

SEBASTIAN FÓRMANOWICZ*, ANDRZEJ GREINERT**

KOMUNIKACJA ROWEROWA NA TERENIE ZIELONEJ GÓRY

Streszczenie

Komunikacja rowerowa w Polsce przeżywa boom, zwłaszcza w miastach małych i średniej wielkości. Tradycyjnie jest też mocniej rozwinięta w ośrodkach akademickich i na terenach rekreacyjnych. Zielona Góra, jako miasto o liczbie mieszkańców około 100 tys., z dużym uniwersytetem i 50% powierzchni leśnych w obrębie jego granic, jest predestynowana do rozwoju komunikacji rowerowej. Trend ten daje się zauważyć w decyzjach gminnych ostatnich kilku lat – przeznaczenia środków na inwestycje rowerowe w latach 2005-2010 i systematyczne oddawanie nowych tras rowerowych. Statystyki pokazują, że sensownym jest wpieranie tego trendu w ramach gospodarki komunalnej najbliższego okresu.

Słowa kluczowe: ścieżki rowerowe, komunikacja rowerowa, gospodarka komunalna

WPROWADZENIE

Komunikacja miejska końca XX i początku XXI wieku przestawia się z modelu jednosektorowego na multimodalny, ze znaczącą rolą komunikacji rowerowej i pieszej [Rybarczyk i Wu 2010]. Jest to zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju, opisującą jak najpełniejsze umożliwienie korzystania z komunikacji i transportu przez społeczność współczesną, bez naruszania możliwości zaspokajania potrzeb pokoleń przyszłych [Black 1996]. Boom na komunikację rowerową jest opisywany wobec krajów Europy Zachodniej (głównie w Danii, Niemczech, Szwajcarii i Holandii) oraz USA jako trwający już ponad 20 lat [Zegeer 1994, Tolley 1997, Pucher 1997, Pucher i in. 1999]. Również w Polsce moda ta rozwija się dynamicznie, obejmując swoim zakresem zarówno wykorzystanie roweru transportowe, komunikacyjne, jak też rekreacyjno-wypoczynkowe.

* absolwent PWSZ w Sulechowie i UZ w Zielonej Górze

** Uniwersytet Zielonogórski; Instytut Inżynierii Środowiska: Zakład Ochrony i Rekultywacji Gruntów

Zgodnie z danymi Departamentu Transportu USA, opracowanymi przez Puchera [1999], rowery w końcu XX w. były w tym kraju w 57% użytkowane rekreacyjnie, a w pozostałych jako transport do szkoły – 8,8%, sklepu – 12,7%, miejsca pracy – 9% i celem załatwienia różnych spraw osobistych – 12,5%. Sposób wykorzystania roweru w dużej mierze determinuje rodzaj wybieranych dróg – osoby wykorzystujące rowery do celów rekreacyjno-wpoczynkowych wybierają szlaki odseparowane od innych form użytkowania; dla celów komunikacyjnych najczęściej wybierane są drogi kołowe i ciągi pieszo-jezdne. Niemiecki Klub Rowerowy opisał sytuację, w której rowerzyści uznali wydzielony znakami poziomymi pas dla rowerzystów w obrębie ulicy za lepsze rozwiązanie w stosunku do wiejskiej trasy rowerowej [ADF 1997]. W Niemczech oddzielone od ruchu samochodowego trasy rowerowe są rekomendowane dla dróg o obciążeniu powyżej 18000 samochodów na dzień, przy udziale ponad 1000 autobusów i samochodów ciężarowych na dzień lub gdy dopuszczalna prędkość przekracza 60 km/h [Pucher i in. 1999].

Celem opracowania jest wskazanie nowych trendów w organizacji komunikacji rowerowej na terenie Zielonej Góry, w kontekście realizacji zadań własnych gminy.

