

„Standardy projektowe dla tras rowerowych województwa lubelskiego – aktualizacja dokumentu o nowe przepisy”

Dr inż. Tadeusz Kopta

Świdnik 22 września 2025 r.

UCHWAŁA NR CLVI/2990/2025
ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

z dnia 19 sierpnia 2025 r.

zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia „Standardów projektowych dla tras rowerowych województwa lubelskiego”

Na podstawie art. 41 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581) Zarząd Województwa Lubelskiego uchwała, co następuje:

§ 1. W uchwale nr CCLXXXIX/5106/2021 Zarządu Województwa Lubelskiego z dnia 24 sierpnia 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów projektowych dla tras rowerowych województwa lubelskiego” załącznik do uchwały, o której mowa powyżej tj. „Standardy projektowe dla tras rowerowych województwa lubelskiego” otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Marszałkowi Województwa Lubelskiego.

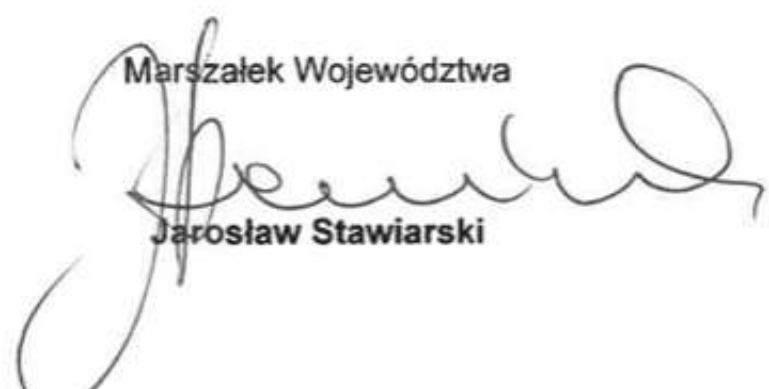
§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Członek Zarządu



Jarosław Kwasek

Marszałek Województwa



Jarosław Stawiarski

Uzupełniono Standardy, gdyż

Poniższe przepisy pojawiły się po opracowaniu Standardów

OBWIESZCZENIE MARSZAŁKA SEJMU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ z dnia 21
czerwca 2024 r. w sprawie ogłoszenia
jednolitego tekstu ustawy – Prawo o ruchu
drogowym (Dz.U. 2024 poz. 1251).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia
24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów
techniczno-budowlanych dotyczących dróg
publicznych (Dz.U.2022 poz.1518).

Wg poprzedniego PoRD

Droga dla rowerów - droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.



**Wykorzystanie urządzeń BRD
do budowy DDR**

Droga dla rowerów - droga lub część drogi niebędąca jezdnią, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi, przeznaczona do ruchu rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego oraz osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch i ruchu pieszych, w przypadkach przewidzianych w ustawie.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późn. zm. t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 124) używało pojęcia ścieżka rowerowa.

Rozporządzenie Ministra
Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022
r. w sprawie przepisów techniczno-
budowlanych dotyczących dróg
publicznych (Dz.U.2022 poz.1518)
słusznie zgodnie z PoRD
wprowadziło pojęcie droga dla
rowerów.

To rozporządzenie nie zezwala na wykorzystywanie dróg samochodowych o dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h dla tras rowerowych bez specjalnej infrastruktury dla rowerzystów.

Poprzednie rozporządzenie nic na ten temat nie mówiło. Intencją tego rozporządzenia jest z jednej strony zmuszenie inwestorów do budowy infrastruktury rowerowej a z drugiej strony tam gdzie nie jest to możliwe poprawa BRD przez ograniczenie prędkości samochodów do 50 km/h.

Parametry wg nowych przepisów (Dz.U. 2022 poz. 1518).

Prędkość do projektowania: 20,30,40 km/h

Minimalna szerokość drogi jednokierunkowej 1,5 m, wyjątkowo punktowo 1,2 a nawet 1,0 m

Szerokość pasa, kontrapasa 1,5 – 2,25 m, wyjątkowo w trudnych warunkach 1-1,25 m

Minimalna szerokość drogi dwukierunkowej 2,5 m, wyjątkowo 2 m

Minimalna szerokość drogi dla pieszych i rowerów 3 m, wyjątkowo 2,5 m

Maks.pochylenie niwelety 6%, w trudnych warunkach dopuszczalne 12% na dojeździe do obiektu

Skrajnia: pionowa 2,5 m, pozioma 0,5 m, wyjątkowo 0,25 m

Pochylenia wg nowych przepisów (Dz.U. 2022 poz. 1518).

Pochylenie podłużne drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów powinno być nie większe niż 6%. Dopuszcza się zwiększenie pochylenia podłużnego drogi dla rowerów do 12% w trudnych warunkach lub na odcinku dojazdowym do drogowego obiektu inżynierskiego.

