiecznymi i atrakcyjnymi skrótami**. Jeśli cykliści nie mają prawa przejazdu przez strefy wolne od ruchu samochodów, w praktyce zamieniają się one w bariery ruchu rowerowego. Cyklista jest zmuszany do jazdy wokół nich, często po ruchliwych i niebezpiecznych ulicach. Alternatywnie, cyklista może zejść z roweru i prowadzić go przez obszar strefy. W każdym przypadku, odległość do pokonania i czas ulegają wydłużeniu a atrakcyjność i bezpośredniość połączeń sieci ulegają pogorszeniu. W praktyce, wielu cyklistów będzie przejeżdżać przez strefę nawet w przypadku obowiązywania zakazu, jeśli będą mieli poczucie, że jest to najbardziej bezpieczny i wygodny wariant trasy.

- Jeśli chodzi o **ruch rowerów kierujący się do celów podróży położonych w strefie wyłączonej z ruchu samochodów**, strefy wolne od samochodów oferują **bezpieczny, bezpośredni i wygodny dostęp do celów podróży**. Centra miast najczęściej skupiają wiele placówek handlu detalicznego, miejsc rozpowszechniania kultury i życia społecznego, położonych w odległościach, które łatwo można pokonać rowerem. Cykliści chcieliby mieć możliwość dotarcia do nich tak blisko, jak to tylko możliwe: oszczędzają czas, mogą zaparkować bezpiecznie w ich pobliżu i mogą wygodnie przewozić różne przedmioty. Zmuszanie cyklistów do zsiadania z roweru lub nawet do parkowania na obrzeżach strefy wolnej od samochodów znacznie zmniejsza bezpośredniość i komfort. Jeśli bezpośrednio pod rejonem skupienia placówek handlowych został zbudowany podziemny parking, korzystanie z samochodu może stać się bardziej atrakcyjną alternatywą.

Korzyści dla cyklistów są oczywiste, ale trzeba je wyważyć w stosunku do potencjalnych uciążliwości dla pieszych. W czasie korzystania z omawianych stref wraz z pieszymi, cykliści są osobami poruszającymi się szybciej i stanowiącymi potencjalne źródło niebezpieczeństwa, być może zaskakując i stresując pieszych. Jednakże, ostatnio przeprowadzane badania empiryczne¹ wykazały, że ogólnie rzecz biorąc **cykliści i piesi poruszają się po wspólnej przestrzeni bez problemów** a obawy stwarzania uciążliwości dla pieszych są nieuzasadnione i przesadne.

- **Prawie nikt z pieszych nie zwraca uwagi** na cyklistów poruszających się w strefie wolnej od ruchu samochodów gdy tylko przyzwyczajają się do ich obecności. Często występuje początkowa awersja ze strony pieszych w momencie podania informacji o zmianie statusu i wprowadzenia nowych zasad ruchu rowerowego, ale znikają one zwykle po około roku praktykowania nowych rozwiązań.
- Badania empiryczne pokazują, że **cykliści mają tendencję do dostosowywania swoich zachowań**. Obserwacje wykazują, że zachowanie pieszych w mniejszym stopniu ulega wpływowi ruchu rowerowego niż odwrotnie: to sami cykliści zmuszeni są do elastycznego adaptowania swoich zachowań do występujących w danej strefie warunków. Cykliści zmniejszają prędkość, zsiadają z roweru i podejmują inne działania prowadzące do uniknięcia sytuacji kolizyjnych wtedy, gdy natężenie ruchu pieszych jest wysokie. Badania ankietowe wykazują, że są oni dużo bardziej świadomi występowania nieprzewidzianych ruchów, szczególnie przez dzieci poruszające się bez nadzoru. Obawy przed licznymi przejawami bezrefleksyjnej jazdy rowerzystów są nieuzasadnione.
- To wyjaśnia dlaczego, jak wykazały badania, **wypadki** między cyklistami i pieszymi w strefach wolnych od ruchu samochodów **występują w skrajnie rzadkich przypadkach**, i prawie nigdy nie powodują poważnych obrażeń.
- W praktyce, **ruch rowerów ma w dużym stopniu charakter samoregulujący się**. Gdy natężenie ruchu pieszych powoduje, że jazda rowerem staje się zbyt trudna, cykliści wybiorą alternatywną trasę jazdy. Obawa, że piesi mogą zostać zdominowani przez masę rowerzystów również nie znajduje potwierdzenia.

