

SPOTKANIE Z OFICEREM ROWEROWYM 14 WRZEŚNIA 2017



PROGRAM SPOTKANIA

- Zadania oficera rowerowego
- Dobre praktyki projektowania i wykonywania infrastruktury drogowej na terenie miasta Suwałki
- Informacja na temat obecnie realizowanych inwestycji podczas, których budowana jest infrastruktura rowerowa
- Przedstawienie planu rozwoju ścieżek rowerowych na terenie miasta Suwałki
- Dyskusja wraz z przyjęciem uwag i wniosków zaproszonych gości

Zadania oficera rowerowego

- Stanowisko oficera rowerowego zostało powołane 4 maja 2015 r.
 - Oficer rowerowy funkcjonuje w strukturach Zarządu Dróg i Zieleni w Suwałkach
 - Głównym zadaniem oficera rowerowego jest dbanie o infrastrukturę rowerową w naszym mieście
 - Oficer rowerowy poprzez swoje działania ma za zadania również usprawnienie i zwiększenie udziału ruchu jednośladów w komunikacji miejskiej oraz wskazywanie kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej poprzez udział w pracach projektowych
-
- Wszelkie uwagi, pomysły w sprawie poprawy infrastruktury rowerowej można zgłaszać oficerowi rowerowemu na adres e –mail: oficer.rowerowy@zdiz.suwalki.pl lub pozostawiać wiadomości na automacie zgłoszeniowym ZDiZ w Suwałkach (87) 563 17 68.
 - Zainteresowane osoby będą przyjmowane przez oficera rowerowego osobiście, w każdą pierwszą środę miesiąca w godzinach 9:00 – 13:00, w siedzibie Zarządu Dróg i Zieleni w Suwałkach przy ul. Sejneńska 84 (nowy budynek), pok. 14.

Dobre praktyki projektowania i wykonywania infrastruktury drogowej (rowerowej) na terenie miasta Suwałki

Lata 90-te to w Polsce gwałtowny rozwój motoryzacji. Samorządy nie miały wówczas pieniędzy na inwestycje, a zacošana infrastruktura drogowa niszczała i coraz bardziej wypełniała się ruchem samochodowym. Wraz ze zwiększającym się ruchem samochodowym postępował stopniowo rozwój infrastruktury drogowej. Samorządy skupiały się głównie na rozbudowie dróg.



Brak było jednoznacznych wytycznych dotyczących wymagań dla ścieżek rowerowych. Projektanci i wykonawcy rozpoczynali dopiero naukę. Ścieżki rowerowe z tamtego okresu realizowane były w technologii ogólnie mówiąc kostki betonowej fazowanej.



Powstające nawierzchnie dla ruchu rowerowego były często nieergonomiczne ze względu na nierówności nawierzchni. Mimo to stały się one pewnego rodzaju standardem na terenie całej Polski



Także w latach 90-tych pojawiły się nienormatywne odgięcia dróg dla rowerów na skrzyżowaniach i zwyczaj załamывania dróg dla rowerów pod kątem, wbrew ergonomii i zdrowemu rozsądkowi. Brakowało też bezpiecznych wjazdów i zjazdów na drogi rowerowe. To tylko kilka nieprawidłowości, które towarzyszyły budowanej infrastrukturze drogowej. Wymienionych błędów nie uniknęła też pierwsza infrastruktura rowerowa na terenie Suwałk.



Uszczegółowienie przepisów, większe doświadczenie projektantów i wykonawców oraz zarządców dróg w połączeniu z **głosami rowerzystów** pozwoliło stopniowo podnosić standardy realizowanej infrastruktury rowerowej. Jednak mimo tego w Suwałkach realizowana była głównie w połączeniu z budową lub przebudową dróg miejskich. Skutkowało to wzrostem długości dróg rowerowych, co było zjawiskiem pożądanym, lecz prowadziło **do powstawania odcinków dróg dla rowerów nie powiązanych ze sobą**. W chwili obecnej jest to największą bolączką istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie miasta Suwałki.

ROZPORZĄDZENIA MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ
z dnia 2 marca 1999 r.
w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich
usytuowanie.

[\(Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430\)](#)

§ 47.

