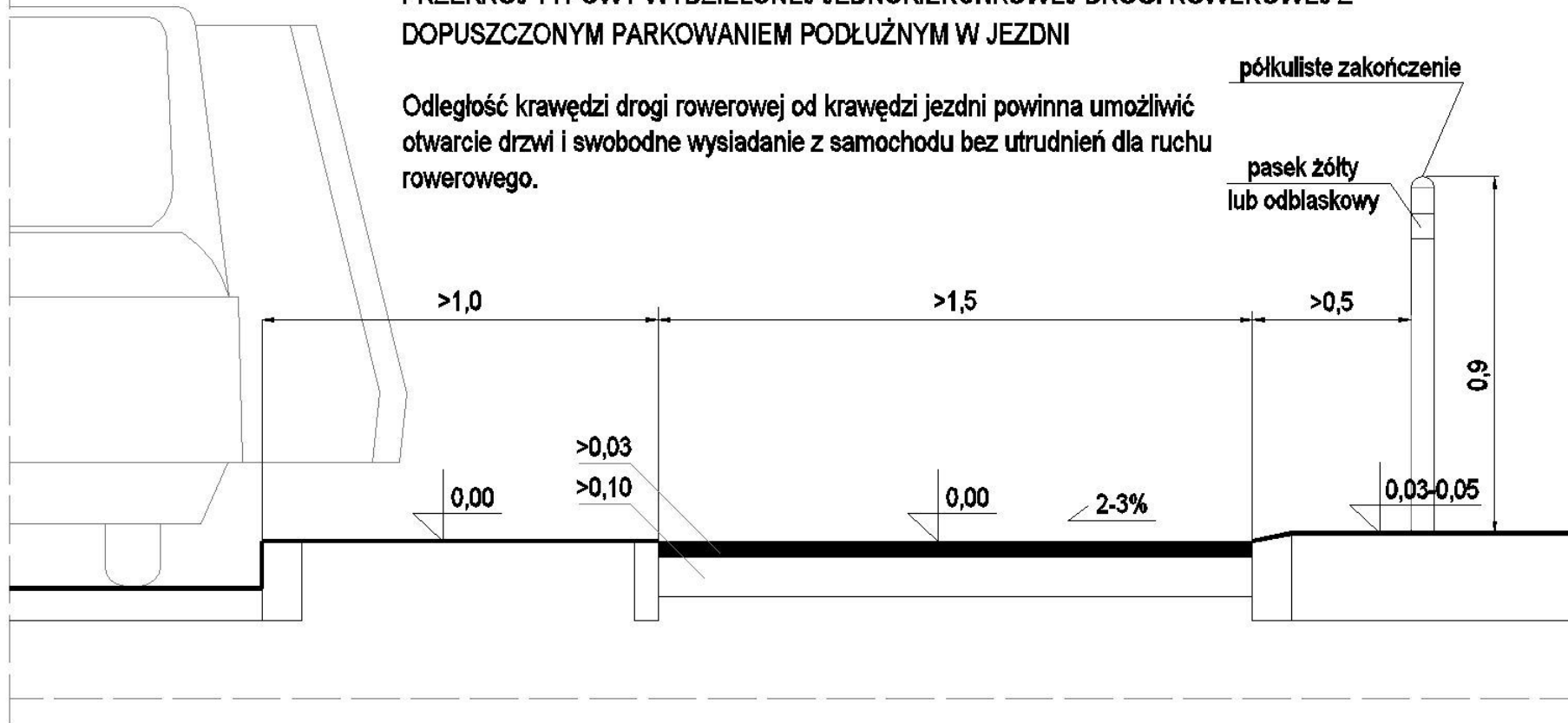


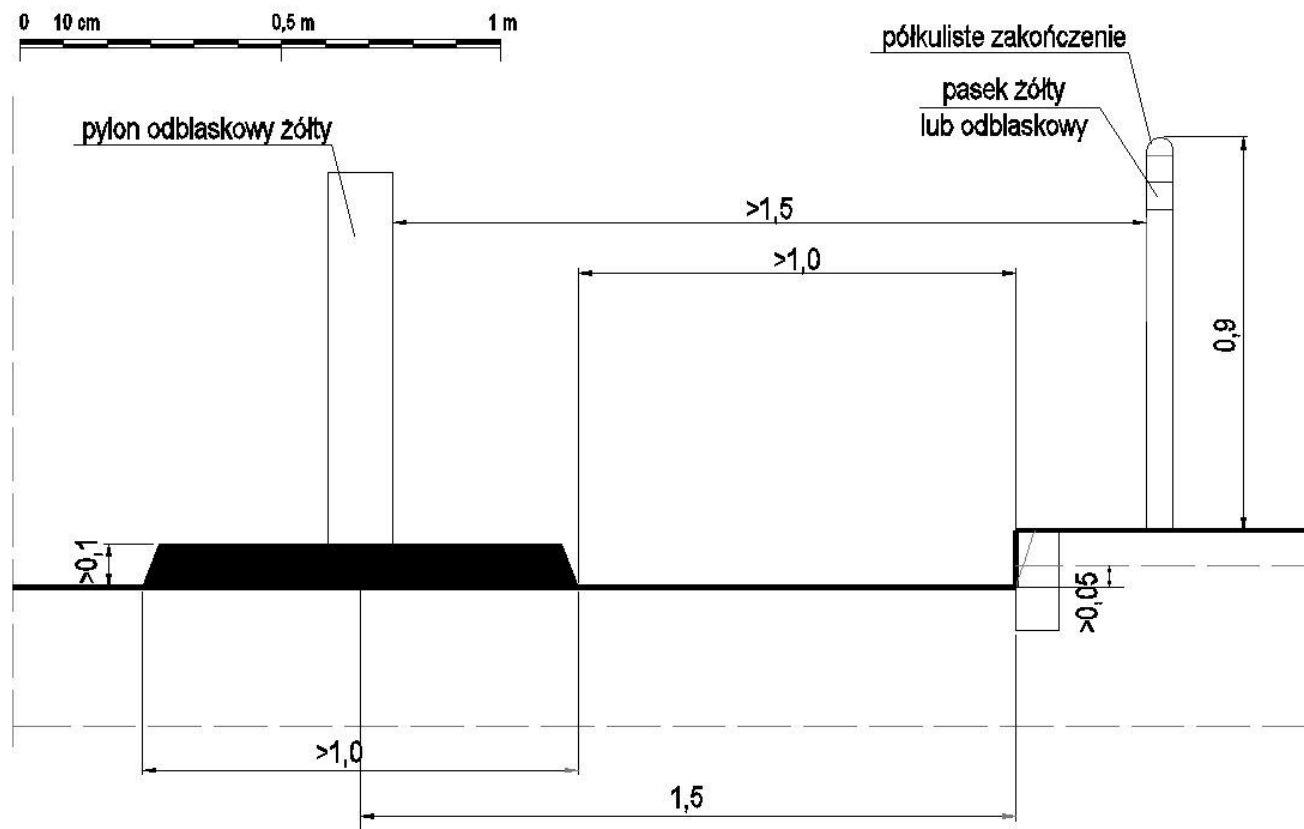
PRZEKRÓJ TYPOWY WYDZIELONEJ JEDNOKIERUNKOWEJ DROGI ROWEROWEJ Z DOPUSZCZONYM PARKOWANIEM PODŁUŻNYM W JEZDNI

Odległość krawędzi drogi rowerowej od krawędzi jezdni powinna umożliwić otwarcie drzwi i swobodne wysiadanie z samochodu bez utrudnień dla ruchu rowerowego.



