

ZARZĄDZENIE Nr ³⁵⁴ _____ /2014
PREZYDENTA MIASTA BYDGOSZCZY
z dnia ¹² _____ czerwca 2014 r.

w sprawie wprowadzenia w Bydgoszczy „Standardów technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy”

Na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 3 oraz art. 31 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 594 z późn.zm.) zarządzam, co następuje:

§ 1.

1. Wprowadzam do stosowania „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy”, dalej zwane „Standardami”, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.
2. Standardy przeznaczone są do stosowania przy planowaniu, w tym opracowywaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, projektowaniu i realizacji inwestycji na terenie miasta Bydgoszczy.
3. Standardy zostaną wyszczególnione wśród dokumentów wymaganych do stosowania na etapie tworzenia dokumentacji przetargowej na prace planistyczne, projektowe i wykonawcze, dotyczących infrastruktury rowerowej lub wpływających na ruch rowerowy w Bydgoszczy.
4. Odstępstwa od Standardów dopuszczalne są w szczególnie uzasadnionych przypadkach i wymagają pisemnej zgody ZDMiKP w Bydgoszczy, poprzedzonej uzyskaniem opinii Zespołu ds. polityki rowerowej Miasta Bydgoszczy.

§ 2.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Bydgoszczy


PREZYDENT MIASTA
Rafał Bruski

Zastępca Dyrektora
ds. Utrzymania Infrastruktury


04.06.14
Janiusz Trzefala
RADCA PRAWNY
Krzysztof Ludwiczak
Bd-539

05.06.2014

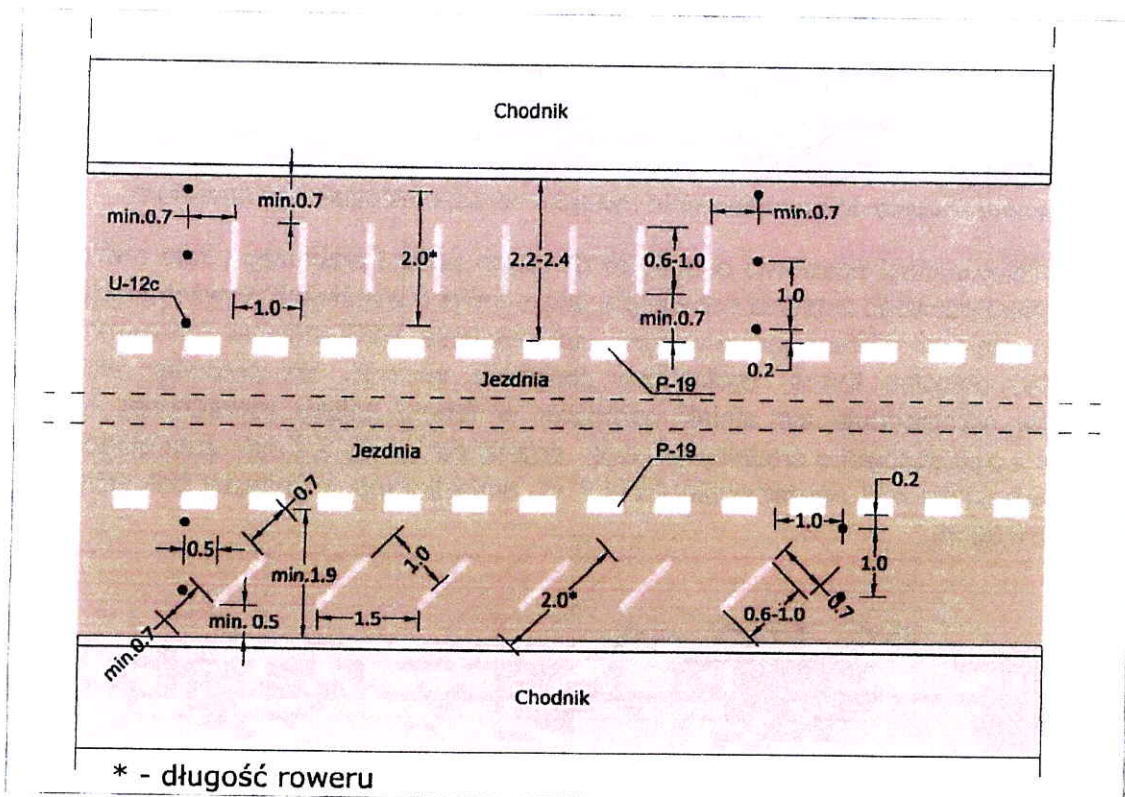
DYREKTOR


Mirasław Kocłomiec
2014-06-10

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA


Łukasz Niedźwiecki

10.06.2014



Rys. 23. Sposoby organizacji parkingu rowerowego. Należy zachować minimalne odległości między stojakami oraz zapewnić wolną drogę dostępu (manewrową) umożliwiającą korzystanie z nich.