W sensie prawnym, cyklistom można stworzyć dostęp do stref wolnych od samochodów po prostu przez dodanie **tabliczki** informującej, że **ograniczenie ich nie dotyczy**, tak jak może ono nie dotyczyć mieszkańców lub pojazdów. W większości krajów, **w strefach wolnych od samochodów cykliści mają obowiązek ustępowania pieszym**. Status takiego obszaru jest więc jasny dla wszystkich użytkowników. Nadal jednak można rozważyć wprowadzenie dodatkowego oznakowania przypominającego cyklistom, by zachowywali się jak goście. W niektórych krajach, na przykład we Francji, dostęp rowerów do stref wolnych od samochodów jest traktowany jako rozwiązanie ogólnie obowiązujące, o ile nie znajdują zastosowania odpowiednio uzasadnione argumenty na rzecz przeciwnych rozwiązań. Cykliści mają obowiązek poruszania się z prędkością ruchu pieszego.

Poza odpowiednim oznakowaniem, zaleca się stosowanie **właściwych rozwiązań projektowych, odpowiednich do wskaźników natężenia ruchu pieszych**. Wskaźnik natężenia ruchu pieszych łatwo ustalić: jest to stosunek natężenia ruchu pieszych do szerokości przekroju drogi, wyrażony w postaci liczby pieszych na dostępny metr przekroju. Okazuje się to najlepszym wskaźnikiem stopnia, do którego cykliści mogą korzystać ze strefy pieszej.

¹ Fietsberaadpublicatie nr.8, 2005: *Fietsers in voetgangersgebieden: feiten en richtlijnen* (NL), dane liczbowe na temat obserwacji empirycznych; TRL Report 583, 2003: *Cycling in Vehicle Restricted Areas* (UK), dane liczbowe na temat obserwacji empirycznych i badania ankietowe pieszych i cyklistów.

- Przy niskich natężeniach ruchu pieszych, **pełne dzielenie się przestrzeni** jest możliwe bez jakichkolwiek zastrzeżeń. Piesi i cykliści swobodnie poruszają się po wspólnej przestrzeni we wszystkich kierunkach.
- Przy wyższych wskaźnikach natężenia ruchu pieszych, zaleca się wprowadzenia pewnej formy **separacji**. Nie chodzi o **separację w sensie prawnym**: cykliści nadal zachowują prawo poruszania się całą szerokością strefy. Cel ma charakter bardziej psychologiczny. Rozpoznawalna droga rowerowa w środku drogi zachęca zarówno pieszych jak i cyklistów do pozostawiania na tej części przestrzeni strefy, która została im przypisana. W ten sposób, stanowi dla siebie źródło mniejszych uciążliwości a ryzyko kolizji zostaje zredukowane. Ruch cyklistów jest kierowany z dala od wejść, z których piesi mogą zniechęca wyjść na ulicę. Jednocześnie pomaga to w orientacji i poprawia ogólną efektywność przepływu ludzi. Wadą tego rozwiązania jest segregacja przestrzeni i pewne ograniczenie swobody poruszania się obu rodzajów użytkowników.

Zalecenia holenderskie, oparte o badania empiryczne, zalecają stosowanie poniższych wskaźników progowych.