PRZEKRÓJ PASA ROWEROWEGO W JEZDNI

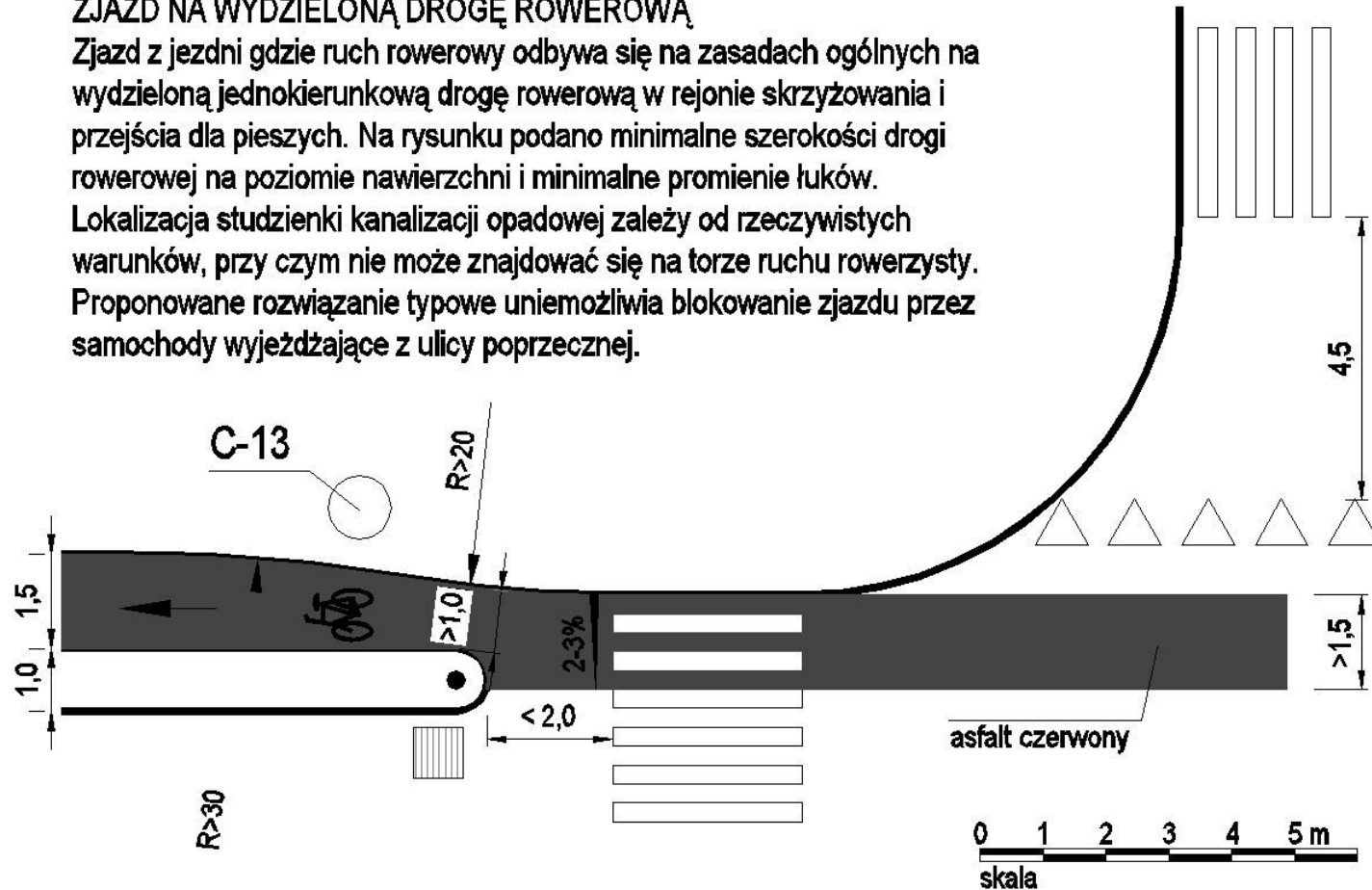
Przekrój typowy pasa (kontrapasa) rowerowego w jezdni z segregacją fizyczną w wybranych miejscach (skrzyżowania, łuki) przy pomocy wyspy rozdzielającej kierunki ruchu lub azyłu. Normalna szerokość pasa rowerowego to 1,5 m, zwężenia do 1,0 m dopuszczalne tylko w rejonie wyspy przy jednoczesnym zastosowaniu ściętych krawędzi wyspy i krawężników (obrzeży) o wysokości do 0,05 m.