OPIS ISTNIEJĄCEGO UKŁADU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ NA TERENIE ZIELONEJ GÓRY I OŚCIENNYCH MIEJSCOWOŚCI

Układ tras rowerowych, które obecnie znajdują się na terenie Zielonej Góry nie tworzy całościowego systemu. Większość obecnie istniejących ścieżek rowerowych na terenie miasta znajduje się w jego części południowej, a jedynymi wyjątkami są: ścieżka biegnąca od Osiedla Zastalowskiego do Osiedla Zdrojowego oraz ścieżka wzdłuż ulicy Sulechowskiej. Najwięcej z nich występuje na osiedlach: Łużyckim, Słonecznym, Przyjaźni, a także w okolicach Stadionu Żużlowego wzdłuż ulicy Wrocławskiej oraz na terenie Wzgórz Piastowskich – bezpośrednie otoczenie amfiteatru. Trasy rowerowe w mieście powiązane są z leśnymi drogami i szlakami turystycznymi, które prowadzą w ciekawe miejsca o charakterze krajoznawczym, oraz o znaczeniu krajobrazowym. Należą do nich Ośrodek Sportu i Rekreacji w Drzonkowie, Muzeum Etnograficzne w Ochli, Muzeum Wojskowe w Drzonowie oraz pięknie usytuowana Góra Wilkanowska. Dużą część ścieżek rowerowych stanowią drogi o charakterze rekreacyjnym, znajdujące się głównie poza terenami zabudowanymi, tj. w parkach (np. park Tysiąclecia) i lasach (np. tereny na Wzgórzach Piastowskich). Sieć infrastruktury rowerowej na terenie Zielonej Góry wymaga uzupełnienia na obszarze terenów zurbanizowanych w części południowej miasta oraz zbudowania jej praktycznie od podstaw w części północnej. Należy przy tym pamiętać o newralgicznych miejscach, jakimi są tory kolejowe oraz odcinek obwod-

nicy miasta Trasy Północnej, aby nie tworzyły one bariery dla sprawnego poruszania się cyklistów.

OGÓLNY OPIS PROJEKTOWANEGO UKŁADU KOMUNIKACJI ROWEROWEJ NA TERENIE ZIELONEJ GÓRY

Trzon sieci miejskich tras rowerowych stanowi układ tras głównych oraz zbiorczych. Od nich poprowadzone są trasy lokalne i turystyczne. Planowana sieć tras rowerowych na terenie Zielonej Góry powinna być wytyczona głównymi ulicami miasta, co będzie wymagać ich przebudowy, a także dostosowania do sprawnego ruchu rowerowego. Ponadto możliwe jest wykonanie rowerowych ciągów odseparowanych od ruchu samochodowego. Większość z nich powinna prowadzić poza ruchem rowerowym, także ruch pieszy.

Trasy główne i zbiorcze

Trasy główne i zbiorcze winny być bezkolizyjne w stosunku do użytkowników innych dróg miejskich. Ich powierzchnie powinny być wydzielone w postaci nowych dywaników asfaltowych, natomiast w miejscach w których jest to niemożliwe należy użyć malowania linii rozgraniczających, a także pionowego oznakowania. Ta grupa tras rowerowych powinna po zatwierdzeniu i konsultacjach przez Urząd Miasta niezmienna w perspektywnym przedziale czasu.



*Fot. 1-2. Ścieżka rowerowa N2 z czerwonego asfaltu, ul. Sulechowska
Phot. 1-2. N2 bicycle path made of the red asphalt, Sulechowska St.*

Trasy lokalne

Ta grupa ścieżek rowerowych stanowi zbiór otwarty i jest projektowana w oparciu o aktualne potrzeby komunikacyjne Zielonej Góry. Można do nich zaliczyć infrastrukturę rowerową w okolicach m.in. strefy gospodarczej, wokół centrów handlowych, nowych osiedli mieszkaniowych, w miejscach związa-

nych z dojazdem do miejsca pracy, wypoczynku, rekreacji, czy zakupów. Biorąc pod uwagę fakt, iż trasy lokalne posiadają niższą rangę niż trasy główne i zbiorcze, ich przebiegi będą ustalone na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Na nowo powstających obszarach, m.in. na terenach osiedli mieszkaniowych, należy wytyczyć nowe trasy lokalne, które stanowiąc będą spójny układ z siecią tras głównych i zbiorczych.