Piesi na godzinę w przeliczeniu na dostępną szerokość przekroju ulicy	Zalecane rozwiązanie projektowe
< 100	Pełne dzielenie się przestrzeni
100 – 160	Jedynie separacja wizualna
160 - 200	Separacja wizualna oraz różnicowanie poziomu drogi i chodnika
> 200	Nieemożliwe wspólne korzystanie ze strefy

Należy mieć na uwadze następujące zalecenia projektowe.

- Gdy zastosowana jest **separacja wizualna**, trzeba zapewnić, by droga ruchu rowerowego **zachowywała ciągłość i można ją było łatwo rozpoznać**. Zwykle wystarczy proste oznakowanie poziome, być może obejmujące symbole roweru i strzałki sugerowanej drogi rowerowej². Ścieżka powinna być podkreślona przez odpowiednie elementy małej architektury.
- Gdy stosowane jest **różnicowanie poziomu drogi rowerowej i chodnika**, ścieżka ruchu rowerowego winna być „**miętko odseparowana w sposób zintegrowany z fizycznym projektem całego przekroju ulicy**”. Granice obu stref winny mieć łagodne nachylenie i stwarzać możliwość przepływu między sobą przez wykorzystanie różnych materiałów i kolorów nawierzchni. Można dodać symbole rowerów. Jeśli separacja jest zbyt 'twarda' (zbyt wysokie, pionowe krawężniki oddzielające, pas zieleni) zjazd i wjazd będzie niewygodny dla cyklistów, a piesi mogą się na nim potykać.

Dokonując wyboru rozwiązania, należy także mieć na względzie poniższe kwestie.

- Przy ustalaniu wskaźników natężenia ruchu pieszego, należy wziąć pod uwagę **faktycznie dostępną przestrzeń**: ogródki kawiarni, stojaki rowerowe i inne elementy małej architektury, które ograniczają dostępną szerokość strefy.
- Należy brać pod uwagę **fluktuacje natężenia ruchu pieszego**. W dniach dużej intensywności działalności handlowej, takich jak soboty i późne popołudnia na początku weekendu jazda rowerem może okazać się niemożliwa. Nie jest to wystarczająca przyczyna wprowadzania zakazu ruchu rowerowego w pozostałe dni tygodnia. Jeśli zachodzi konieczność, można zakazać ruchu rowerów w tych ograniczonych przedziałach czasu.
- **Wprowadzenie zakazu ruchu rowerowego powinno być brane pod uwagę jedynie w wyjątkowych przypadkach**. Zakaz ruchu rowerów ogólnie rzecz biorąc jest trudny do wyegzekwowania, szczególnie jeśli wprowadzany jest wbrew zachowaniom o spontanicznym charakterze. Należy go brać pod uwagę jedynie wtedy i jedynie tam, gdzie jazda rowerem wiąże się z wyraźnym ryzykiem i gdy dostępna jest wysokiej jakości trasa alternatywna. Niektórzy decydenci mogą chcieć wprowadzić zakaz ruchu rowerów jako sposób zabezpieczenia przed wypadkami, nawet gdy jazda rowerem jest nadal fizycznie

² Jeśli chodzi o sugerowane pasy dla rowerów, patrz materiał informacyjny PASY DLA ROWERÓW NA JEZDNI

możliwa i nie ma rozsądnej alternatywy. Cykliści uznają taki zakaz za nielogiczny i nie będą go przestrzegać. W takiej sytuacji piesi będą jeszcze bardziej zaskakiwani i zirytowani.

