

ZARZĄDZENIE NR 3129/15/VII/M
PREZYDENTA MIASTA GDYNI
z dnia 01.09.2015 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie wprowadzenia do stosowania standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdyni.

Na podstawie art. 30 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 2 i pkt 10 oraz art. 31 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r. Nr 594 z późn. zm.¹) zarządza się co następuje:


§ 1

W Zarządzeniu Prezydenta Miasta Gdyni nr 7148/12/VI/M z dnia 10 lipca 2012 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdyni, § 1 otrzymuje brzmienie:

1. Wprowadza się do stosowania wytyczne dla projektantów i uzgadniających zawarte w opracowaniu pt. „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie”, zwane w dalszej części STANDARDAMI, opracowane przez Nizielski&Borys Consulting, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.
2. Wprowadza się do stosowania wytyczne dla projektantów i uzgadniających zawarte w opracowaniu pt. „Wytyczne do tymczasowej organizacji ruchu na czas robót w trasach rowerowych na terenie Gdyni”, zwane dalej WYTYCZNYMI opracowane przez Jakuba Łubkowskiego i Rafała Studzińskiego, stanowiące załącznik do niniejszego zarządzenia.
3. STANDARDY, o których mowa w ust. 1 i WYTYCZNE, o których mowa w ust. 2 zobowiązane są stosować wszystkie komórki organizacyjne Urzędu Miasta Gdyni, jednostki organizacyjne miasta oraz podmioty działające na ich zlecenie przy opracowywaniu oraz wdrażaniu projektów inwestycji związanych z ruchem rowerowym.
4. Stosowanie niniejszych STANDARDÓW i WYTYCZNYCH nie może stać w sprzeczności z obowiązującymi przepisami prawa. W uzasadnionych przypadkach odstępstwa od STANDARDÓW i WYTYCZNYCH są możliwe za zgodą Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni
5. Niniejsze zarządzenie obowiązuje dla wszystkich koncepcji, planów i projektów budowlanych, których zlecenie bądź rozpoczęcie opracowywania nastąpiło po wejściu w życie zarządzenia.

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

PREZYDENT
MIASTA GDYNI

.....
dr Wojciech Szczurek

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz.U. z 2013 r. Nr 645 i Nr 1318 oraz z 2014 r. Nr 379 i Nr 1072.

WYTYCZNE

Tymczasowej organizacji ruchu **na czas robót w trasach rowerowych** **na terenie Gdyni**

Opracowanie	Jakub Łubkowski – Ref. Organizacji ruchu i oznakowania Rafał Studziński – Samodzielne Stanowisko ds. Komunikacji Rowerowej	
Zatwierdził	Roman Witowski - Dyrektor	

W trakcie wykonywania prac, z zajęciem pasa drogowego obejmującego trasę rowerową w dowolnej formie², kierować się należy w Gdyni następującymi wytycznymi:

1. Oznakowanie należy wykonywać zgodnie z załącznikami 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 ich umieszczania na drogach.
2. W projektach tymczasowej organizacji ruchu na czas robót w rejonach tras rowerowych, należy dążyć do utrzymania ruchu rowerowego (schemat nr 1 i 2). Jeżeli to możliwe, wskazać objazd dla rowerzystów (schemat nr 4) lub inny sposób na ominięcie przeszkody.

