

Zakres i przedmiot opracowania	2
Podstawa opracowania	2
Proponowany stan docelowy	3
Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych	5

1. Zakres i przedmiot opracowania

Dokumentacja pn.: „Opracowanie koncepcji wraz z projektem rozbudowy ścieżek rowerowych na terenie miasta Będzina – I etap” zostało wykonane na podstawie umowy zawartej w dniu 19.07.2016 r., zlecenie nr WRM-RliIM.7013.29.2016 oraz pismem nr WRM.RliIM.7013.29.2016 z dnia 06.10.2016 r.

Dokumentacja składa się także z: projektu stałej organizacji ruchu w ciągu ul. Piłsudskiego, 11 Listopada, Kościuszki, Bema, Słowiańskiej, Zawale, 1 Maja, Koszelew oraz Siemońskiej i kosztorysu inwestorskiego wraz z przedmiarem.

2. Podstawa opracowania

Koncepcję sporządzono na podstawie dokumentów dostarczonych przez Zamawiającego tj.:

- Koncepcja Systemu Dróg Rowerowych w Powiecie Będzińskim

Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym tj. (Dz. U. z 2012 r. Poz 1137 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz.U. 2015 poz. 460 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz. U. Nr 43 z 1999 roku, poz 430 z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U.2002.170.1393 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.2003.177.1729 z późniejszymi zmianami),
- Załącznik nr 1 – 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz. U. z 2003 r Nr 220, poz. 2181)

3. Proponowany stan docelowy

Projekt zakłada montaż dwóch parkingów rowerowych pełniących funkcję przesiadkową - typu Bike&Ride w rejonie:

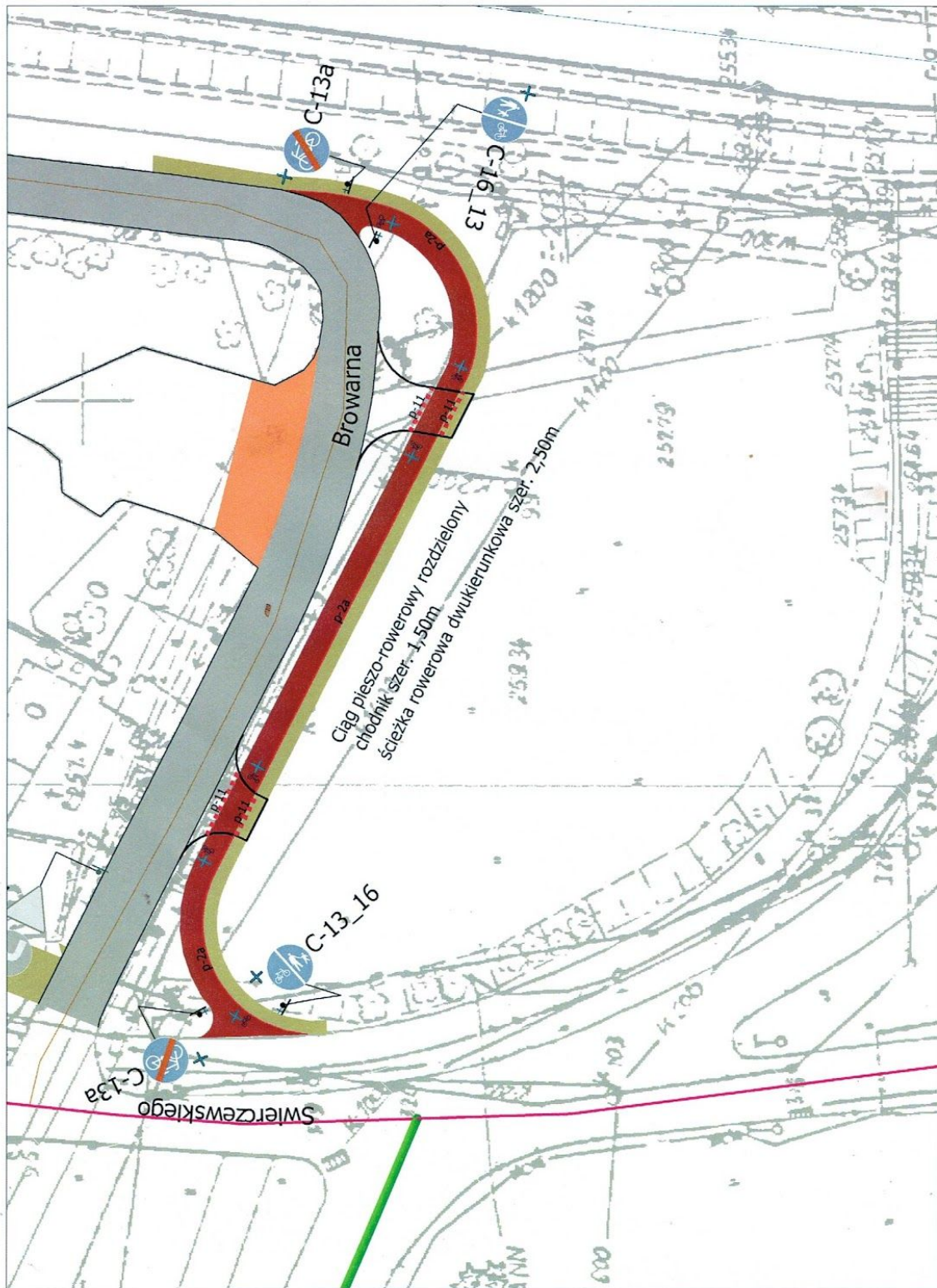
- stacji kolejowej Będzin Miasto
- skrzyżowania ul. Piłsudskiego i Małobądzkiej, przystanek komunikacji miejskiej (tramwaj, autobus) Będzin Stadion (przy budynku biblioteki miejskiej).