1. Szerokość ścieżki rowerowej powinna wynosić nie mniej niż:

1) 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa;

2) 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa;

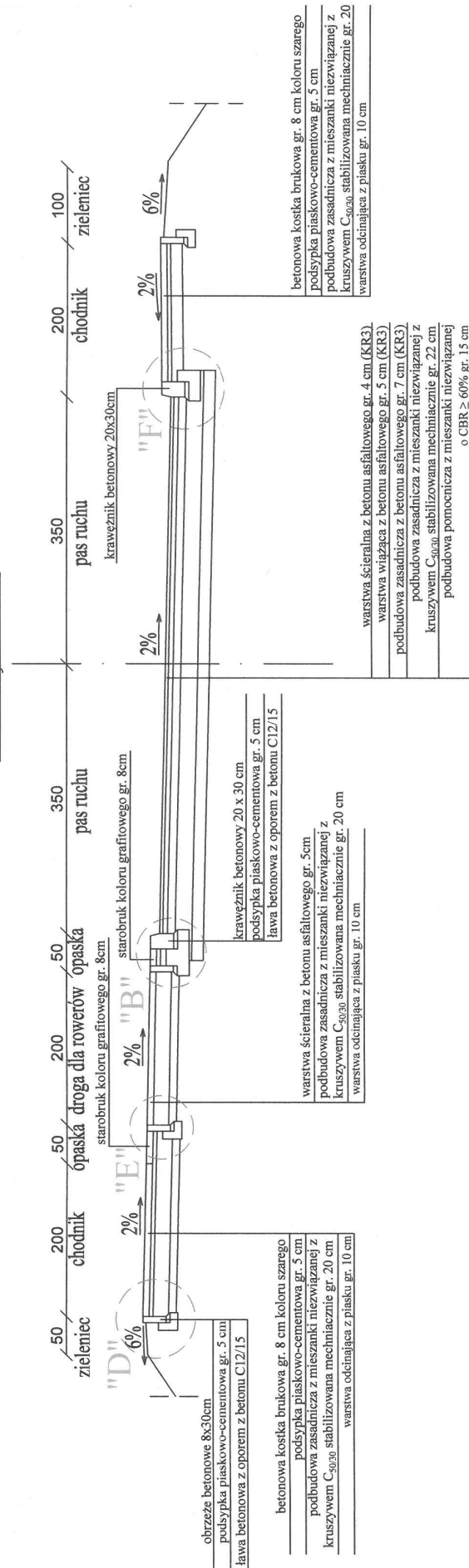
3) 2,5 m - gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.

2. Szerokość ścieżki rowerowej należy ustalać indywidualnie, jeżeli oprócz prowadzenia ruchu rowerowego pełni ona inne funkcje.

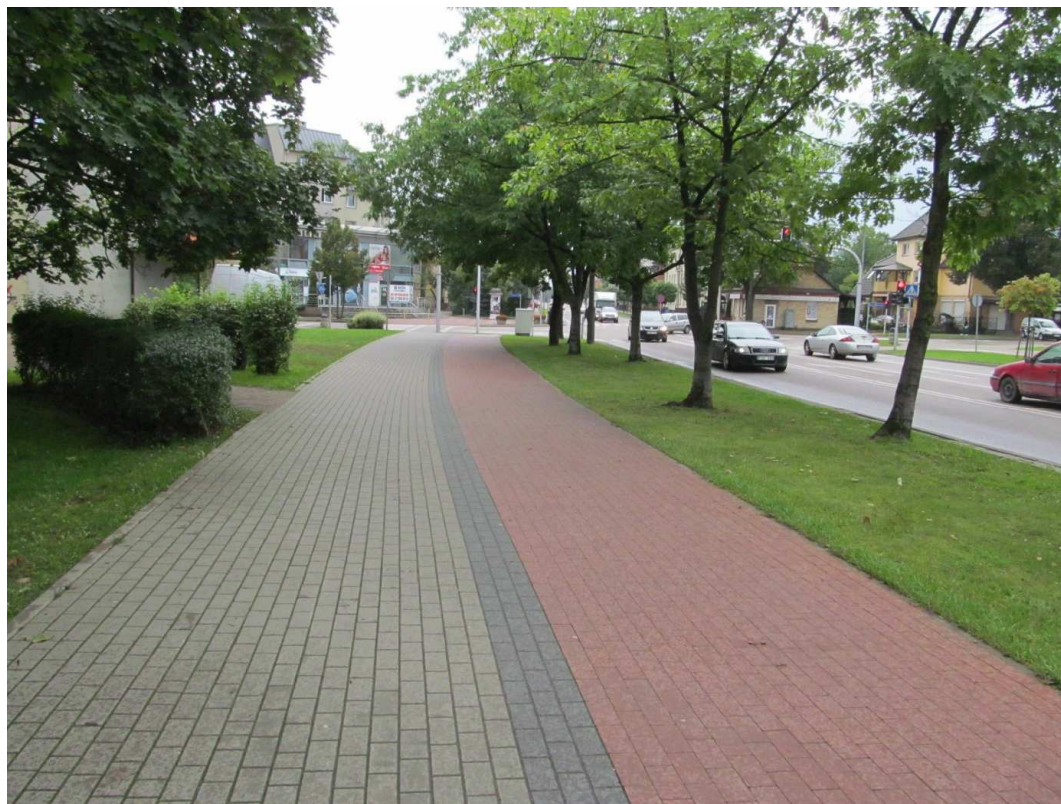
Dobre praktyki projektowania i wykonywania infrastruktury drogowej na terenie miasta Suwałki