- **Osoby niepełnosprawne będą miały przeciwstawne oczekiwania.** Dla osób korzystających z wózków inwalidzkich różnica poziomu drogi rowerowej i chodnika stanowi przeszkodę, ale dla osób cierpiących na ograniczoną zdolność widzenia jest to pomoc w orientacji i unikaniu ruchu rowerów.
- **Unikaj stosowania przestrzeni separowanej przepisami prawa.** Zaznaczanie formalnego pasa dla ruchu rowerów lub tworzenie oddzielnego traktu rowerowego może wydawać się działaniem atrakcyjnym dla cyklistów: mogą rościć sobie prawa do zarezerwowanej przestrzeni i jechać z większą prędkością. Jednakże, z tych samych powodów, ryzyko kolizji z wałęsającymi się pieszymi wzrasta. To z kolei spowoduje przejawy wzajemnej nietolerancji różnych grup użytkowników, z których każda będzie rościła sobie prawo do (wyłączonego – przyp. tłum.) korzystania ze swoich terytoriów. Wreszcie, atrakcyjna jakość strefy wolnej od samochodów może ulec pogorszeniu.
- **Zapewnij dostęp do udogodnień do parkowania rowerów** w strefach wolnych od ruchu samochodów, do których cykliści mają dostęp.



Jazda rowerem w strefach wolnych od ruchu samochodów, z zastosowaniem i bez zastosowania separacji wizualnej (Źródło: P.Kroeze)

Biegające obok siebie lub wspólnie wykorzystywane ścieżki dla cyklistów i pieszych

Na wielu ulicach miasta, **przestrzeń jest ograniczona (jest „dobrem rzadkim”)** i nie ma możliwości znalezienia optymalnych rozwiązań umożliwiających realizację wszystkich **konkurujących ze sobą roszczeń do prawa jej wykorzystania**. Pierwsze podejście powinno polegać na próbie uwolnienia przestrzeni przez redukcję roszczeń generowanych przez ruch zmotoryzowanych: zmianę kierunku przebiegu strumieni ruchu kołowego i zabranie pasa ruchu; zabranie pasa do parkowania samochodów; uspokojenie ruchu by umożliwić mieszany ruch pojazdów (samochodów i rowerów). Innym podejściem korzystnym dla cyklistów jest utworzenie atrakcyjnej alternatywnej drogi dla rowerów, ale jeśli wymusi to konieczność dokonywania znacznych objazdów, cykliści nadal będą korzystać z wąskiej ulicy.

Jeśli nie są możliwe jakiekolwiek rozwiązania alternatywne, zarządcy dróg będą próbować pogodzić ze sobą wszystkie roszczenia do prawa korzystania z przestrzeni w taki lub inny sposób. Mogą oni iść na kompromis z kryteriami jakości rozwiązań projektowych i tworzyć **substandardowe rozwiązania dla cyklistów i pieszych**: trakty rowerowe, pasy dla rowerów na jezdni i chodniki, które będą po prostu zbyt wąskie by można mówić o zachowaniu bezpieczeństwa i komfortu. Gdy cykliści czują się narażeni na niebezpieczeństwo lub są zablokowani na zakorkowanych ulicach, niektórzy z nich przestawiają się na jazdę po chodniku: takie zachowanie jest ogólnie rzecz biorąc nielegalne, i również niewygodne z racji wysokich krawężników. Alternatywą dla cyklistów jest zalecany pas dla rowerów na jezdni, ale to może nie być najbardziej atrakcyjne rozwiązanie, szczególnie dla niedoświadczonych użytkowników.

W warunkach występowania takich ograniczeń, można rozważyć zastosowanie **przyległych do siebie lub wspólnie użytkowanych udogodnień do poruszania się pieszych i cyklistów**.

- Tworzenie położonych obok siebie ścieżek dla pieszych i rowerzystów zajmuje **mniej przestrzeni**. Szerokość obu udogodnień może ulec redukcji bez obniżania poziomu bezpieczeństwa, ponieważ różnica prędkości nie jest taka ważna. Zarówno cykliści i piesi są bezpiecznie oddzieleni od ruchu zmotoryzowanych. Tam, gdzie zachodzi potrzeba, mogą chwilowo wkroczyć (wjechać) na sąsiednie terytorium podejmując niewielkie ryzyko. Będą mieli lepszą percepcję przestrzeni i bezpieczeństwa niż na oddzielonych pasach dla rowerów i chodnikach tej samej szerokości.
- Dodatkową zaletą tego rozwiązania jest to, że cykliści i piesi mogą być **oddzieleni od jezdni przy pomocy pasa do parkowania samochodów**. W ten sposób, zmniejsza się ryzyko kolizji z otwartymi drzwiami. Podobnie jak w przypadku wszystkich traktów rowerowych, pas do parkowania powinien zostać przerwany a trakt rowerowy wygięty – zbliżony do jezdni przed skrzyżowaniem.³
- Wadą tego rozwiązania może być **potencjalny opór ze strony pieszych**. Mogą mieć poczucie, że została zabrana im przestrzeń, że cykliści powinni poruszać się po jezdni i że miejsce na trakt rowerowy powinno zostać wygospodarowane z przestrzeni przeznaczonej dotychczas dla zmotoryzowanych.