Dokładne lokalizacje znajdują się w projekcie organizacji ruchu.

Dalsze możliwe kierunki rozwoju udogodnień rowerowych dla zaproponowanej w projekcie organizacji ruchu:

- przebieg trasy rowerowej w ciągu ul. Kościuszki należy kontynuować dalej w kierunku granicy z miastem Sosnowiec.
- w przyszłości należy wprowadzić sygnalizację świetlną na skrzyżowanie ul. Małobądzkiej z ul. Słowiańską wraz z wyznaczeniem przejazdów rowerowych
- skrzyżowanie ul. Małobądzkiej z ul. Piłsudskiego należy w przyszłości przebudować aby zostały obsłużone wszystkie relacje rowerowe (w projekcie organizacji ruchu obsłużona jest tylko jedna relacja) poprzez wprowadzenie przejazdów rowerowych lub szluz rowerowych z pasami rowerowymi
- istniejące podziemne przejście dla pieszych w rejonie skrzyżowania DW910 z ul. Zawodzie należy dostosować do ruchu rowerowego. Tunel powinien mieć szerokość co najmniej 4,0 m, wysokość co najmniej 2,5 i spadkami nie większymi niż 5 procent. Na przyczółkach pochylni należy zastosować najazdy minimalizujące pochylenie podłużne i poszerzyć drogę dla rowerów na najazdach do co najmniej 3,0 m. Co 2–5 m różnicy wysokości należy projektować spocznik o długości 25 m. Dzięki spocznikowi komfort jazdy rowerem ulega poprawie, a możliwe staje się także korzystanie z wózków inwalidzkich.

- koncepcja zakłada połączenie projektowanej infrastruktury rowerowej z istniejącą trasą rowerową wzdłuż wału rzeki Przemsza. Poniższy rysunek przedstawia możliwe połączenie w rejonie ul. Browarnej.