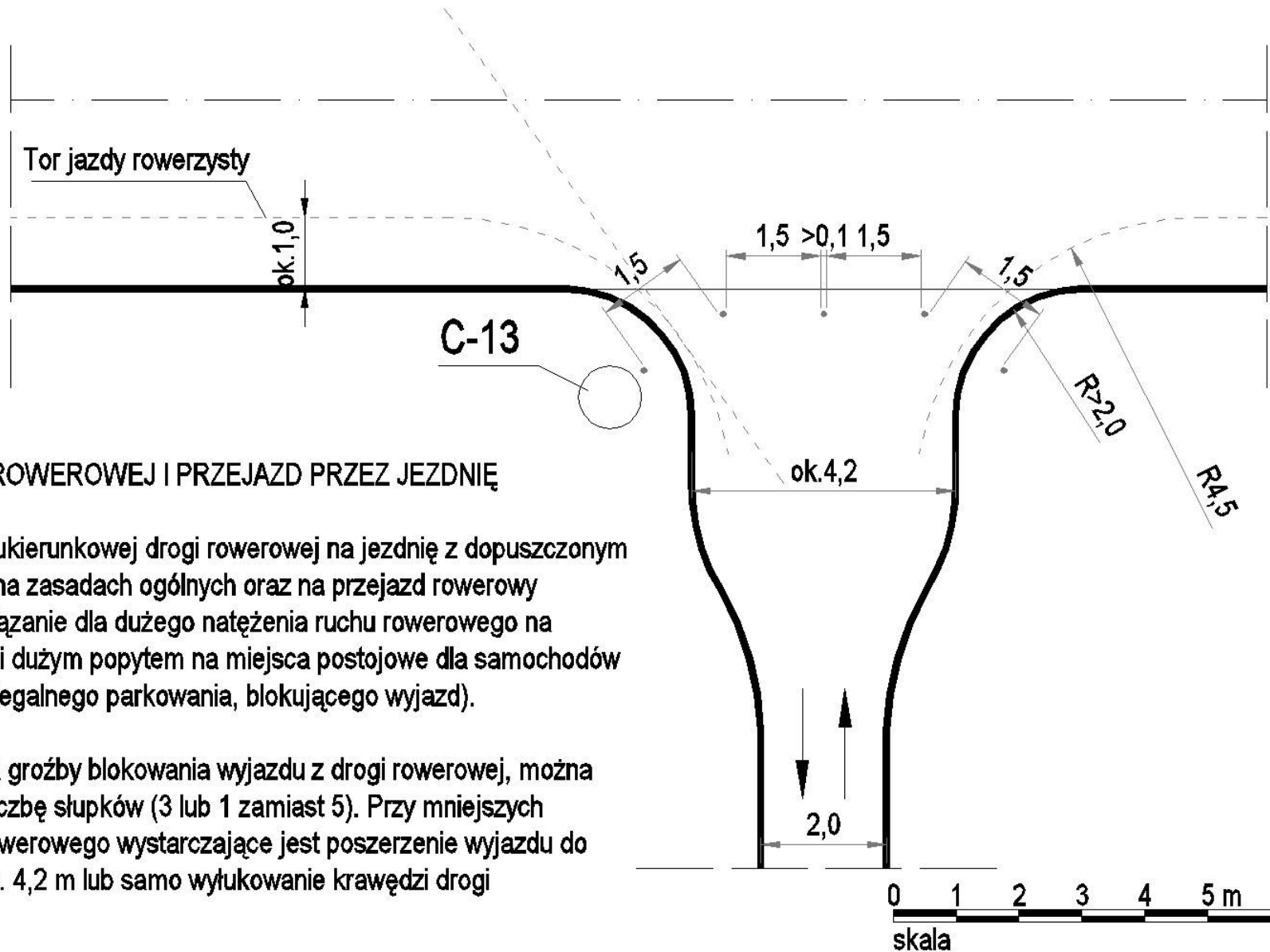


ZJAZD NA WYDZIELONĄ DROGĘ ROWEROWĄ

Zjazd z jezdni gdzie ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych na wydzieloną jednokierunkową drogę rowerową w rejonie skrzyżowania i przejścia dla pieszych. Na rysunku podano minimalne szerokości drogi rowerowej na poziomie nawierzchni i minimalne promienie łuków.

Lokalizacja studzienki kanalizacji opadowej zależy od rzeczywistych warunków, przy czym nie może znajdować się na torze ruchu rowerzysty. Proponowane rozwiązanie typowe uniemożliwia blokowanie zjazdu przez samochody wyjeżdżające z ulicy poprzecznej.

