

Wiesława STRABEL

Instytut Architektury PWSZ, Nysa
ARCH-URBS, Katowice

TRASY ROWEROWE - ASPEKT ZDROWIA PUBLICZNEGO W KSZTAŁTOWANIU PRZESTRZENI

Streszczenie. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie, na podstawie doświadczeń projektowych, zasad kształtowania układu zróżnicowanych funkcjonalnie i przestrzennie tras rowerowych. Są one efektem definiowania potrzeb w zakresie aktywności mieszkańców w przestrzeni miast śląskich. W tym znaczeniu istotą projektowanych tras rowerowych jest realizacja idei upowszechnienia jakościowo lepszego stylu życia i uzyskania efektu poprawy zdrowia publicznego. Uwzględnianie przebiegu tych tras w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego nadaje im rangę ustaleń potrzeby aktywności, realizowanej jako zadanie własne gminy. Zdrowotny wymiar przestrzeni miejskiej zależy od dokonania wyboru miejsca lokalizacji, sposobu kształtowania tras rowerowych i głównych ciągów pieszo-rowerowych.

CYCLING ROUTES - ASPECT OF THE PUBLIC HEALTH IN THE SHAPING OF SPACE

Summary. The purpose of the article is, basing on the design experiences, the presentation of principles of shaping of the cycling routes, diversified functionally and specially. It is shown as the effect of definitions of needs referring to activities of inhabitants in the space of our Silesian towns. In this meaning, the essence of designed cycling routes is the realization of the idea of spreading the qualitatively better lifestyle and achievement of the effect of improvement of the public health. Consideration of these cycling routes in the local land-use plans lends them degree of establishment of activities needs as an realization of the own task of the municipality. The dimension of health of the town space depends on the choice of localization, way of shaping of the cycling routes and the main pedestrian-cycling areas.

1. WSTĘP

Jesteśmy świadkami niezwykłego rozwoju i upowszechnienia ruchu rowerowego. Stanowi on już nie tylko element indywidualnej aktywności poszczególnych mieszkańców, ale przedmiot porozumień pomiędzy gminami w skali regionu, a nawet pomiędzy sąsiadującymi krajami, jako efekt współpracy transgranicznej. Powstające na mocy tych porozumień programy traktują ścieżki rowerowe jako wręcz szansę rozwojową, „drogę do rozwoju turystyki aktywnej” w ramach wielu subregionalnych programów rozwoju, w tym dotyczących województwa śląskiego.

Do grona takich projektów subregionalnych, programowo i przestrzennie należały nasze autorskie projekty i koncepcje tras rowerowych¹.

Z doświadczeń obejmujących projektowanie poszczególnych tras i układu dróg rowerowych wyłania się obraz ewolucji ruchu rowerowego. Natomiast przestrzenne ramy jego funkcjonalności, atrakcyjności i zdrowotnej użyteczności określają wyznaczone w planach miejscowych tereny głównych ciągów pieszo-rowerowych².

2. RUCH ROWEROWY

Współcześnie następujący rozwój ruchu rowerowego i infrastruktury rowerowej wskazuje, jak bardzo zmienia się i popularyzuje rola roweru jako środka transportu, rekreacji i turystyki, a w niniejszych rozważaniach - jako sposób na aktywność fizyczną i czynnik poprawy zdrowotności społeczeństwa.

Stworzeniu możliwości rozwoju bezpiecznego i atrakcyjnego ruchu rowerowego, w relacji miasto-region, tj. w różnych skalach przestrzennych, sprzyjają następujące czynniki:

- nasiloną współcześnie promocją zdrowego trybu życia,
- upowszechnienie wykorzystania roweru jako środka transportu, rekreacji i turystyki,
- umasowienie produkcji rowerów i odpowiadający jej rozwój techniczny i technologiczny: nowa jakość sprzętu rowerowego (rowery wielobiegowe, przystosowane do poruszania się po nieutwardzonych nawierzchniach, rowery górskie pozwalające na pokonywanie różnic terenowych itp.), nowe materiały do produkcji rowerów (trwałe, odporne, a przy tym