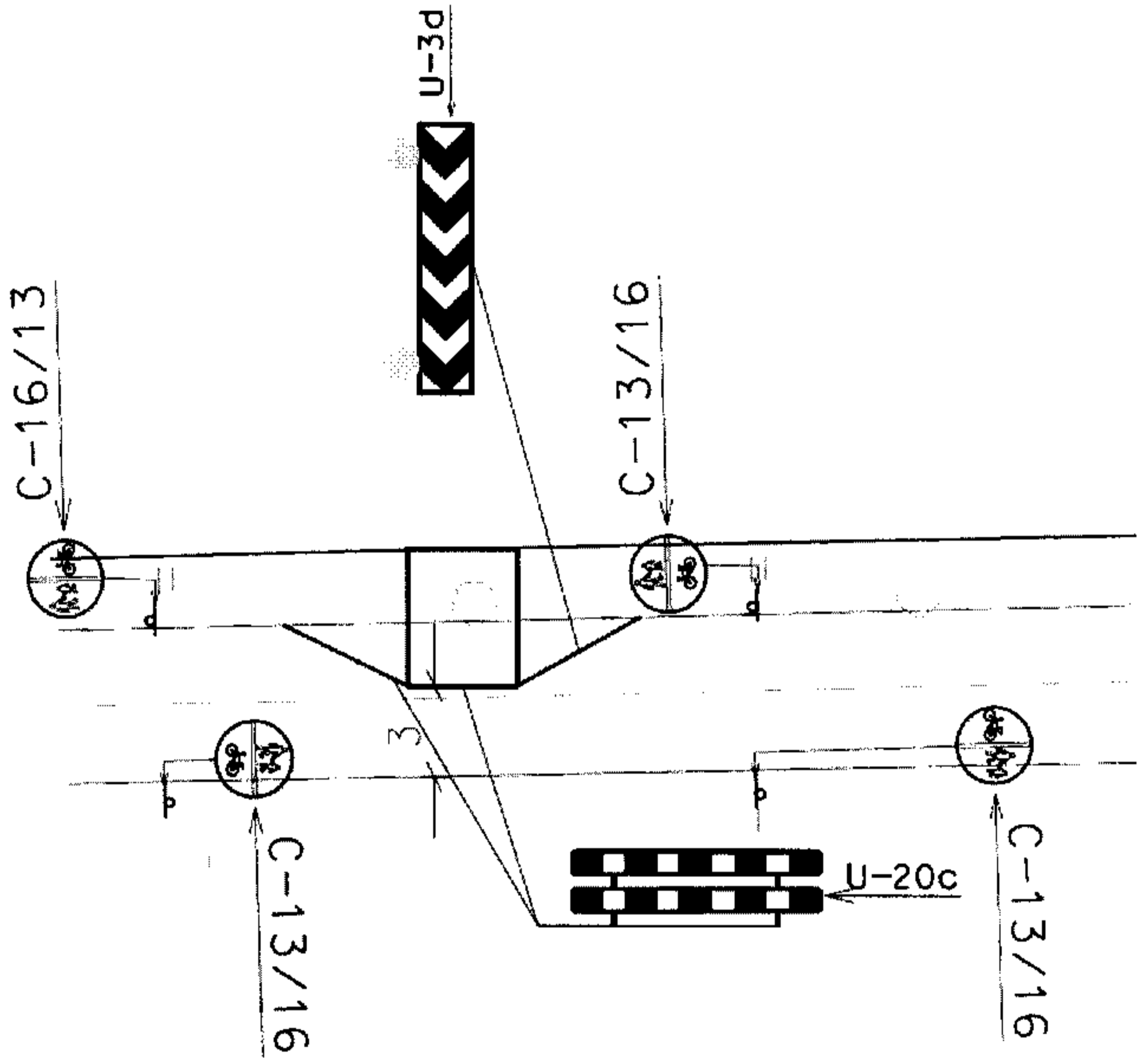
Tymczasowy objazd powinien umożliwiać swobodny przejazd rowerzystom po nawierzchni utwardzonej. W razie konieczności należy go wyrównać i tymczasowo utwardzić. Objazd dla rowerzystów nie może być dłuższy niż 600m (długość drogi nadłożonej).

3. W szczególnych przypadkach dopuszcza się zakończenie (przerwanie) dróg dla rowerów lub dróg dla pieszych i rowerów przed miejscem prowadzonych robót (schemat nr 3). W przypadku pasów ruchu dla rowerów, należy sprowadzić ruch rowerowy na sąsiedni pas ruchu (schemat nr 5).
4. W przypadku wygradzania robót prowadzonych na drogach dla rowerów należy stosować zapory drogowe U-20c. Lica zapór powinny być wykonane z folii odblaskowej. W przypadku prac prowadzonych w porze wieczorowej lub nocą należy zamontować na nich światła ostrzegawcze (dopuszcza się stosowanie elementów innych odblaskowych).
5. W przypadku konieczności udostępnienia dla rowerów przejazdu nad wykopami otwartymi, należy zastosować kładki typu U-28 o szerokości minimum 1,0m o łagodnym najeździe (np. stalowa rampa najazdowa). Niedopuszczalna jest kładka z uskokiem.
6. Po zakończeniu prac i odtworzeniu nawierzchni wyznaczonej trasy rowerowej, należy czym prędzej przywrócić ruch. Do czasu ustawienia docelowej organizacji ruchu, na odseparowanych od jezdni drogach rowerowych, można tymczasowo dopuścić ruch wspólny pieszych i rowerzystów znakiem C-13/16 (z podziałem poziomym).