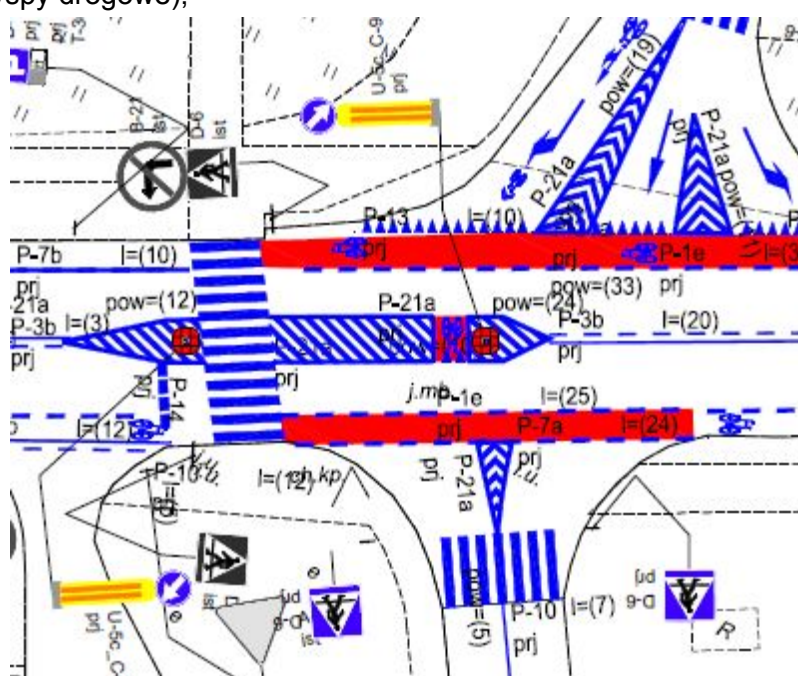
- w przypadku przebudowy skrzyżowania ul. Kołłątaja z ul. Koszelew należy w rejonie istniejącego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną wyznaczyć dwukierunkowy przejazd rowerowym wraz z dwukierunkową drogą dla rowerów umożliwiającą dojazd do przejazdu.
- w ciągu ul. 1 Maja na odcinku od skrzyżowania z ul. Krakowską do skrzyż. z ul. Kołłątaja należy wybudować po obu stronach jednokierunkowe drogi dla rowerów o szerokości 1,5 m i nawierzchni asfaltowej. Zgodnie z art. 11 ust. 4 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym pieszy ma prawo korzystać z drogi dla rowerów, lecz jest zobowiązany ustąpić miejsca rowerowi. Alternatywnym rozwiązaniem może być budowa ciągu pieszo - rowerowego (także o nawierzchni asfaltowej).
- w ciągu ul. Siemońskiej od skrzyżowania z ul. Koszelew do trasy rowerowej zlokalizowanej na wale rzeki Przemsza w przyszłości można rozważyć budowę wydzielonych jednokierunkowych dróg dla rowerów

4. Poprawa bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych

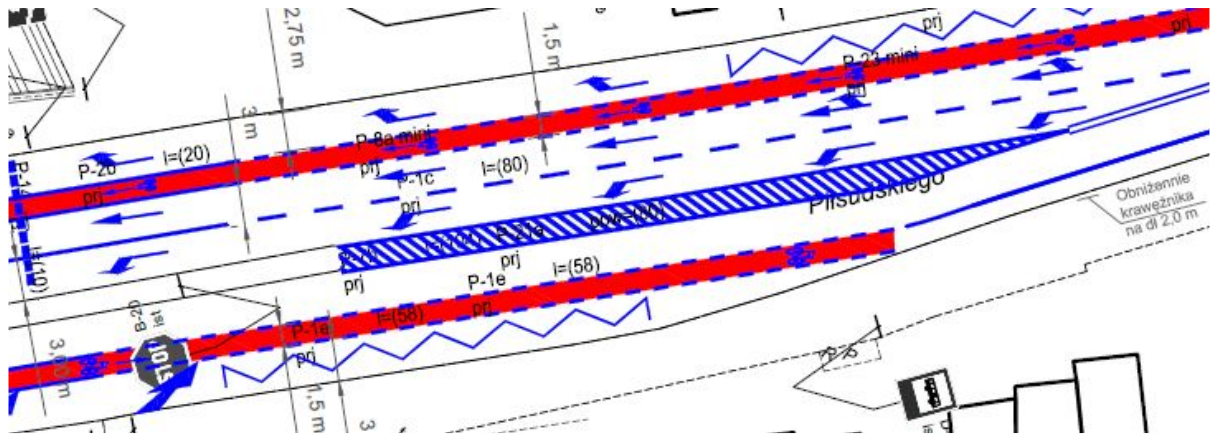
W ramach opracowania została przeprowadzona wizja lokalna wraz z obserwacjami ruchu pieszego i rowerowego z udziałem audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wizja wykazała konieczność wprowadzenia dodatkowych elementów wpływających na poprawę niechronionych uczestników ruchu drogowego (pieszych, rowerzystów).