- do wykonania nawierzchni dróg rowerowych stosować **beton asfaltowy** gr. 5 cm, szczególnych przypadkach kostkę brukową betonową gr. 8 cm (bezfazową) koloru czerwonego na podsypce cementowo – piaskowej grubości 5 cm,
- do wykonania nawierzchni ciągów pieszo – rowerowych stosować kostkę brukową betonową gr. 8 cm (**bezfazową**) koloru szarego na podsypce cementowo – piaskowej grubości 5 cm lub beton asfaltowy gr. 5 cm,
- na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów stosować krawężniki najazdowe lub oporniki z wyniesieniem ich nad nawierzchnię **od 0,5 cm do max. 1,0 cm**.
- na przebiegu osi dróg dla rowerów lub ciągów pieszo - rowerowych stosować jak największe promienie - $R_{min} = 20$ m z wyłączeniem rejonu dojazdu do przejazdów dla rowerzystów gdzie $R_{min} = 2$ m,

Przekrój B - B



Ulica Dwernickiego



Ulica Świerkowa



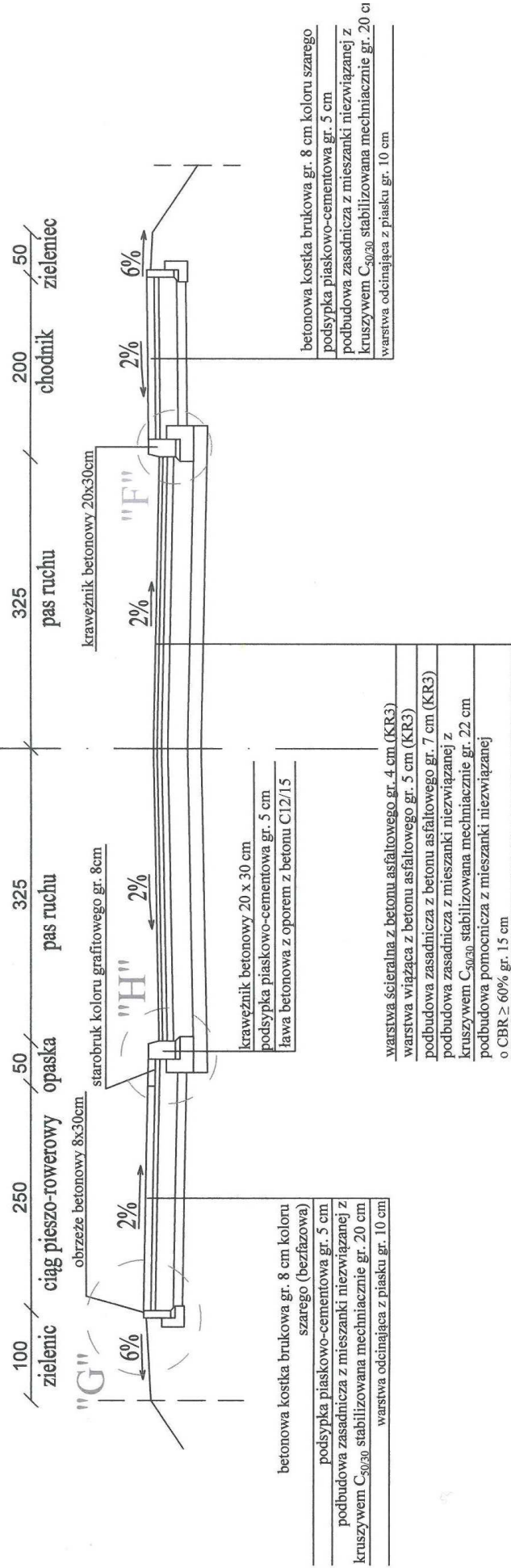
Ulica Jagiełły



Ulica Noniewiczza



Przekrój C - C



betonowa kostka brukowa gr. 8 cm koloru szarego (bezfazowa)