Jeśli jest dość miejsca, **preferowane są segregowane, położone wzdłuż chodnika trakty rowerowe**. Jest to rozwiązanie bardziej komfortowe i bezpieczniejsze dla wszystkich, szczególnie w przypadku obecności osób niepełnosprawnych ruchowo.⁴ Poniżej podano kilka zaleceń.

- Zastosuj **znakowanie** wymagane prawem. Przepisy mogą narzucać rodzaj fizycznej separacji, takie jak biała linia oddzielająca lub zróżnicowanie poziomu obu typów dróg (traktu rowerowego i chodnika).
- Zastosuj **fizyczną separację** między ścieżką rowerową i ścieżką dla pieszych. Można zastosować różne rozwiązania: wąski pas dzielący, niewielka różnica poziomu (jeden lub dwa centymetry), obniżony krawężnik lub malowana linia lub wszelkie kombinacje powyższych rozwiązań. Różnica może wynikać po prostu ze zróżnicowania materiału zastosowanej nawierzchni.
- Rozważ zastosowanie **niskich i krótkich odcinków murków i barierek**. Takie rozwiązanie może być użyteczne w miejscach, w których występuje większy potencjał konfliktów, na przykład przy wejściach do szkół lub innych miejsc, do których duże liczby osób wchodzi lub z których wychodzą w tym samym czasie. Murki i barierki powinny być ograniczone do krótkich odcinków, w innym przypadku ludzie mogą zostać złapani w pułapkę po jednej stronie i zmuszeni do obchodzenia. Powinny one być tak niskie, jak to tylko możliwe (mniej niż 1,2m) w celu redukcji ryzyka zaczepienia przez kierownicę roweru. Nie zaleca się stosowania żywopłotów, ponieważ wymagają one więcej miejsca i nakładów na utrzymanie.
- Dąż do zastosowania **zalecanej łącznej szerokości 4 m** lub więcej, na pewno nie mniej niż 3 m. Dodatkowa szerokość (0.25 m) powinna być zapewniona w przypadku występowania pionowych ograniczeń (odległość od ścian, zaparkowanych samochodów).

Gdy brakuje miejsca na utworzenie równoległe biegnących ścieżek dla pieszych i rowerzystów, rozważ zastosowanie udogodnień **wykorzystywanych wspólnie**.

- Zastosuj potrzebne **oznakowanie** i przepisy dotyczące stref wspólnego użytkowania.
- Dąż do zastosowania zalecanej **szerokości 3 m**, z zachowaniem minimum 2 m.

Oba rozwiązania pasują również do **dróg biegnących przez parki**. W przypadku braku tranzytowych dróg dla ruchu rowerowego, parki także stają się barierami pogarszającymi jakość sieci rowerowej. Ogniwa połączeń rowerowych prowadzących przez parki są bardzo atrakcyjne jako skróty, bezpieczne drogi prowadzone z dala od intensywnego ruchu kołowego i ogólnie źródła przyjemnych doznań w czasie jazdy. Ogniwa sieci rowerowej mogą być w nich projektowane jako części projektów przebudowy parków lub tworzone na istniejących ścieżkach parkowych.