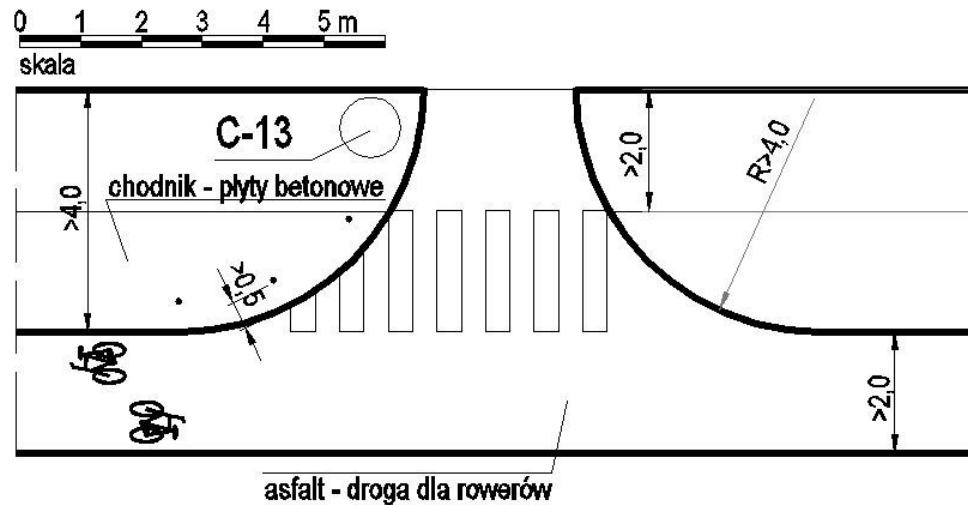




WYJAZD Z DROGI ROWEROWEJ I PRZEJAZD PRZEZ JEZDNIĘ

Typowy wyjazd z dwukierunkowej drogi rowerowej na jezdnię z dopuszczonym ruchem rowerowym na zasadach ogólnych oraz na przejazd rowerowy przez jezdnię. Rozwiązanie dla dużego natężenia ruchu rowerowego na wszystkich relacjach i dużym popytem na miejsca postojowe dla samochodów (dużym ryzykiem nielegalnego parkowania, blokującego wyjazd).

UWAGA: jeśli nie ma groźby blokowania wyjazdu z drogi rowerowej, można stosować mniejszą liczbę słupków (3 lub 1 zamiast 5). Przy mniejszych natężeniach ruchu rowerowego wystarczające jest poszerzenie wyjazdu do ok. 3,1 m zamiast ok. 4,2 m lub samo wyłukowanie krawędzi drogi rowerowej i jezdni.