podsypka piaskowo-cementowa gr. 5 cm

podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{30/30} stabilizowana mechanicznie gr. 20 cm

warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm

warstwa ścierna z betonu asfaltowego gr. 4 cm (KR3)

warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5 cm (KR3)

podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7 cm (KR3)

podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/70} stabilizowana mechanicznie gr. 22 cm

podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 60% gr. 15 cm

betonowa kostka brukowa gr. 8 cm koloru szarego

podsypka piaskowo-cementowa gr. 5 cm

podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{50/70} stabilizowana mechanicznie gr. 20 cm

warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm

Ulica Staniszewskiego



Ulica Reja





Ulica Świerkowa



Zestawienie ciągów pieszo-rowerowych i ciągów rowerowych

Do końca 2016 zrealizowano w Suwałkach ciągi pieszo-rowerowe i drogi rowerowe o łącznej długości **70,63** km.

Drogi rowerowe	44,80 km
Ciągi pieszo-rowerowe	25,83 km

Informacja na temat obecnie realizowanych inwestycji podczas których budowana jest infrastruktura rowerowa

- Rozbudowa ulicy **Staniszewskiego** w Suwałkach od km 1+288 do km 4+145 w ciągu drogi powiatowej nr 1149B – etap II
- Rozbudowa ulic **Kolejowej i Północnej** w Suwałkach wraz z modernizacją parku
- Przebudowa **ulicy Leśnej z przebicciem do ulicy Utrata** wraz z przebudową skrzyżowań w docelowym przebiegu drogi woj. nr 655”
- Przebudowa **ulicy Sejneńskiej od torów do granic miasta**
- Przebudowy drogi wojewódzkiej nr 653 na terenie Miasta Suwałki – III etap. Część 2 Budowa odcinka **od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata** z mostem i tunelem pod torami
- Przebudowa układu komunikacyjnego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 655 na terenie miasta Suwałki - V etap (**odc. od ul. Pułaskiego do ul. Północnej**)

Plany realizacji infrastruktury rowerowej na terenie miasta Suwałki (główne założenia)

- Plany inwestycyjne powinny być ukierunkowane na realizację dróg rowerowych zlokalizowanych przy drogach wylotowych z miasta. Podyktowane jest to faktem, że drogi te mają przekrój szlakowy czyli pozbawiony chodników i ruch rowerów odbywa się jezdnią.
- Nie mniej ważnym problemem jest brak połączeń istniejących dróg rowerowych przebiegających w terenie zwartej zabudowy, które powinny być sukcesywnie uzupełniane.
- Plany realizacji infrastruktury rowerowej na terenie miasta Suwałki należy podzielić na trzy główne grupy.

- Grupa I
- Infrastruktura rowerowa została uwzględniona i zaprojektowana w opracowanych projektach przebudowy ulic, a jej wykonanie jest możliwe tylko i wyłącznie w powiązaniu z budową lub przebudową konkretnej ulicy. Szacunkowa długość 23,06 km.

Grupa I

Lp.	Ulica	Odcinek	Długość [km]	Uwagi
1	Staniszewskiego	Wysypisko – granica miasta	2,92	
2	Leśna, Buczka	Utrata- granica miasta	4,60	
3	Krzywówka	pętla - most	2,53	Inwestycja będzie realizowana w latach 2017-2018
4	Armii Krajowej	Pułaskiego - Utrata	4,90	W przypadku pozyskania dofinansowania z RPOWP inwestycje na odcinkach Pułaskiego - Północna oraz Sejmeńska-Utrata zostaną zrealizowane w latach 2017-2018
5	Kolejowa	Świerkowa - Północna	0,43	Realizacja w 2017r.
6	Północna	Kolejowa - Forte	0,59	
7	Świerkowa	Starostwo - Nowomiejska	0,16	Strona południowa
8	Bulwary	Sikorskiego - Kościuszki	1,61	Trwa pozyskiwanie gruntów niezabudowanych do realizacji projektu
9	Bulwary	1 Maja - Utrata	0,68	
10	Nowa ulica SKD	Sportowa -Utrata	0,77	Rozpoczęcie realizacji 2017
11	Sejmeńska	Utrata –granica miasta	3,17	W przypadku pozyskania dofinansowania z RPOWP inwestycja na odcinku od torów kolejowych do granicy miasta zostanie zrealizowana w latach 2017-2018
12	Zastawie	Pow Wielkopolskich - torowisko	0,70	
		RAZEM km	23,06	