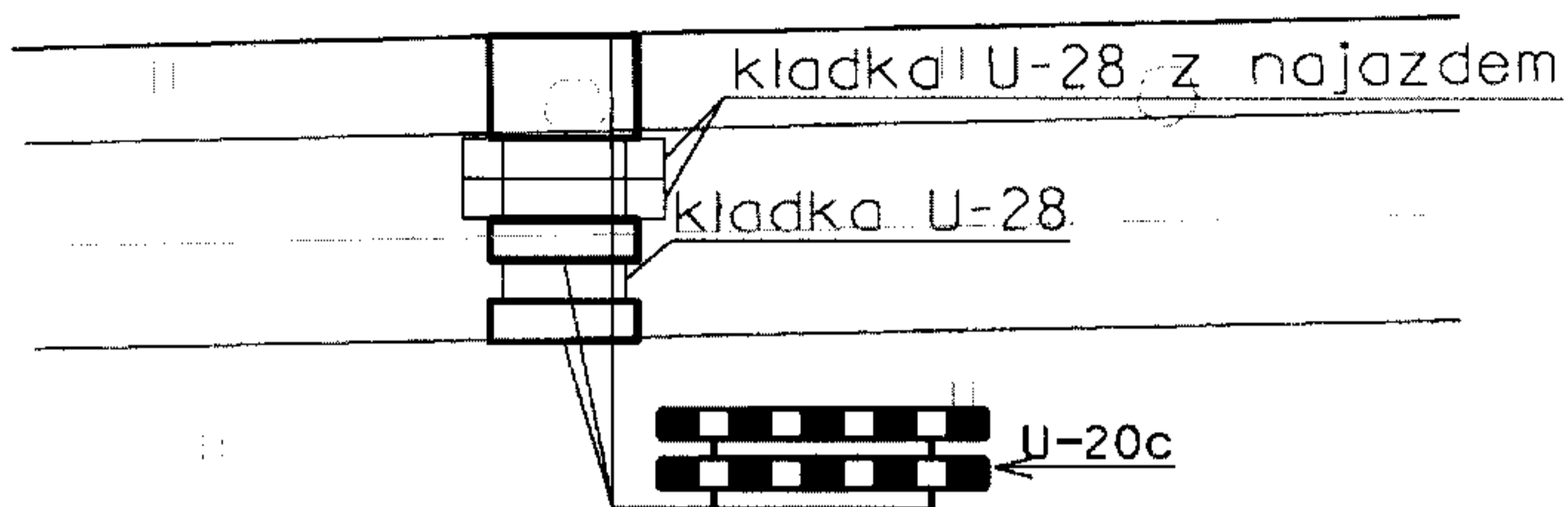
Odstępstwa od wytycznych możliwe są do uzyskania za pisemną zgodą Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

² Trasa rowerowa – ciąg rozwiązań drogowych służących do prowadzenia ruchu rowerów; może występować w formie odseparowanej – np. drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub zintegrowanej z jezdnią – np. pasy ruchu dla rowerów lub określenie miejsca i kierunku roweru na jezdni (znak P-27). Na potrzeby tego opracowania za trasę rowerową nie uznaje się ulic o ruchu uspokojonym (np. „Tempo 30”)