Fot. 3. Ścieżka rowerowa N2 przy nowopowstałym Parku Wodnym, doskonale oznaczona znakami pionowymi i poziomymi
Phot. 3. N2 bike path at the newly established Water Park, a well marked with vertical and horizontal signs



Fot. 4. Ścieżka rowerowa W1 wzdłuż ul. Łużyckiej z czerwonego asfaltu prowadząca w kierunku Wilkanowa
Phot. 4. W1 bicycle path along the Łużycka street made of red asphalt, leading toward the Wilkanów village

Trasy turystyczne

Są to takie ścieżki rowerowe, które przebiegają w szczególności na peryferiach miasta; łączą się one często z krajoznawczo-turystycznymi szlakami rowerowymi. Doskonałym przykładem takiego funkcjonowania opisywanych obiektów na terenie Zielonej Góry są ścieżki znajdujące się w okolicach Wzgórz Piastowskich i w ścisłym sąsiedztwie Amfiteatru.



Fot. 5. Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Żeźniczaka w stronę osiedla Zdrojowego z czerwonej kostki Pol-bruk
Phot. 5. Bicycle path along the Żeźniczaka street towards the Zdrojowe settlement made of red concrete cubes



Fot. 6. Trasa S2 wzdłuż ul. Botanicznej, dalej w kierunku Skansenu Etnograficznego w Ochli
Phot. 6. Route S2 along the Botaniczna street, further towards the Open Air Museum of Ethnography in Ochla

Strefy ruchu uspokojonego

Elementem wręcz niemożliwym jest utworzenie we wszystkich częściach Zielonej Góry wyodrębnionych szlaków przeznaczonych do poruszania tylko i wyłącznie przez grupę cyklistów. Dlatego też, można zaproponować w takiej sytuacji strefy ruchu uspokojonego. W takich miejscach jak ściśle centrum – deptak, istniejących osiedlach jedno- i wielorodzinnych wskazane jest zaplanowanie takich stref.

KONCEPCJA ROZMIESZCZENIA ROWEROSTRADY „ZIELONA STRZAŁA”

„Zielona Strzała” to trasa rowerowa o przebiegu wzdłuż dawnej linii kolei szprotawskiej, począwszy od dworca PKP, aż do ul. Botanicznej. Jej budowę rozpoczęto w roku 2010, zaczynając od Al. Wojska Polskiego w kierunku do ul. Jaskółczej, korzystając również z faktu kontynuowania remontu w okolicach skweru przy ul. Ogrodowej.

Główne założenia „Zielonej strzały:

- oświetlona promenada;
- lokalizacja na terenie nieczynnej linii kolejowej;
- bezpieczna, wydzielona i bezkolizyjna ścieka rowerowa;
- szerokość rowerostrady 4 m;
- nawierzchnia asfaltowa w kolorze czerwonym;
- w miejscach, gdzie szerokość i ukształtowanie terenu na to pozwalają, umieszczenie obok trasy rowerowej ciągu pieszego wraz z ławkami.



Fot. 7-8. Wiadukt na trasie „Zielonej strzały” nad ul. Aleja Wojska Polskiego, 2008 vs. 2011

Phot. 7-8. Viaduct on the "Green Arrow" route above the Wojska Polskiego Alley, 2008 vs. 2011



Fot. 9-10. Prace nad powstaniem pierwszego odcinka „Zielonej Strzały” w okolicach ul. Krośnieńskiej, 2008 vs. 2011

Phot. 9-10. Work on the creation of the first part of "Green Arrow" route in the vicinity of Krośnieńska St., 2008 vs. 2011



Fot. 11-12. Fragment „Zielonej Strzały” przeprowadzony w wykopie w kierunku ul. Łużyckiej, 2008 vs. 2011

Phot. 11-12. Part of the "Green Arrow" route in the excavation carried out in the direction of Łużycka St., 2008 vs. 2011

Nadal czekają na realizację kolejne odcinki opisywanej rowerostrady, które pozwolą na płynne przemieszczenie się rowerem między skrajnie od siebie położonymi sektorami zachodniej i wschodniej Zielonej Góry. Oczekiwane jest także wydłużenie rowerostrady w kierunku północno-wschodnim – w pobliżu dworca kolejowego. Pierwotne założenia w tym zakresie zostały przesunięte z planów na lata 2011-2012 na dalszą przyszłość, z uwagi na kryzys finansowy. Zostały one jednak w zamierzeniach władz miejskich do wykonania w najbliższym możliwym terminie.