- Grupa II
- Infrastruktura rowerowa jest potrzebna lecz jej zaprojektowanie i wykonanie jest możliwe tylko wraz z przebudową drogi. Z przypadkami takimi mamy do czynienia wtedy gdy niezbędne jest poszerzenie pasa drogowego (wykupy terenu) lub zawężenie istniejącej jezdni. Wymaga ona w pierwszej kolejności opracowania projektów przebudowy dróg. Szacunkowa długość 21,52 km

Grupa II

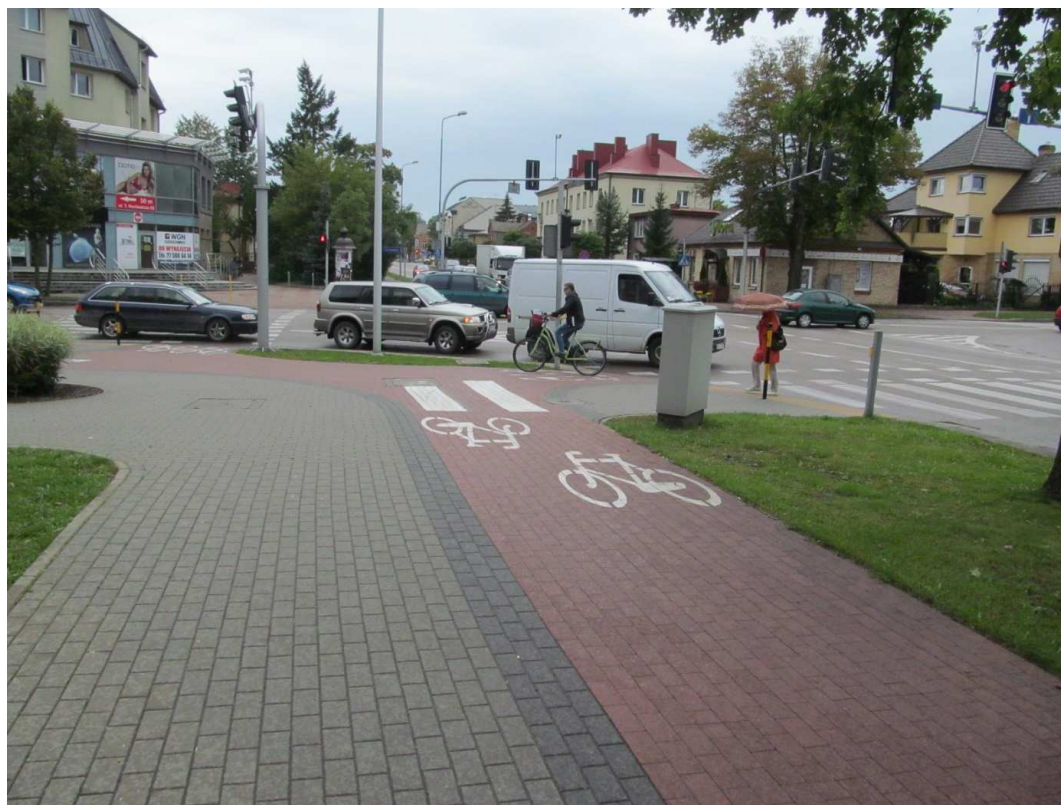
Lp.	Ulica	Odcinek	Długość [km]	Uwagi
1	Zastawie	Ogródki i - granica miasta	1,60	
2	23 Października	Mieszka I –proj. obwodnica	1,85	
3	Pułaskiego	Falka – granica miasta	3,46	
4	Chopina	Szymanowskiego - Moniuszki	0,30	
5	Hamerszmita	Kamedulska - Mickiewicza	0,28	
6	Mickiewicza	Most - Hamerszmita	0,50	
7	Bulwary	Utrata - Sejneńska	1,51	
8	Wigierska	Noniewiczza-Utrata	0,55	
9	Brzostowskiego	Pułaskiego SOK	0,23	
10	Różana	Klonowa - Północna	0,76	
11	Franciszkańska	Szpitalna - Daszyńskiego	0,45	
12	Szpitalna	Reymonta - Krzywólka	0,20	
13	Szpitalna	Tysiąclecia Litwy –kłdka	0,25	
14	Piaskowa	Sejneńska – granica miasta	1,01	
15	Przemysłowa	Piaskowa - Dąbrówka	1,04	
16	Papiernia, Wojska Polskiego II	Papiernia, Wojska Polskiego II	4,60	
17	Kościuszki	Sikorskiego - most	1,42	
18	Bulwary	Utrata - Sejneńska	1,51	
		RAZEM km	21,52	