Zastosowano następujące elementy wpływające na poprawę BRD:

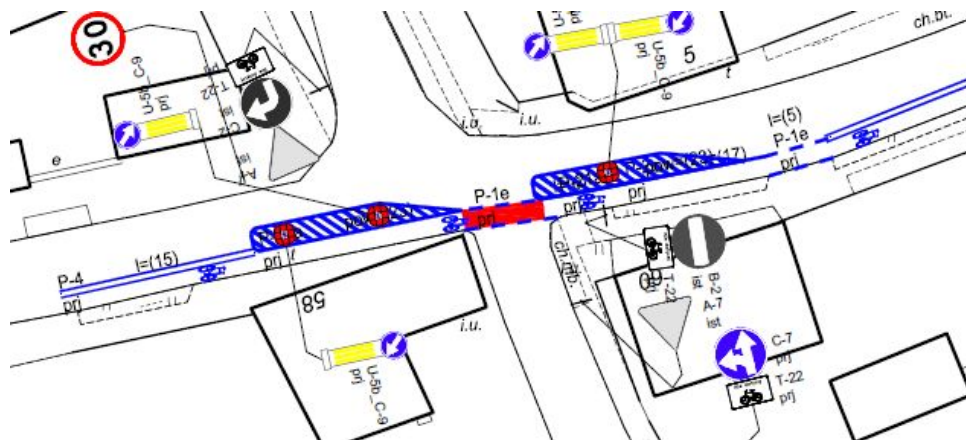
- dodatkowe azyle dla pieszych w rejonie przejść dla pieszych, które zostały oddzielone urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego (słupki przeszkodowy oraz wyspy drogowe),



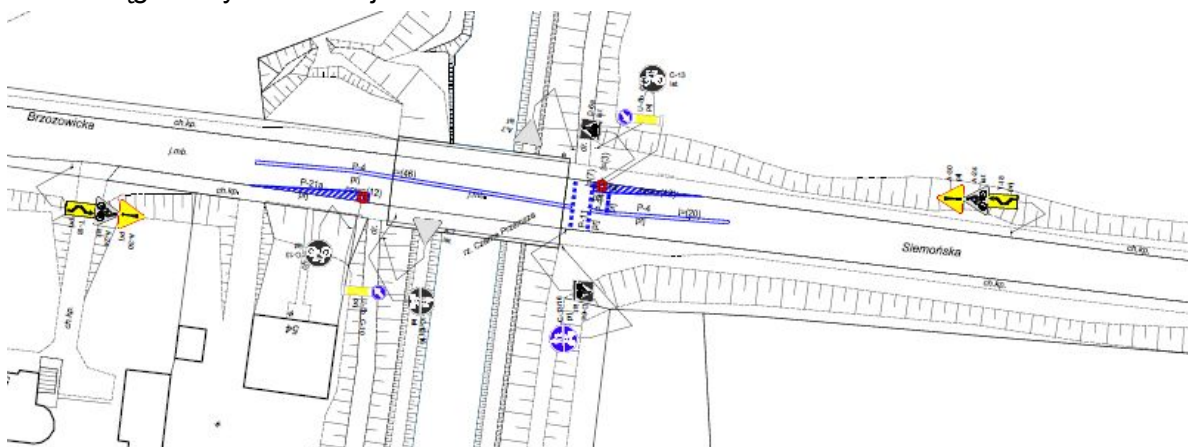
- wypełnienie pasa ruchu dla rowerów barwą czerwoną w rejonie skrzyżowań oraz początku i końca pasa ruchu dla rowerów. Wpływa na poprawę czytelności zaproponowanego rozwiązania rowerowego,