Stojaki powinny być lokalizowane w grupach po 2-10 w jezdni przy pasie ruchu ogólnego, pasie ruchu dla rowerów (np. w zatoce postojowej) albo przy drodze dla rowerów. Lokalizacja w jezdni między miejscami postojowymi dla samochodów wymaga, aby na obu końcach rzędu stojaków zlokalizowane były betonowe kwietniki lub inne elementy małej architektury, uniemożliwiające uszkodzenie rowerów przez manewrujące samochody. Przy założeniu że dostęp do parkingu rowerowego jest bezpośrednio z jezdni ogólnodostępnej, pasa ruchu dla rowerów lub drogi dla rowerów, jeden zaparkowany rower potrzebuje ok. $1,5 \text{ m}^2$ (na stojak – 3 m^2) przy czym przy większej liczbie stojaków ten wskaźnik zmniejsza się do 1 m^2 na rower i 2 m^2 na stojak.

W rejonie budynków użyteczności publicznej (szkoły, urzędy) oraz lokali handlowych i usługowych parkingi dla rowerów należy wyznaczać również poza jezdnią i poza pasem drogowym. Należy lokalizować je w bezpośrednim pobliżu wejść do budynków, jedynie parkingi długoterminowe (dla pracowników a nie klientów, na czas ponad 4 godziny) można lokalizować poza głównymi wejściami. Zaleca się, aby parkingi długoterminowe były zadaszone. Wszystkie parkingi powinny być oświetlone, dobrze widoczne i monitorowane kamerami telewizji przemysłowej.

Planując parkingi o większej pojemności (ponad 50 rowerów) należy przyjmować wskaźnik zajęcia miejsca 2 m^2 na rower. Konieczne jest bowiem zapewnienie dróg dostępu (manewrowych) do stojaków rowerowych w obrębie parkingu. Powinny one mieć szerokość co najmniej $2,0 \text{ m}$ i znajdować się między każdymi dwoma rzędami stojaków typu U.

Należy zakładać docelowo:

- 0,5-2 miejsc na rowery na 100 m² powierzchni handlowej (0,2-0,6 powyżej 2000 m²);
- 0,6-1,6 miejsc na rowery na 100 m² powierzchni biurowej;
- 2,5-5 miejsc na rowery na 100 miejsc w kinie;
- 7,5-15 miejsc na rowery na 100 uczniów i studentów w szkołach i uczelniach

Podane parametry nie oznaczają konieczności zapewnienia takiej liczby miejsc postojowych dla rowerów, lecz zapewnienie miejsca na ich powstanie w przyszłości. Jeśli brakuje miejsca na parkingi dla rowerów przy podanych powyżej wskaźnikach zajęcia terenu, rozwiązaniem może być budowa przechowalni rowerów.

Przechowalnie rowerów to zamknięte i strzeżone pomieszczenia, w których rowery są przechowywane na zasadach określonych przez operatora. Komercyjnie dostępne systemy pozwalają dzięki składowaniu pionowemu lub piętrowemu rowerów na efektywność wykorzystania przestrzeni rzędu 1 roweru na 1 m² uwzględniając drogi dostępu (manewrowe). Takie wartości należy przyjmować przy ewentualnych przetargach na dostawę systemów. Przechowalnie powinny być lokalizowane zwłaszcza w rejonie dworców kolejowych i wszędzie tam, gdzie popyt na miejsca parkingowe dla rowerów przekracza podaż dostępnych miejsc na parkingi dla rowerów a rowery są pozostawiane średnio na dłużej niż 4 godziny. Organizacja przechowalni powinna jednoznacznie identyfikować właściciela roweru i uniemożliwiać dostęp osobom postronnym. Należy zapewnić stały monitoring przechowalni a dostęp do niej umożliwiać przy pomocy klucza elektronicznego, rejestrującego każdorazowe wykorzystanie i identyfikację użytkownika.