³ Patrz materiał informacyjny na temat SKRZYŻOWAŃ

⁴ Zalecenia projektowe dotyczące udogodnień polegających na równoległym przebiegu dróg dla ruchu rowerów i pieszych oraz do wspólnego korzystania zostały oparte głównie o opracowania brytyjskie.

- Najbardziej atrakcyjną i najmniej restrykcyjną opcją jest **wspólne korzystanie z istniejących ścieżek**. Ponieważ strumienie pieszych są ogólnie rzecz biorąc rzadkie, można to zrealizować po prostu stosując oznakowanie pionowe i pewne dodatkowe elementy oznakowania poziomego. Jeśli jest dość miejsca, można zastosować fizyczną separację, ale może ona nie pasować do ogólnej koncepcji estetycznej projektu parku.
- Na intensywnie wykorzystywanych odcinkach głównych połączeń rowerowych, zaleca się budowanie **samodzielnych dróg rowerowych**, dedykowanych specjalnie dla cyklistów. Powinny istnieć lub należy tworzyć równoległe drogi dla ruchu pieszych; w innym przypadku piesi będą czuć się ograniczeni lub będą tak czy inaczej korzystać z drogi dla rowerów. W istniejących parkach, piesi nie będą łatwo akceptować faktu, że przestrzeń dotychczas zarezerwowana dla nich zostaje przejęta przez cyklistów.



Znakowanie stosowane w przypadku biegnących obok siebie udogodnień dla cyklistów i pieszych (u góry Wlk. Brytania, na dole Belgia)



Wspólnie wykorzystywana droga dla rowerów i pieszych przez Kensington Gardens (Źródło: St Albans Cycle Campaign)



Pasy dla rowerów przyległe do chodników dla pieszych (Źródło: T.Asperges i F. Boschetti)

Kwestie do rozważenia

Silne strony

- Dostępność ruchu rowerowego do stref wolnych od samochodu znacznie poprawia jakość sieci rowerowej: Poprawiające bezpośredniość skróty (poprawa ogólnej bezpośredniości), prowadzone z daleka od ruchu pojazdów (bezpieczeństwo), łatwiejszy dostęp do celów podróży (spójność), przyjemne otoczenie (atrakcyjność).
- Mieszanie ruchu cyklistów i pieszych na biegnących obok siebie lub wspólnie wykorzystywanych udogodnieniach jest bezpieczniejsze i bardziej atrakcyjne dla cyklistów na ulicach zbyt wąskich do prowadzenia pełnowymiarowych pasów lub traktów ruchu rowerowego.
- Wdrożenie możliwości dostępu cyklistów do stref wolnych od ruchu samochodów jest w większości przypadków kwestią znakowania pionowego i pewnych elementów znakowania poziomego.



Give Cycling a Push

Materiał Informacyjny – Wdrażanie

Słabości

- Piesi mogą początkowo odrzucać możliwość dzielenia się przestrzenią z cyklistami. Aby ich przekonać, mogą być potrzebne działania na rzecz podniesienia świadomości i okres próbny stosowania proponowanych rozwiązań.
- Mieszanie ruchu cyklistów i pieszych może być odczuwane jako uciążliwość przez osoby niedowidzące (pełne dzielenie się przestrzeni) oraz niepełnosprawne ruchowo (fizycznie wydzielone trakty).
- Wdrożenie możliwości dostępu ruchu rowerowego do ruchliwych stref wolnych od samochodów wymaga fizycznej separacji różnych rodzajów ruchu integralnie włączonej w koncepcję rozwiązania projektowego geometrii ulic położonych w danej strefie.

Alternatywne opcje

- Ruch rowerów przez strefy wolne od samochodów może być niedopuszczony jedynie jeśli istnieje wysokiej jakości droga alternatywna.
- Mieszania ruchu cyklistów i pieszych wzdłuż wąskich dróg można uniknąć jedynie przez redukcję roszczeń o prawo do korzystania z przestrzeni przez ruch zmotoryzowanych.