¹ Wykonane w ramach Architektoniczno-Urbanistycznego Biura Projektowo-Badawczego ARCH-URBS w Katowicach prace studyjne i projektowe, (w których projektantem była Autorka niniejszej publikacji):

- koncepcja i projekt budowlano-wykonawczy trasy rowerowej Połczyn Zdrój - Złocieniec (32 km) - realizacja w ramach Programu PHARE -1998 r.
- koncepcja docelowego układu dróg rowerowych w powiecie tarnogórskim w warstwie turystyczno-rekreacyjnej (231 km) - 2005 r.
- dwa opracowania Wstępnej koncepcji (ok. 5 km) oraz Koncepcji rozbudowy ścieżek rowerowych wraz z materiałami promocyjnymi - dla Raciborza (ok. 87 km) - 2007 r.

² Projektem planu miejscowego, który w niniejszej publikacji obrazuje ustalenia dla terenów tras rowerowych, jest wykonany przez ARCH-URBS (jak wyżej, w którym generalnym projektantem planu była Autorka niniejszej publikacji), „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Gliwice dla terenu obejmującego dzielnicę Łabędy”.

- lekkie żywice epoksydowe, ich mieszaniny i stopy); uzupełniające możliwości tradycyjnego roweru dodatki (wózki, siodełka dla dzieci, przyczepki bagażowe itp.),
- ułatwienia w zakresie dostępności użytkowników rowerów (udoskonalenia techniczne dla przewożenia rowerów na dachach samochodów, ułatwienia w ogólnodostępnym transporcie: kolej, autobusy itp.),
 - poprawa bezpieczeństwa rowerzystów dzięki wspieraniu nowych osiągnięć techniki w ruchu drogowym, poprawa infrastruktury drogowej z wykorzystaniem technologii informacyjnych i komunikacyjnych,
 - zniesienie barier: otwarcie granic i w niespotykanej dotychczas skali „europejskie” przyzwolenie na swobodne przemieszczanie się mieszkańców,
 - a także towarzyszący naszemu życiu wzrost ilości czasu wolnego umożliwiający przeznaczanie go na wypoczynek i rekreację wraz z coraz powszechniejszym uświadomieniem potrzeby zdrowego trybu życia i obcowania z przyrodą.

Wszystkie te czynniki powodują, że znacząco wzrosła rola roweru jako środka lokomocji, rekreacji, turystyki, a także, co w warunkach śląskich miast należy szczególnie podkreślić, wzrosła szansa na uzyskanie efektu poprawy zdrowotności społeczności miejskiej. Tym bardziej że jako praktycy (projektanci) - coraz częściej dostrzegamy także rosnący udział władz samorządowych (lokalnych i ponadlokalnych) w podejmowaniu inicjatyw nie tylko zapewniających ochronę przed zagrożeniami dla ruchu rowerowego, ale przede wszystkim działania promujące sam ruch rowerowy.

3. DEFINICJE ZDROWIA, AKTYWNOŚĆ FIZYCZNA A RUCH ROWEROWY

- Sformułowanie z IV Międzynarodowej Konferencji na temat Promocji Zdrowia (WHO, Health Promotion Glossary): „zdrowie jest zasobem umożliwiającym codzienne życie, a nie jest celem życia. Jest to pozytywna koncepcja podkreślająca znaczenie zasobów indywidualnych i społecznych, a także sprawności fizycznej”,
- Wyniki zdrowotne (Health outcomes) to: „zmiany w zakresie aktualnego lub przyszłego stanu zdrowia jednostek lub społeczności lokalnych”,
- Równość w zdrowiu (equity in health) oznacza: „że każdy powinien mieć łatwą możliwość uzyskania pełni zdrowia oraz że nikt nie powinien być pozbawiony możliwości uzyskania tego potencjału”.