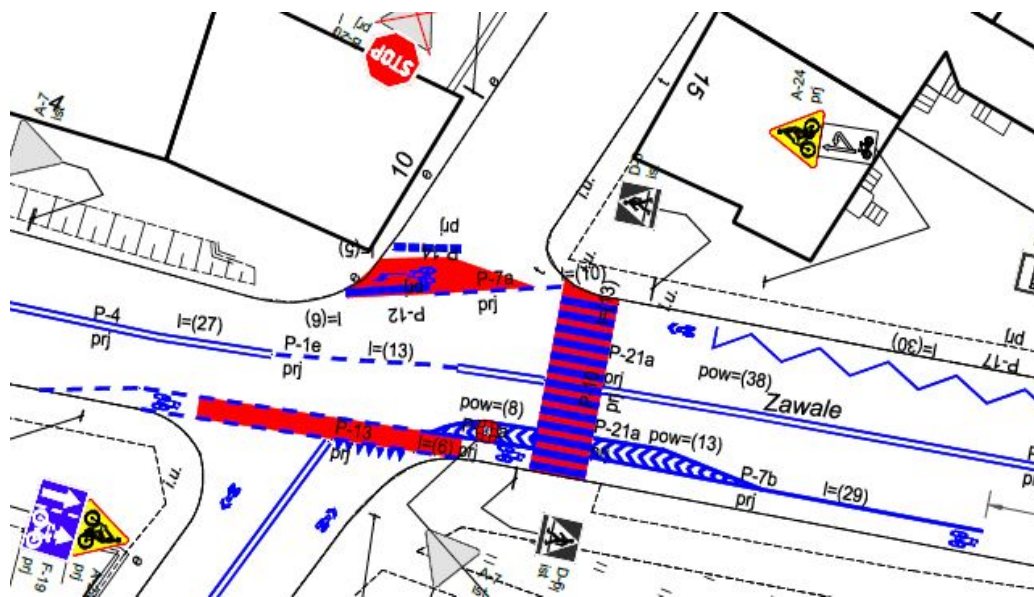
- skanalizowanie ruchu rowerowego w rejonie skrzyżowań,



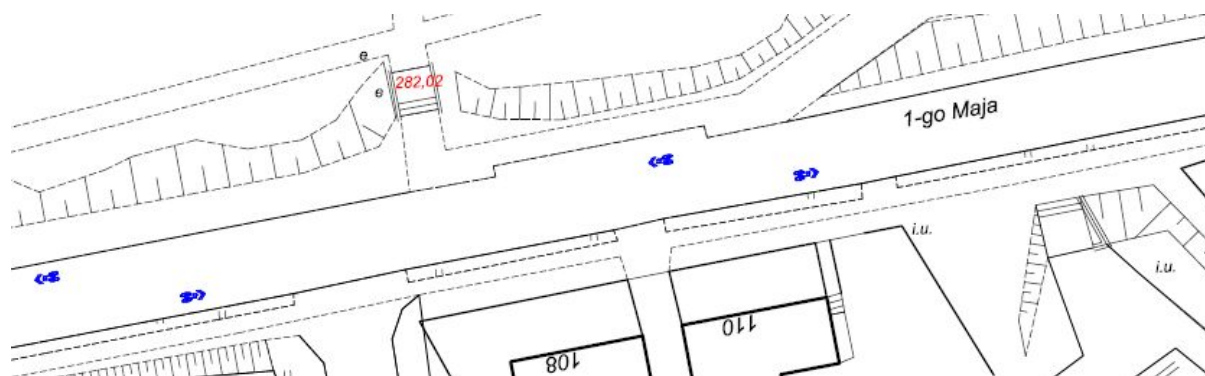
- naprzemienne szykany drogowego (wyesowanie toru jazdy). Na rysunku wprowadzone uspokojenie ruchu w rejonie istniejącego przejazdu rowerowego w ciągu trasy rowerowej na wale rzeki Przemsza.



- dodatkowe poziome oznakowanie przejść dla pieszych barwą czerwoną oraz wyznaczenie śluz rowerowych typu II, które umożliwiają rowerzyście wykonanie lewoskrętu na "dwa tempa".



- wprowadzenie dodatkowego oznakowania poziomego typu P-27 „kierunek i tor ruchu roweru” na jezdni, gdzie ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych



Wprowadzone powyższe dodatkowe elementy oznakowania pionowego, poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego skokowo wpływają na poprawę bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów.

W załączeniu znajduje się certyfikat audytora, który przeprowadził niezbędną obserwację obszaru objętego zakresem opracowania.