

Ulica rowerowa - wytyczne

Ulica rowerowa nadaje priorytet wizualny, drogowy oraz organizacyjny dla ruchu rowerowego, choć przenosi również ruch samochodowy. Zastosowanie ulicy rowerowej wymaga szczegółowej analizy lokalnej sytuacji a podstawowe parametry jej zastosowania wymagają:

- natężenie ruchu rowerowego większe od natężenia ruchu samochodowego,
- prędkość ograniczona do 30 [km/h],
- pierwszeństwo ulicy rowerowej na skrzyżowaniach,
- nawierzchnia jak dla drogi dla rowerów (przynajmniej w części, gdzie poruszają się rowerzyści),
- brak parkowania na jezdni (dopuszczone parkowanie poza nią).

Podstawowym wymaganiem dla ulicy rowerowej jest większy udział ruchu rowerowego niż samochodowego.

Zalety ulicy rowerowej to przede wszystkim:

- mniejsza zajętość przestrzeni niż w przypadku budowy wydzielonej drogi dla rowerów,
- niższe prawdopodobieństwo wypadków,
- możliwość pogodzenia ruchu samochodowego z rowerowym bez konieczności eliminacji ruchu samochodowego.

Podstawowe zasady kształtowania ulic rowerowych przedstawiono w poniższej tabeli

	Ulica rowerowa z ruchem mieszanym	Ulica rowerowa z ruchem rowerowym po zewnętrznej stronie	Ulica rowerowa z ruchem rowerowym środkiem
Zasady	Cała jezdnia w kolorze nawierzchni jak dla drogi dla rowerów	Rowerzyści jadą po zewnętrznej stronie jezdni pozostawiając przestrzeń dla samochodów na środku jezdni	Rowerzyści jadą środkiem, kierowcy mają dodatkową boczną przestrzeń na zjazd i przepuszczenie rowerzystów
Rekomendowane szerokości	4,5 metra cała jezdnia (zapewnienie mijania się dwóch par rowerzystów)	2 metry dla każdego z pasów ruchu dla rowerów, maksymalnie 3,5 metra dla ruchu samochodowego środkiem	4,5 metra cała jezdnia, 3 metry w środku jezdni, 0,75 metra – boczne paski