Powyższe definicje³ i terminy mają wyraźne odniesienie do promocji zdrowia rozumianej jako efekt zmian w zakresie aktualnego lub przyszłego stanu zdrowia mieszkańców i lokalnych społeczności, które mogłyby mieć związek z prozdrowotnymi działaniami lub

³ Definicja WHO z 1996, Światowa Organizacja Zdrowia ang. World Health Organization (WHO), organizacja wyspecjalizowana Narodów Zjednoczonych; zał. 1946, działa od 1948, z siedzibą w Genewie; jej głównym celem jest uzyskiwanie jak najlepszego stanu zdrowia przez wszystkich ludzi. [1] Propagowanie aktywności fizycznej i zapobieganie urazom są głównymi celami wielu projektów finansowanych przez Unię Europejską i wspieranych w ramach programu zdrowia publicznego (2003-2008).

przedsięwzięciami. Zarówno w przestrzennej skali miasta, gminy i powiatu, jak i w skali ich społeczności obejmują one szeroki zasięg czynników. Mogą do nich należeć m.in. terenowe i środowiskowe uwarunkowania zdrowia, w tym przede wszystkim wskazujące tereny sprzyjające aktywności fizycznej: o odpowiedniej wielkości, odpowiednio wyposażone i co najważniejsze, tereny biologicznie czynne (produkujące tlen, tereny o dobrym mikroklimacie, wilgotności, osłonięte przed hałasem i zanieczyszczeniami).

Takie tereny oznaczane są w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, jako tereny przyrodniczo, środowiskowo i przestrzennie wartościowe. Są to tereny otwarte, w tym tereny zieleni i wód, doliny rzeczne, jako korytarze ekologiczne stanowiące szczególną sieć terenów predysponowanych do prowadzenia na nich ciągów pieszych, pieszo-rowerowych i rowerowych.

Uzupełniają je tereny służące rekreacji, uprawianiu turystyki i sportu, a także inne (wydzielone) tereny, zapewniające odpowiedni udział procentowy terenów biologicznie czynnych w terenach zabudowanych lub przeznaczonych pod zabudowę. Udział takich terenów⁴ określany jest na około 30 do 70%, w zależności od przyjętych w planie ustaleń. Tak zróżnicowane terenowo dyspozycje na obszarze objętym planem miejscowym będą przedstawiały atrakcyjne funkcjonalnie oferty prozdrowotne, jeśli zostaną udostępnione mieszkańcom. Oznacza to już nie tylko wyznaczenie takich terenów w przestrzeni miast i gmin, ale wyposażenie tych terenów w urządzenia służące aktywnemu wypoczynkowi, wraz z zapewnieniem niezbędnej obsługi - i przede wszystkim: zapewnienie ich ogólnej dostępności.

4. DROGI ROWEROWE W OBSZARZE POWIATU TARNOGÓRSKIEGO

Drogi rowerowe w obszarze powiatu tarnogórskiego zaprezentowano w formie Koncepcji docelowego układu dróg rowerowych w powiecie tarnogórskim w warstwie turystyczno-rekreacyjnej. Są to trasy ruchu rowerowego o łącznej długości 231 km.

Ocenę poszczególnych tras (od I do IX) poprzedziła analiza materiałów mapowych oraz uzupełniająca inwentaryzacja urbanistyczna. W oparciu o wizje lokalne wyznaczono na mapach (w różnych skalach od topograficznych, tematycznych, po plany miast) - koncepcję przebiegu tras rowerowych. Analizowano rodzaje istniejącej nawierzchni ciągów komunikacyjnych, wzdłuż których wyznaczane były drogi rowerowe, opracowano schematy ich przekrojów poprzecznych. Koncepcje zagospodarowania poszczególnych tras uwzględniały możliwość ich przyszłego, docelowego zagospodarowania: stan zagospodarowania, propozycje w zakresie miejsc odpoczynku dla rowerzystów, punkty obsługi: serwis rowerów, myjnie rowerowe, informacja turystyczna, proponowane bazy noclegowo-gastronomiczne wraz z usługami rekreacji pobytowej, parkingi, muzea, skanseny, miejsca kultu religijnego, cykliczne imprezy itp.

⁴ Mowa tu o udziale powierzchni biologicznie czynnych w ogólnej wielkości terenów zainwestowanych.