- Grupa III
- Infrastruktura rowerowa niezbędna do połączenia już istniejących ciągów rowerowych oraz podniesienie standardu istniejących dróg rowerowych poprzez poprawę ich stanu technicznego lub dostosowanie do aktualnych wymagań technicznych. Inwestycje z tej grupy mogą być realizowane samodzielnie. Kolejność realizacji zadań z tej grupy ustalono na podstawie zapotrzebowania społecznego oraz kierując się zasadą, że nieduża inwestycja może zdecydowanie polepszyć warunki ruchu rowerowego na znacznym obszarze poprzez zwiększenie płynności ruchu i bezpieczeństwa. Szacunkowa długość 15,43 km.

Grupa III

Lp	Zadanie	Przebieg nr rys	Długość km	Koszty zł
1	Andersa, Minkiewicza (Andersa-Lityńskiego)	Rys1	0,36	142 000,00 zł
2	Wiłosa (Reja – Patli)	Rys2	0,38	152 000,00 zł
3	Jana Pawła II, Brzosto (Podhorskiego – –	Rys3	0,35	140 000,00 zł
4	Modrzewiowa	Rys4	0,24	96 000,00 zł
5	Paca (Kowalskiego – przedszkole)	Rys5	0,16	64 000,00 zł
6	Daszyńskiego (Franciszkańska-Szpitalna)	Rys6	0,37	148 000,00 zł
7	Szpitalna (Tysiąclecia Litwy-Reymonta)	Rys7	2,15	860 000,00 zł
8	Noniewicza (Waryńskiego – Wigierska)	Rys 8	0,36	144 000,00 zł
9	Noniewicza (Narutowicza-Zeromskiego)	Rys 9	0,16	64 000,00 zł
10	Noniewicza (Pasaż Grande-Synthe-Muzejna)	Rys 10	0,38	152 000,00 zł
11	Swierkowa (Zjazd do Starostwo- Nowomiejska)	Rys11	0,10	40 000,00 zł
12	Powstańców Wielkopolskich (Zastawie- Buczka)	Rys12	0,98	392 000,00 zł
13	Utrata (od Walerego Rmana - do przebiecia Lesne)	Rys13	1,44	376 000,00 zł
14	Utrata (przebiecie Lesnej – Wojska Polskiego)	Rys14	0,83	333 600,00 zł
15	Wojska Polskiego (Lesna – rondo)	Rys15	0,56	224 400,00 zł
16	Wojska Polskiego (tondo – Wojska Polskiego II)	Rys16	2,05	818 000,00 zł
17	Utrata (Waryńskiego – Mereckiego)	Rys17	0,78	310 000,00 zł
18	Bydgoska (Buczka – Wojska Polskiego)	Rys18	0,64	257 200,00 zł
19	Ogrodowa (ZDP – kładka – Szpitalna)	Rys19	0,27	65 000,00 zł
20	Zielna do Sikorskiego (nad rzeką)	Rys20	0,39	156 000,00 zł
21	Wojska Polskiego (most – Sportowa)	Rys21	0,53	212 000,00 zł
22	Kawalerska (Buczka-Zastawie)	Rys22	0,12	48 000,00 zł
23	Dwernickiego (naprzeciwko C.H. Plaza)	Rys23	0,09	34 400,00 zł
24	Plater (od nr 24 do Hamerszmita)	Rys24	0,25	100 000,00 zł
25	Daszyńskiego (od Daszyńskiego10 do 11 Listopada)	Rys25	0,07	28 000,00 zł
26	Noniewicza –Dwernickiego - Były MDK	Rys26	0,21	84 000,00 zł
27	Utrata (od wagi do W. Romana)	Rys27	0,70	280 000,00 zł
28	ul Warszawska	Rys28	0,25	99 000,00 zł
29	Klonowa - od Różanej do szkoły (budżet oby- watełski)	Rys29	0,27	
	RAZEM		15,43	5 819 600,00 zł

Ulica Dwernickiego



Ulica Dwernickiego



Dyskusja wraz z przyjęciem uwag i wniosków zaproszonych gości

