

# Kontraruch rowerowy

**Cz. 2**

**Gliwicka Rada Rowerowa**

**X 2016**



# KONTRARUCH ROWEROWY

Możliwość jazdy rowerem „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych (dwukierunkowy ruch rowerów)

# KONTRAPAS ROWEROWY

Wydzielony pas jezdni, służący do ruchu rowerem „pod prąd” po drodze jednokierunkowej



# OZNAKOWANIE









BYDGOSZCZ  
CHORZÓW  
ELBLĄG  
GDAŃSK  
GLIWICE  
GORZÓW WIELKOPOLSKI  
GRUDZIĄDZ  
KOSZALIN  
ŁÓDŹ  
OPOLE  
RADOM  
RYBNIK  
SZCZECIN  
TARNÓW  
TYCHY  
WROCŁAW  
ZIELONA GÓRA

Miasto	Liczba ludności	Powierzchnia (km <sup>2</sup> )	Gęstość zaludnienia (os/km <sup>2</sup> )
Bydgoszcz	355 645	176	2 021
Chorzów	109 757	33	3 302
Elbląg	121 642	80	1 524
Gdańsk	462 249	262	1 765
Gliwice	183 392	134	1370
Gorzów Wielkopolski	123 762	86	1 444
Grudziądz	96 319	58	1 668
Koszalin	107 970	98	1 098
Łódź	700 982	293	2 390
Opole	118 931	97	1 232
Radom	216 159	112	1 933
Rybnik	139 595	148	941
Szczecin	405 657	301	1 350
Tarnów	110 644	72	1 529
Tychy	128 444	82	1 570
Wrocław	635 759	293	2 171
Zielona Góra	138 711	277	498



# BYDGOSZCZ

Liczba ulic z kontraruchem	21
Łączna długość ulic z kontraruchem	3,9 km
Szerokość najwęższej ulicy z kontraruchem	3,5 m

2013-2015:  
1 wypadek  
1 ranny  
→ Nieustąpienie pierwszeństwa  
rowerzyście w zw. ze znakiem B-20



# CHORZÓW

Liczba ulic z kontraruchem	4
----------------------------	---

Brak zdarzeń drogowych w latach 2013-2015

# ELBLĄG

2013-2015:  
1 wypadek  
1 kolizja  
1 ranny  
→ Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu





# GDAŃSK

Liczba ulic z kontraruchem	199
Łączna długość ulic z kontraruchem	47 km
Szerokość najwęższej ulicy z kontraruchem	2,9 m

2013-2015:  
1 zdarzenie drogowe

# GORZÓW WLKP.

1
0,15 km
5 m

Start: 2012 rok

2013-2015:  
brak zdarzeń drogowych



# GRUDZIĄDZ

2013-2015:  
brak zdarzeń drogowych

# KOSZALIN

Start: 15.07.2014

2014-2015:  
brak zdarzeń drogowych



# ŁÓDŹ

Liczba ulic z kontraruchem	<b>30</b>
Łączna długość ulic z kontraruchem	<b>8,8 km</b>
Szerokość najwęższej ulicy z kontraruchem	<b>3 m</b>

# OPOLE

Długość kontrapasa:	<b>0,761 km</b>
Łączna długość ulic z kontraruchem	<b>3,606 km</b>

# RADOM

2013-2015:  
brak zdarzeń drogowych



# RYBNIK

**2 km**

**5** (parkowanie po jednej stronie,  
pozostaje **3 m** na przejazd  
rowerzystów i samochodów)

Liczba ulic z kontraruchem

Łączna długość ulic z  
kontraruchem

Szerokość najwęższej ulicy z  
kontraruchem

# SZCZECIN

**10** (większość: kontrapasy)

**2,95 km**

**3,5 m**

2013-2015:  
brak zdarzeń drogowych



# TARNÓW

# TYCHY

**2**

**0,445 km**

**4,7 m**

Liczba ulic z kontraruchem

Łączna długość ulic z  
kontraruchem

Szerokość najwęższej ulicy z  
kontraruchem

**1**

**0,2 km**

**4 m**

2013-2015:  
brak zdarzeń drogowych



# WROCŁAW

**ok. 30**

**3 m**

# ZIELONA GÓRA

Liczba ulic z kontraruchem

**5**

Łączna długość ulic z  
kontraruchem

**1,134 km**

Szerokość najwęższej ulic z  
kontraruchem

**4 m**



# PODSUMOWUJĄC:

**Dane z 8 miast:**

**2013:** brak zdarzeń

**2014:** 1 kolizja

**2015:** 3 zdarzenia, 2 rannych



### **ŁÓDŹ, Zarząd Dróg i Transportu:**

Rekomendujemy pozytywnie wyznaczanie ulic z kontraruchem, jednakże mając na uwadze, że ulice do tego przeznaczone powinny być jednopasmowe o niewielkim natężeniu ruchu.

### **SZCZECIN, UM:**

Bazujemy m.in. na doświadczeniach innych miast, w tym polskich, gdzie takie rozwiązania stosowane są już od dawna i nie ma z nimi problemu pod kątem bezpieczeństwa.

### **GDAŃSK, UM:**

Jak najbardziej [rekomendujemy], jako standardowe rozwiązanie na ulicach jednokierunkowych. Warto łączyć to ze strefowym uspakajaniem ruchu do 30 km/h.

### **TARNÓW, Zarząd Dróg i Komunikacji:**

- [kontraruch] jest rozwiązaniem bezpiecznym dla kierujących rowerami
- uważamy, że stosowanie kontrapasów ułatwia ruch rowerowy z zapewnieniem bezpieczeństwa rowerzystów, nie utrudniając ruchu kierującym innymi pojazdami. Pozwala wyeliminować ruch rowerowy z dróg dwukierunkowych jednojezdniowych o dużym natężeniu ruchu pojazdów, tym samym poprawiając bezpieczeństwo.





### **ZIELONA GÓRA, UM:**

Taka organizacja ruchu jest bezpieczna ze względu na łatwość utrzymania kontaktu wzrokowego pomiędzy kierowcą a rowerzystą.

W miarę możliwości i w uzasadnionych przypadkach jest możliwe wprowadzenie takiej organizacji ruchu.

### **GORZÓW WLKP., UM:**

Nasi inżynierowie przy wprowadzaniu nowych rozwiązań drogowych korzystają z doświadczeń innych miast.

### **RYBNIK, UM:**

Rozwiązanie to przyczynia się z pewnością do uspokojenia ruchu, kierowcy samochodów widząc rowerzystów zwalniają.

Rekomendujemy wprowadzanie ulic z kontraruchem, gdyż poprawiają one warunek bezpośredniości, umożliwiając w ten sposób rowerzystom konkurencyjny do samochodu sposób poruszania się po mieście.

### **BYDGOSZCZ, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej:**

Dotychczas nie zaobserwowaliśmy ani nie otrzymaliśmy żadnego zgłoszenia, które mogłoby świadczyć, że rozwiązanie to nie jest bezpieczne.

