



III Kongres Ruchu Rowerowego

22-23.09.2014 Warszawa

Co daje zmiana przepisów?

Oczekiwania samorządów

Jan Jakiel, Biuro Pełnomocnika Prezydenta m. st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO
PROGRAMU WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

Dopuszczenie ruchu „pod prąd” bez oznakowania poziomego

Obecnie Warszawa ma 1,5 km kontrapasów na 7 ulicach

Wyznaczanie kontrapasów wiąże się często z koniecznością ograniczenia miejsc parkingowych

Możliwość rezygnacji z oznakowania poziomego przy niewielkim ruchu

Duża potrzeba dopuszczenia ruchu pod prąd - kilkaset ulic jednokierunkowych

Liczne projekty w budżecie partycypacyjnym (kilkadziesiąt ulic) – oczekują na zmiany przepisów

Możliwość wdrożenia systemowego – audyt wszystkich ulic jednokierunkowych i niskokosztowa zmiana organizacji ruchu



Ruch rowerowy na buspasach

Dopuszczenie ruchu rowerowego na buspasy:

- Szersze niż 4,5 m – Marszałkowska
- Krótsze niż 150 m – pl. Bankowy

Prawoskręty z dopuszczonym ruchem autobusowym i rowerowym



Śluzy rowerowe

Wyznaczane obecnie pasy rowerowe kończą się daleko przed skrzyżowaniem
Brakuje możliwości wygodnego i bezpiecznego skrętu oraz ustawienia się przed sygnalizatorem
Liczne przykłady: Saska, Miodowa, Markowska, Tamka...



Sierżanty rowerowe

- Ulice zbyt wąskie, by wyznaczyć pas rowerowy (Koszykowa)
- Dodatkowe oznaczenie ulic z ruchem „pod prąd” bez kontrapasa
- Uczęszczane trasy rowerowe po jezdni – uwrażliwienie (most Poniatowskiego)



Trójkomorowe sygnalizatory dla rowerów

- Dotychczas stosowane sygnalizatory dwukomorowe - Nowowiejska
- Sygnalizacja na rowerowych wlotach skrzyżowań - Litewska
- Sygnalizacja tylko dla rowerów na kontrapasie
- Dodatkowa sygnalizacja dla rowerów przy śluzach i pasach dla rowerów



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ



PROJEKT WSPÓLFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W
RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY Z
NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