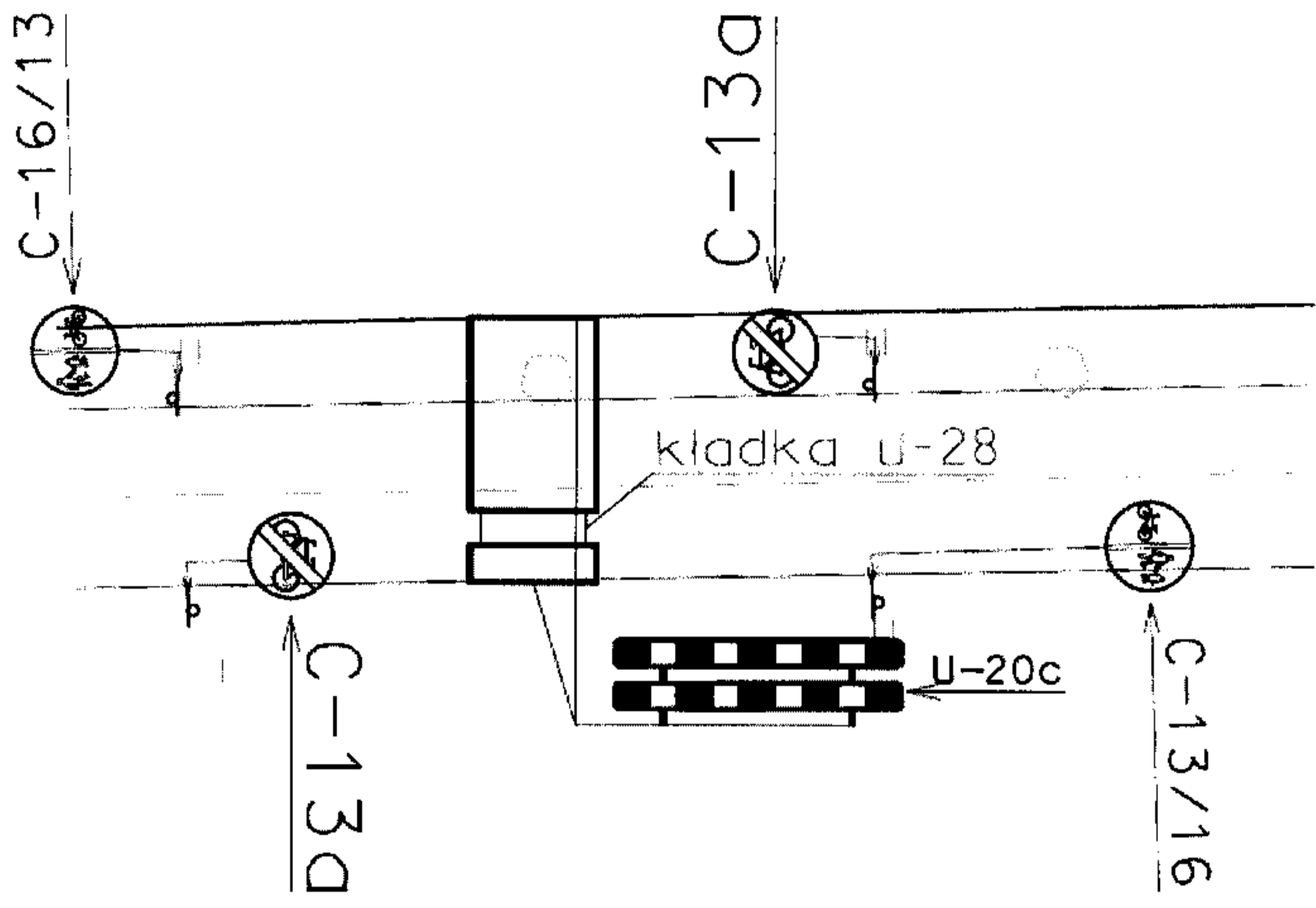
Schemat nr 1 – Zawężenie DDPiR (zastąpienie podziału pionowego ciągu podziałem poziomym)