WYPOŻYCZALNIE ROWERÓW

Wiele aglomeracji miejskich decyduje się na organizację punktów wypożyczania rowerów, przy czym systematycznie odchodzi się od systemu tradycyjnie traktowanego wynajmowania z koniecznością zwrotu sprzętu w tym samym punkcie. Lyon (Francja) w roku 2010 oferował w 343 punktach 4000 rowerów, wykonujących dziennie około 16000 zadań jednostkowych – dystans średni podróży rowerowej 2,49 km, czas średni 14,7 min. [Jensen i in. 2010]. W warunkach polskich nawet pewnego rodzaju fenomenem jest stosunkowo nowy system we Wrocławiu – projekt "Wrocławski Rower Miejski", realizowany przez Wydział Inżynierii Miejskiej UM Wrocławia – bardzo dobrze odebrany przez użytkowników (w przeciągu dwóch miesięcy z systemu skorzystano 55 tys. razy). Zielona Góra ciągle czeka na swój system wypożyczalni, wstępnie anonsowany na rok 2012.

WNIOSKI

Z przeprowadzonych badań wynikają następujące wnioski:

- Trend inwestowania w Zielonej Górze w nowe trasy rowerowe jest korzystny zarówno z uwagi na rozmiar miasta, jak też usytuowanie najważniejszych punktów docelowych i nasycenie populacji miasta młodzieżą.
- Warunkiem wysokiej użyteczności systemu rowerowego jest powiązanie istniejących odcinków tras rowerowych w system komunikacyjny.
- Przemieszczanie się rowerem na długie dystanse wymaga konstrukcji rowerostrad, z uwagi na co pozytywnie należy odebrać konstrukcję tzw. „Zielonej strzały”.
- Wielu chętnych do skorzystania z komunikacji rowerowej, zwłaszcza studentów, uczniów i młodych turystów oczekuje powstania systemu wypożyczalni rowerów, sprawdzonego już w wielu miastach.

LITERATURA

1. ADF (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub): *Fahrradstrassen, Busspuren, Radwege und Einbahnstrassen*. ADFC, Bremen 1997
2. BLACK W.R.: *Sustainable transportation: a US perspective*. Journal of Transport Geography, 4(3), 1996, 151-159
3. JENSEN P., ROUQUIER J.-B., OVTRACHT N., ROBARDET C.: *Characterizing the speed and paths of shared bicycle use in Lyon*. Transportation Research Part D 15, 2010, 522-524
4. PUCHER J.: *Bicycling boom in Germany: a revival engineered by public policy*. Transportation Quarterly 51 (4), 1997, 31-46

5. PUCHER J., KOMANO C., SCHIMEK P.: *Bicycling renaissance in North America? Recent trends and alternative policies to promote bicycling*. Transportation Research Part A 33, 1999, 625-654
6. RYBARCZYK G., WU C.: *Bicycle facility planning using GIS and multi-criteria decision analysis*. Applied Geography 30, 282-293
7. Tolley R. (Ed.): *The Greening of Urban Transport*. Wiley, Chichester 1997
8. UM ZIELONA GÓRA: *Koncepcja rozbudowy ścieżek rowerowych*. Miejskie inwestycje. Zielona Góra Biznes. http://biznes.zielonagora.pl/PL/412/60/koncepcja_rozbudowy_sciezek_rowerowych/, luty 2010
9. ZEGER C. (Ed.): *FHWA Study Tour for Pedestrian and Bicyclist Safety in England, Germany, and The Netherlands*. US Department of Transportation, Washington, DC 1994

CYCLING COMMUNICATIONS IN THE ZIELONA GÓRA

S u m m a r y

Cycling communication is booming in Poland, especially in cities small and medium size. Traditionally it is also more strongly developed in academic centers and recreation areas. Zielona Gora, a town with a population of about 100 thousand, with a large university and 50% of the forests within its boundaries, it is predestined for the development of cycling. This trend can be seen in decisions of the commune during the past few years - to invest in the cycle infrastructure and systematic putting into service of new cycle routes. Statistics are showing, that support this trend in the municipal economy next period makes sense.

Key words: bicycle paths, bicycle transport, public utilities