

# Strategia rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015-2020+

## Opis do załączników graficznych

### Opracowanie:

Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi

Ul. Piotrkowska 175

90-447 Łódź



## Spis treści

**Niniejszy załącznik stanowi uzupełnienie części graficznej projektu „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+”.**

### **Spis rzeczy:**

1. Założenia i cele rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi
2. Typologia dróg rowerowych w projektowanym układzie systemu dróg rowerowych.
3. Załączniki

### **Uwaga:**

**Dokument należy traktować jako program wytycznych o charakterze strategicznym, zastrzegając jednocześnie prawo jego korekty oraz odstęstwa od niektórych jego elementów na etapie opracowywania/realizacji rozwiązań szczegółowych. Dokument ze względu na swój elastyczny charakter, będzie podlegać aktualizacji w związku z prowadzonymi inwestycjami, a także możliwymi zmianami przepisów umożliwiającymi wprowadzanie nowych rozwiązań. Docelowe przebiegi dla projektowanych dróg są poglądowe i mogą ulec zmianie. Docelowe rozwiązania zostaną wykreślone po uzyskaniu decyzji środowiskowych.**

# 1. Założenia i cele rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi

W chwili obecnej Łódź posiada ok. 116 km dróg rowerowych, które nie tworzą jeszcze spójnej sieci pozwalającej w pełni wykorzystać rower jako codzienny

i całoroczny środek transportu. Przewiduje się, że przy obecnym tempie rozwoju infrastruktury rowerowej utworzenie podstawowego „szkieletu” dróg rowerowych pozwalającego podłączyć duże osiedla od obszaru śródmiejskiego oraz w podstawowym zakresie rozprowadzić ruch rowerowy po centrum zajmie od trzech do czterech lat.

Dzięki udziałowi Łodzi w „European Cycling Challenge 2014\*”, w którym mieszkańcy poszczególnych miast europejskich za pomocą aplikacji GPS „śledzili” swoje przejazdy rowerem, otrzymano szereg informacji, z których wynika min.:

- charakter dobowego ruchu rowerowego jest zbliżony do ruchu samochodowego, tzn. użytkownicy rowerów będą starali się dostać do celu podróży najkrótszą możliwą drogą. W przypadku układu przestrzennego Łodzi oznacza to, że potoki ruchu rowerowego z dużych osiedli mieszkaniowych pokrywają się z potokami ruchu samochodowego.

- miejskie obwodnice tworzone przez: al. Włókniarzy, al. Jana Pawła II, al. Sikorskiego, ul. Łagiewnicką, al. Palki, ul. Kopcińskiego oraz ul. Śmigłego – Rydza (w mniejszym stopniu ulice Paderewskiego i Broniewskiego) pełnią podobną rolę dla rozprowadzania ruchu rowerowego jak dla rozprowadzania ruchu samochodowego.

- użytkownicy rowerów są skłonni wybrać drogę dłuższą, ale bezpieczniejszą jeżeli w kierunku zbliżonym do celu ich podróży biegnie infrastruktura rowerowa.

- w obszarze śródmiejskim rowerzyści chętniej wybierają ulice o ruchu dwukierunkowym umożliwiające sprawny przejazd w relacjach wschód - zachód oraz północ – południe (np. ul. Gdańska, Zielona/Narutowicza).

\* *European Cycling Challenge 2014 (ECC2014)* – rowerowa rywalizacja pomiędzy europejskimi miastami polegająca na zliczaniu przejechanych kilometrów. Uczestnicy zabawy za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne śledzili swoje przejazdy rowerem przy użyciu technologii GPS. Celem rywalizacji było zebranie jak największej liczby

*przejechanych przez dane miasto kilometrów. Warunkiem uczestniczenia w ECC2014 było wykorzystanie roweru do celów innych niż rekreacyjne (np. dojazdy do pracy, na zakupy) oraz kosztem innego środka transportu (samochodu lub komunikacji miejskiej). Jednym z elementów „ubocznych” ECC2014 jest mapa potoków ruchu rowerowego pokazująca drogi jakimi poruszają się rowerzyści oraz natężenie ruchu dla poszczególnych tras.*

Celem jaki stoi za opracowaniem „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+” jest ułatwienie jednostkom odpowiadającym za proces planistyczny i inwestycyjny wydajniej koordynować prace związane z projektowaniem i rozbudową spójnego systemu komunikacji rowerowej w Łodzi. Poza mapą z docelowym układem sieci dróg rowerowych przedstawiono mapę z oznaczonymi inwestycjami priorytetowymi, które należy realizować w pierwszej kolejności w celu optymalnego rozwoju sieci. Za priorytet uznano zagęszczenie sieci dróg rowerowych na obszarach osiedli oraz ich podłączenie do obszaru śródmiejskiego miasta.

## 2. Typologia dróg rowerowych w projektowanym układzie systemu dróg rowerowych.

### 2.1. Wydzielone drogi rowerowe i ciągi pieszo – rowerowe

Podstawowy element sieci dróg rowerowych umożliwiający bezpieczne podróżowanie w separacji od ruchu zmotoryzowanego oraz tramwajowego.

### 2.2. Szlaki rowerowe

Główne ciągi komunikacji rowerowej, na których ruch odbywa się poprzez zastosowanie mieszanych rozwiązań infrastrukturalnych:

- ruchu ogólnego bez dodatkowych elementów infrastruktury dedykowanej rowerom
- pasów i kontrapasów rowerowych
- wydzielonych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych
- stref zamieszkania oraz ulic o uspokojonym ruchu samochodowym
- innych, nie przewidzianych na etapie sporządzania dokumentu

### 2.3. Strefy TEMPO 30

Obszary z uspokojonym ruchem zmotoryzowanym wynikającym z organizacji ruchu oraz aranżacji przestrzeni ulic. W wyznaczonych strefach nie występuje konieczność budowania wydzielonej infrastruktury rowerowej.

### 3. Załączniki graficzne:

- Docelowa sieć dróg rowerowych w Łodzi
- Mapa priorytetów inwestycyjnych w latach 2015+
- Natężenie ruchu rowerowego w dniach 1-31 maja 2014 r.\*
- Kierunki ruchu rowerowego w dniach 1-31 maja 2014 r.\*
- Kierunki ruchu rowerowego poza granicami Łodzi w dniach 1 – 31 maja 2014 r.\*

*\* załączniki występują w dwóch wersjach – do podglądu na ekranie komputera (o większej czytelności) oraz w wersji do druku.*