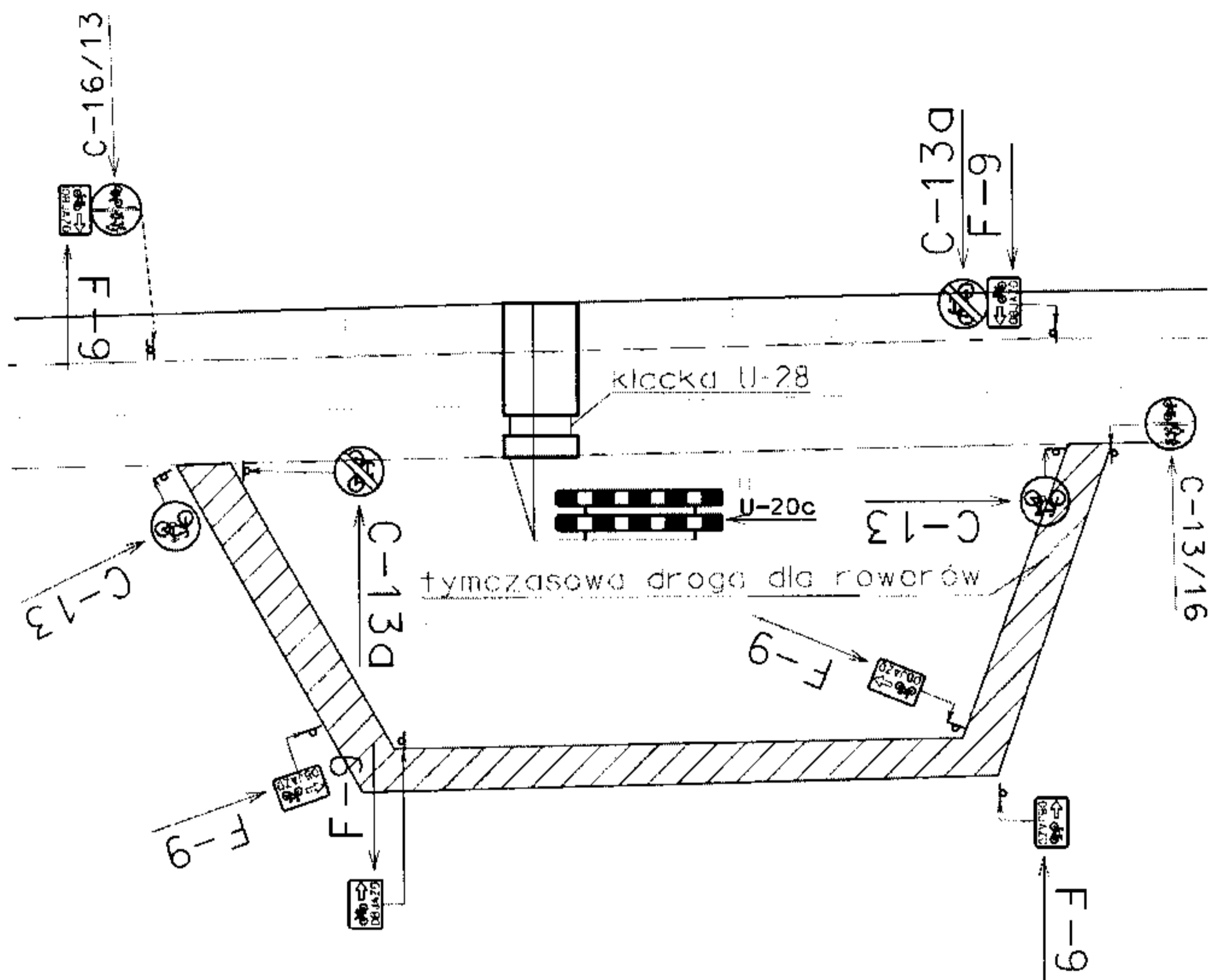
Schemat nr 2 – Organizacja ruchu w obrębie wykopu otwartego z utrzymaniem ciągłości ruchu rowerowego



Schemat nr 3 – Organizacja ruchu w obrębie wykopu otwartego bez możliwości utrzymania ciągłości ruchu rowerowego (rowerzysta jest zobowiązany zsiąść z roweru i przeprowadzić go kładką dla pieszych)



Schemat nr 4 – Organizacja ruchu w obrębie wykopu otwartego bez możliwości utrzymania ciągłości ruchu rowerowego wraz z wyznaczonym objazdem dla rowerów.



Schemat nr 5 – Organizacja ruchu w przypadku zajęcia pasa ruchu dla rowerów (sprowadzenie ruchu rowerowego na sąsiedni pas ruchu).