5% pochylenia jest dla rowerzystów wyzwaniem. Duńczycy nie przewidują 6% pochylenia a przy 5% pochyleniu jego długość nie może być większa niż 50 m i to przy 2,5 m różnicy wysokości. Brytyjczycy rekomendują maksimum 3% mogące wzrosnąć do 5%, ale na długości do 100 m, OECD -3%. Z badań austriackich opartych na możliwości przeciętnego rowerzysty wynika, że pochylenie niwelety zależne jest od różnicy wysokości, jaką ma do pokonania rowerzysta i długości pochylenia. Z tej racji dopuszcza 12% pochylenie ale wyłącznie na długości maksimum 8 m i przy 1 m różnicy wysokości.

Niweleta - unikać różnicowania wysokościowego i minimalizować pochylenia niwelety

Z tej racji nie zaleca się aby odcinek trasy był dłuższy niż:

50 m przy spadku 5 %

100 m przy spadku 4,5 %

200 m przy spadku 4 %

300 m przy spadku 3,5 %

500 m przy spadku 3 %.

Nie projektujemy tras do pchania rowerów



Maksymalne pochylenia niwelety w zależności od różnicy wysokości i długości pochylenia

- **Różnica wysokości w m**

- **Maksymalne pochylenie w %**

- **Długość pochylenia w m**

• 1	12	8
• 2	10	20
• 4	6	65
• 6	5	120
• 10	4	250

• >10	3	dowolna
-------	---	---------

Maksymalne dopuszczalne pochylenia

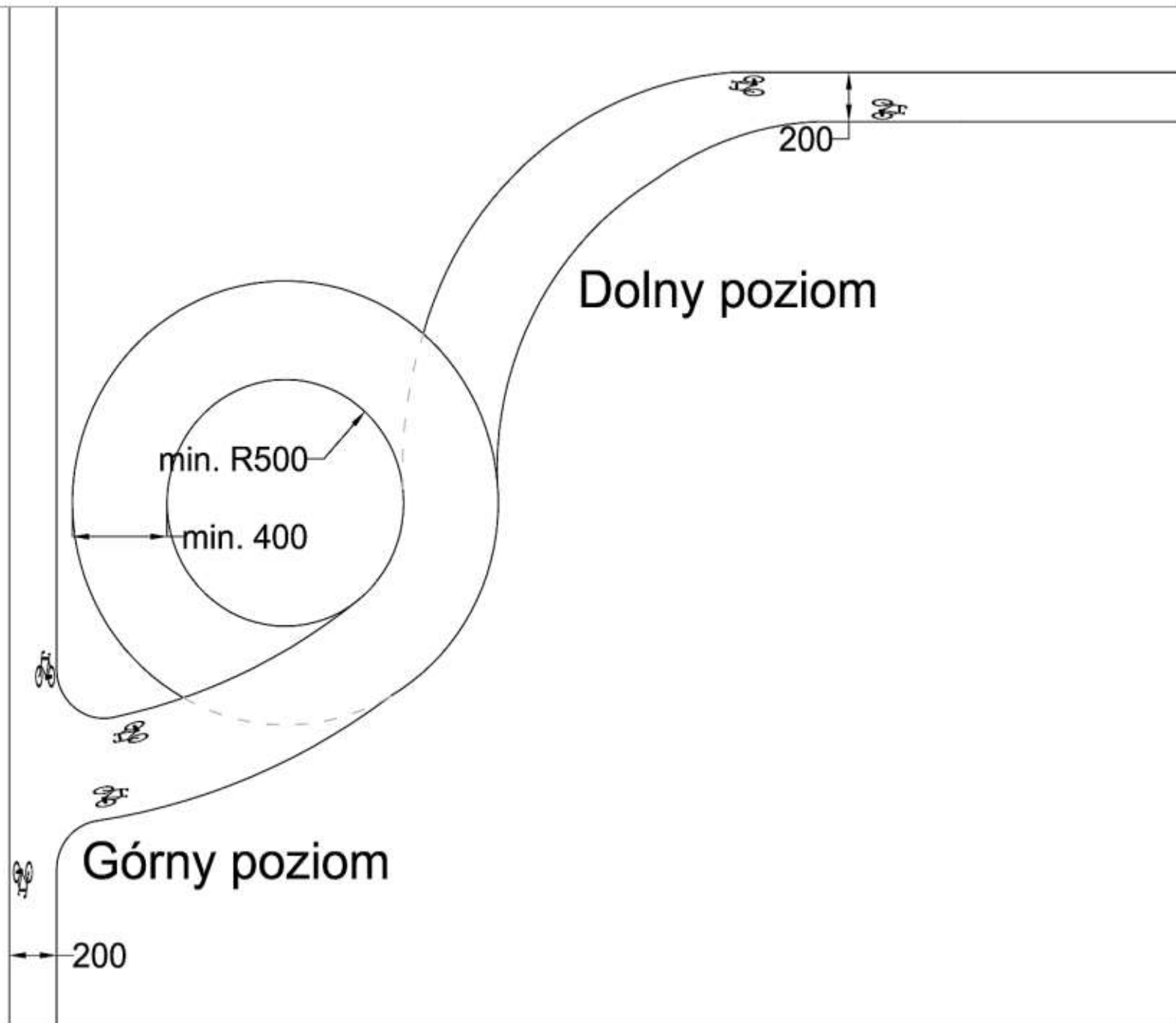
Linie kolejowe ruch pasażerski
1,25%

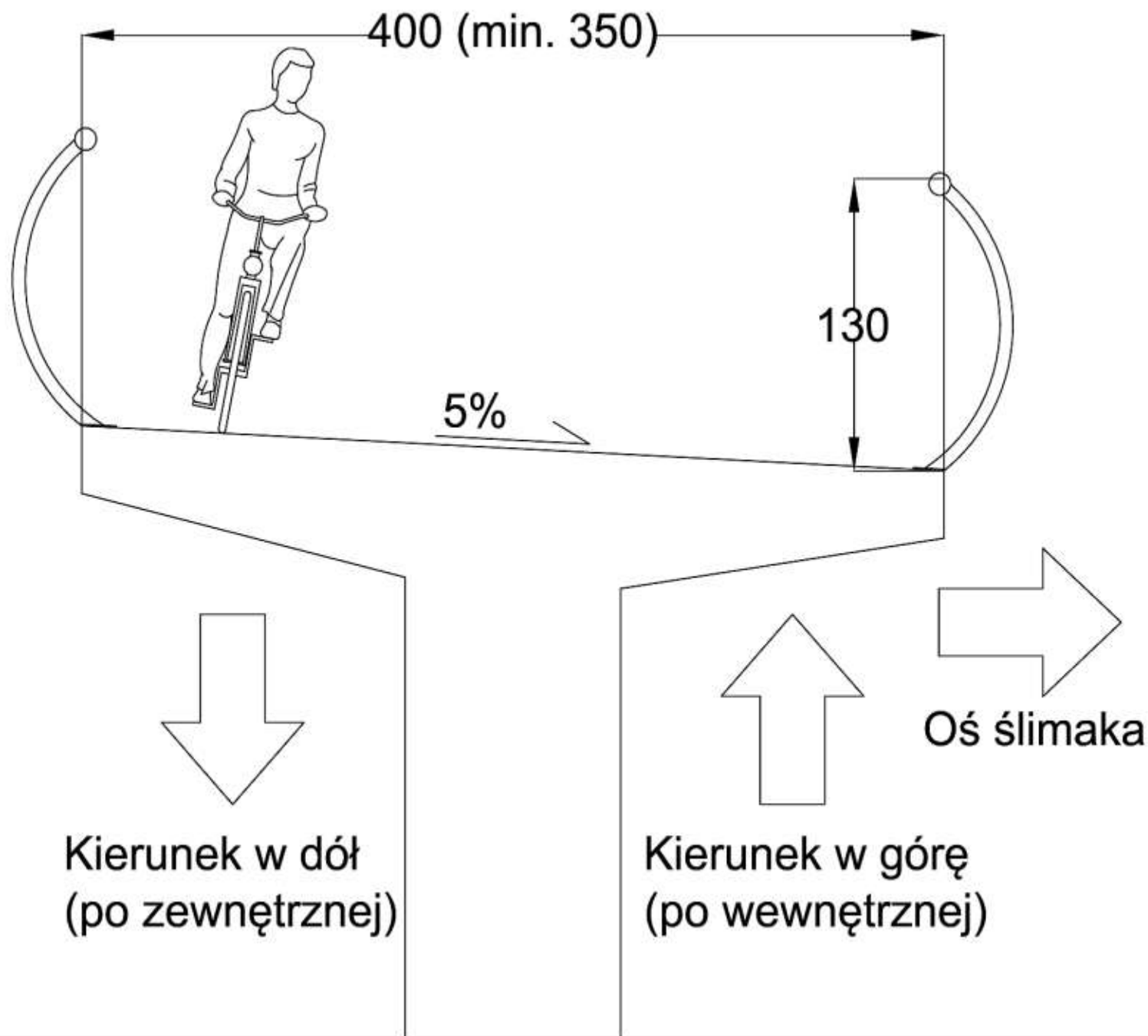
Autostrady 4%

Trasy rowerowe wg:

polskich przepisów 6%(w
trudnych warunkach 12%)

OECD 3%





**Łącznica ślimakowa zapewnia dopuszczalne
pochylenie niwelety**



**Łącznica o łagodnym pochyleniu po zewnętrznej
rowerzyści po wewnętrznej piesi dodatkowo winda**



Jesteśmy w górach a jedziemy po płaskim



Dziękuję za uwagę

Dr inż. Tadeusz Kopta

koptatadeusz@gmail.com

Tel. 12 411 74 91