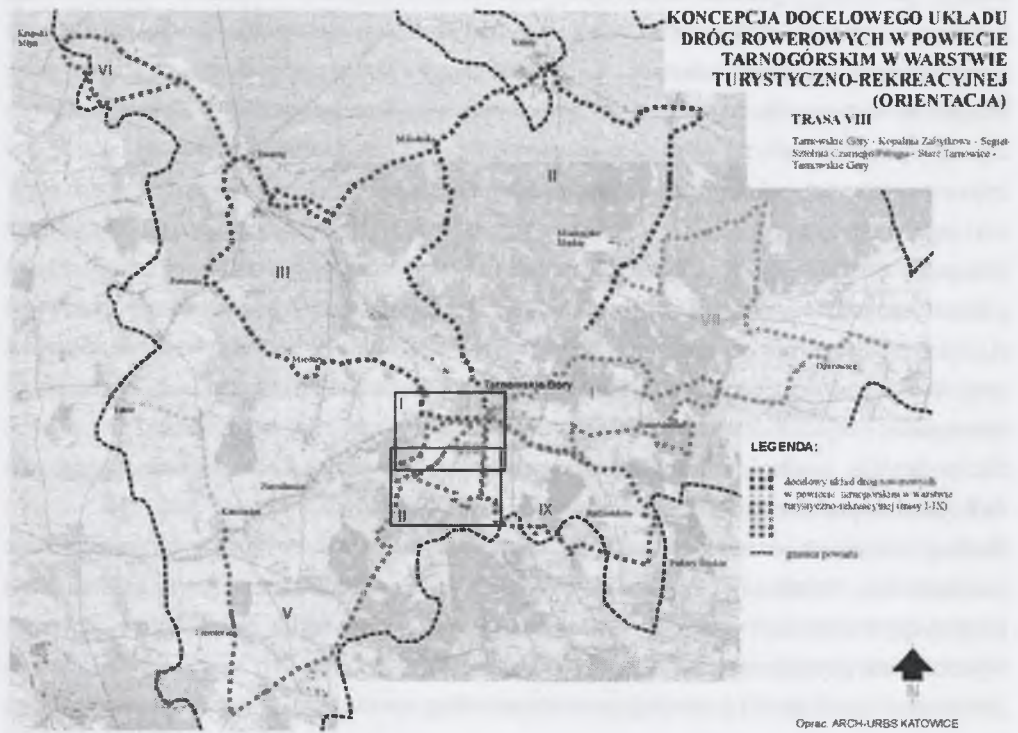
Przyjęto zasadę, że kierunek dostępności usług turystyczno-rekreacyjnych - pobytowych (hotele, pensjonaty, gastronomia, handel) oraz rozwój miejsc bazowych z wyposażeniem (obsługa, informacja turystyczna, in.) - następować będzie w oparciu o istniejące tereny zurbanizowane: centrum miasta i gminy, istniejące zespoły zabudowy mieszkaniowej. Miejsca do wypoczynku w otoczeniu tras stanowić mają istniejące punkty widokowe, obiekty charakterystyczne (zabytki, atrakcje turystyczne, miejsca kultu religijnego, muzea, skanseny i in.) oraz miejsca charakterystyczne (atrakcje przyrodniczo-krajobrazowe, pomniki przyrody). Ich zagospodarowanie powinno umożliwić krótki odpoczynek, osłonę przed słońcem czy deszczem: stąd wyposażenie ich w zadaszenia, siedziska, urządzenia do ćwiczeń gimnastycznych. Możliwa byłaby także lokalizacja sezonowych punktów usługowych (kafelki, bistra) wraz z punktami sanitarnymi, szczególnie w bezpośredniej bliskości zespołów zabudowy mieszkaniowej lub obiektów charakterystycznych (zabytki, atrakcje turystyczne, miejsca kultu religijnego, muzea, skanseny).

Na podstawie analizy stanu istniejącego zagospodarowania sformułowano propozycje funkcjonalno-przestrzennego zagospodarowania poszczególnych tras.