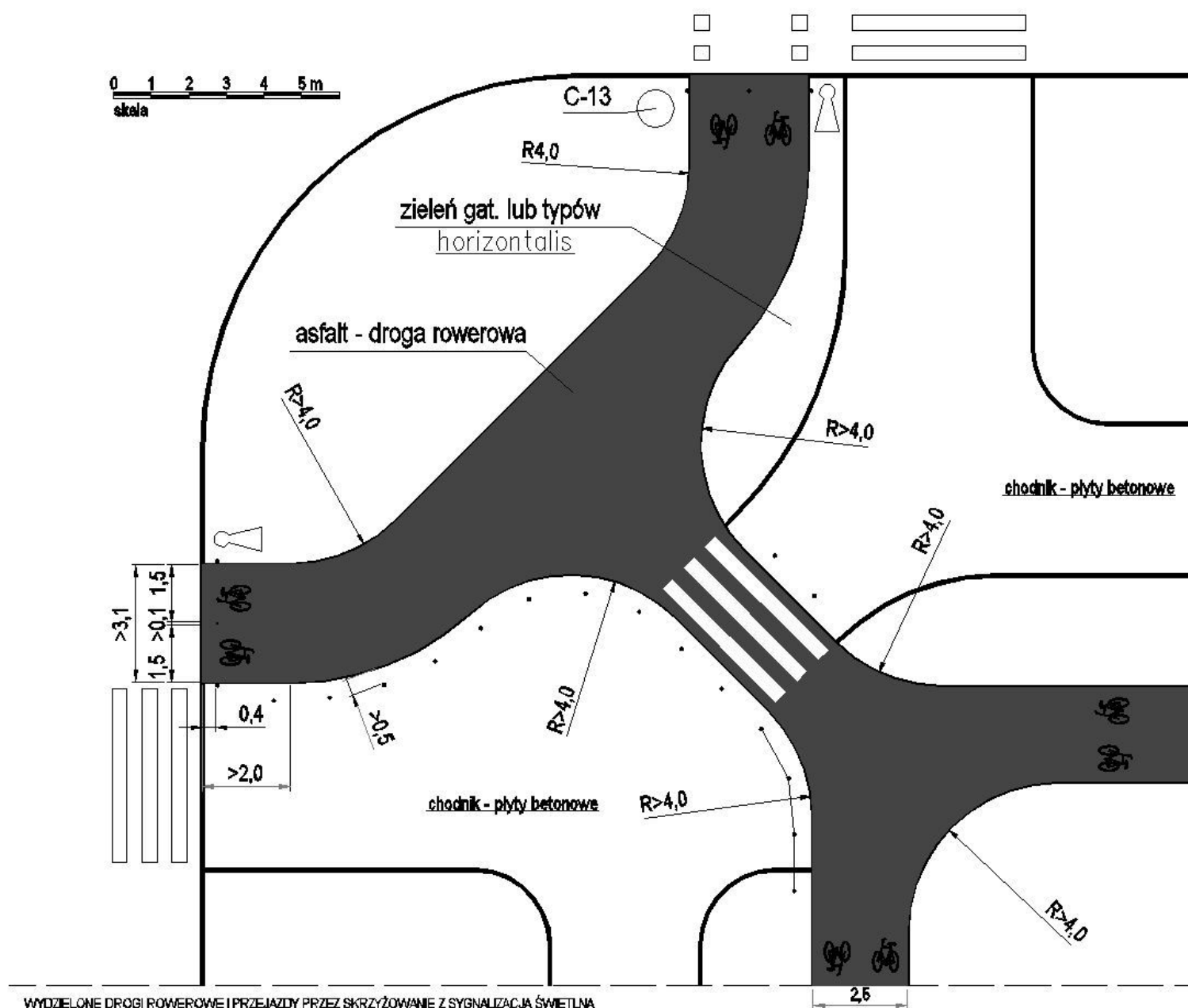


WYJAZD Z WYDZIELONEJ DROGI ROWEROWEJ.

Rozwiązanie typowe wyjazdu z drogi rowerowej na jezdnię drogi, gdzie ruch rowerowy nie jest dopuszczony (brak wyfukowania między krawężnikami jezdni i drogi rowerowej). Podano parametry minimalnych promieni łuków oraz minimalną długość obszaru akumulacji dla rowerzystów oczekujących na sygnalizacji świetlnej lub ustępujących pierwszeństwa samochodom.

UWAGA: położenie wydzielonej drogi rowerowej względem jezdni i chodnika pieszego jest przykładowe. W sytuacji, gdy droga rowerowa położona jest między chodnikiem a jezdnią, a kierunek poprzeczny nie jest ważny z punktu widzenia ruchu rowerowego, dopuszczalne jest stosowanie promienia łuku 2 m.

NIEDOPUSZCZALNE jest tworzenie obszaru akumulacji rowerów przed przejazdem rowerowym w przekroju drogi rowerowej lub chodnika.



WYDZIELONE DROGI ROWEROWE I PRZEJAZDY PRZEZ SKRZYŻOWANIE Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLNIĄ

Typowy przebieg wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych w rejonie dużego skrzyżowania z dwukierunkowymi przejazdami rowerowymi i sygnalizacją świetlną. Podano typowe, minimalne promienie łuków, minimalną długość obszarów akumulacji oraz minimalną szerokość drogi rowerowej przy zastosowaniu słupków blokujących wjazd na drogę rowerową samochodom, typowe położenie słupków i barier wraz z odległością od krawędzi drogi rowerowej. Podane dwie różne możliwości segregacji ruchu rowerowego i pieszego przy pomocy niskiej zieleni oraz słupków.
UWAGA: przedstawiony przebieg dróg rowerowych i ich położenie w stosunku do chodnika pieszego i jeźdni są przykładowe.

WYDZIELONA DROGA ROWEROWA A PRZYSTANKI KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ



Typowe rozwiązanie przebiegu wydzielonej drogi rowerowej (jedno- lub dwukierunkowej) w rejonie przystanku komunikacji zbiorowej wraz z minimalnymi odległościami krawędzi drogi rowerowej od wiaty, lica ścian budynków i krawędzi jezdni oraz minimalnymi promieniami łuków. Szerokość drogi rowerowej należy przyjąć zgodnie ze Standardami dla dróg jedno- lub dwukierunkowych w zależności od sytuacji.