Poniżej, na tle zbiorczego zestawienia wszystkich 9 ścieżek rowerowych, orientacyjnie przedstawiono lokalizację przykładowej trasy (Trasa nr VIII, por. rys. 1), dla której propozycję waloryzacji obrazują zaznaczone na rys. 1 plansze I i II (por. rys. 2) wraz z wyjaśnieniem użytych oznaczeń (por. rys. 3).

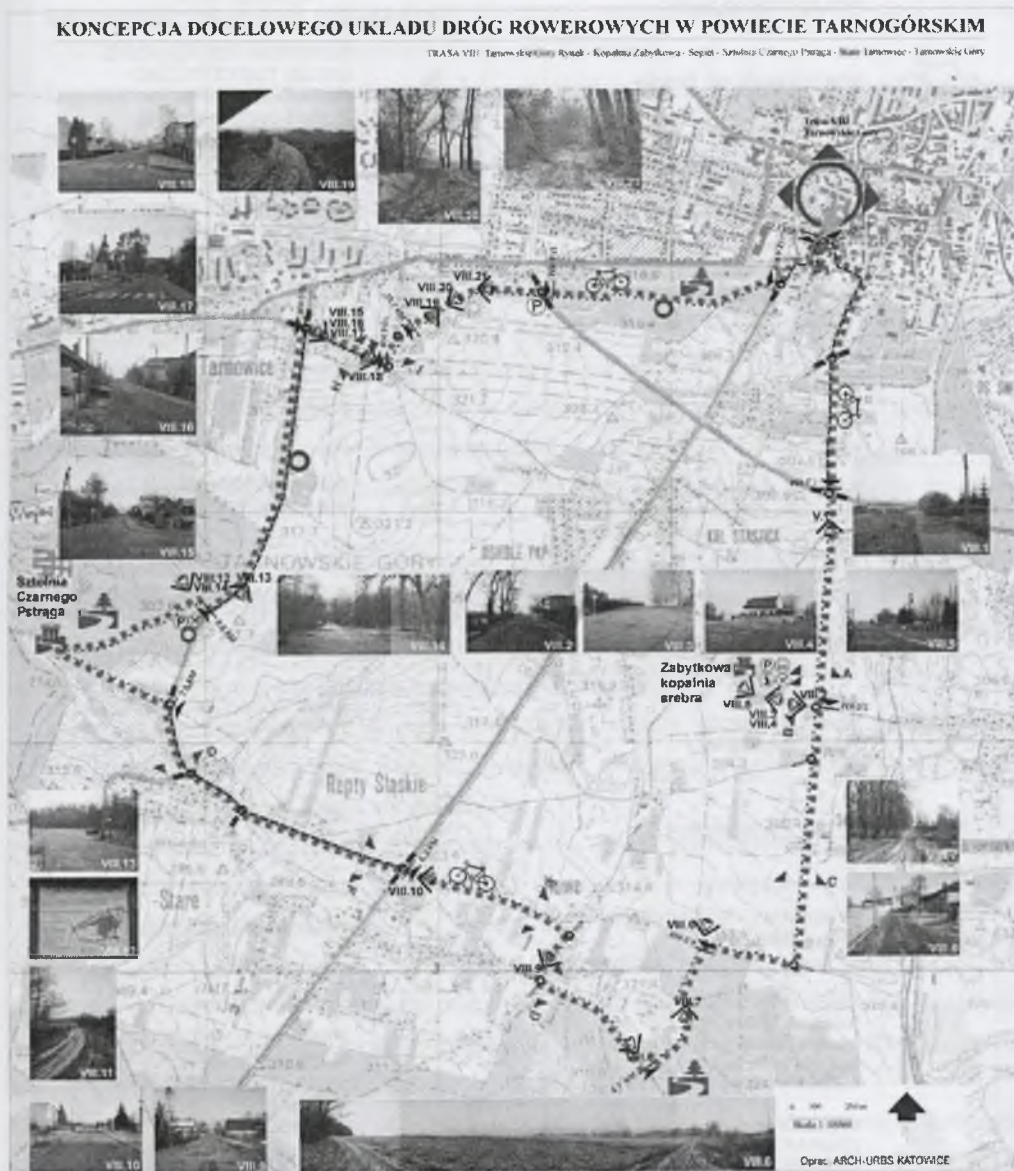
Założeniem opracowania koncepcji prowadzenia dróg rowerowych w powiecie tarnogórskim było, by stanowiły one element systemu transportowego w sposób możliwie najlepiej wykorzystujący jego cechy funkcjonalno-techniczne w obszarach centrum miasta i gminy (jako komunikacja codzienna, o ograniczonym ruchu miejskim) oraz poza obszarem miasta i centrum gminy (jako komunikacja o charakterze turystyczno-rekreacyjnym). Dotyczyć to miało przede wszystkim wykorzystania roweru jako:

- samodzielnego środka transportu w podróżach krótkich, w terenach miejskich, przy odległościach do 3-4 km, w których rower efektywnie konkuruje z innymi środkami transportu miejskiego (w programie budowy sieci tras rowerowych w powiecie tarnogórskim przyjęto obszary o promieniu 2,5 do 5 km od centrum miasta i gminy jako obszary dróg rowerowych komunikacji codziennej),
- elementu łańcucha transportowego, gdzie rower z reguły występuje jako środek dojazdowy do węzła przesiadkowego,
- elementu użytkowego dla funkcji rekreacji i turystyki i samodzielnego środka lokomocji do szczególnie atrakcyjnych krajobrazowo, turystycznie i rekreacyjnie miejsc.



Rys. 1. Konceptcja docelowego układu dróg rowerowych w powiecie tarnogórskim w warstwie turystyczno-rekreacyjnej – w nawiązaniu do Śląskiej Sieci Tras Rowerowych

Fig. 1. The concept of cycling routes in the administrative district Tarnowskie Góry on the touristic-recreational level – in relation to the Silesian Net of Cycling Routes



Rys. 2. Przykład waloryzacji tras rowerowych (oznaczenia – por. rys. 3)

Fig. 2. Examples of valorization of the cycling routes (the signs – see: fig. 3)

STAN ISTNIEJĄCY		KONCEPCJA ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA	
	POSZCZEGÓLNE TRASY (TRASA NR I - IX)		KIERUNEK DOSTĘPNOŚCI USŁUG TURYSTYCZNO- REKREACYJNYCH- POBYTOWYCH (hotele, pensjonaty, gastronomia, handel)
	POCZĄTEK /KONIEC/ TRASY (MIEJSCA BAZOWE BEZ WYPOSAŻENIA - parkingi, dojazdy)		MIEJSCA BAZOWE Z WYPOSAŻENIEM (parkingi, inf. turystyczna, opieka medyczna, gastronomia, noclegi, serwis i wypożyczalnie rowerów)
	NAWIERZCHNIA ASFALTOWA		MIEJSCA DO WYPOCZYNKU ☺ (punkty widokowe, zadaszenia, biwaki, urządzenia do ćwiczeń gimnastycznych)
	NAWIERZCHNIA GRUTOWA (drogi gruntowe, polne, dukty leśne)		PARKINGI
	ZJAZDY - skrzyżowania trasy z istniejącą komunikacją kołową o nawierzchni utwardzonej (drogi gruntowe, polne, leśne)		PUNKTY INFORMACJI TURYSTYCZNEJ
	ZJAZDY - skrzyżowania trasy z istniejącą komunikacją kołową o nawierzchni asfaltowej		PUNKTY OPIEKI MEDYCZNEJ
	STANOWISKA DOKUMENTACJI FOTOGRAFICZNEJ		PUNKTY GASTRONOMICZNE
	PUNKTY WIDOKOWE		MIEJSCA NOCLEGOWE
	PANORAMY - ROZWIŃCIA KRAJOBRAZOWE		PUNKTY SERWISOWE
	OBIEKTY CHARAKTERYSTYCZNE (zabytki, atrakcje turystyczne, miejsca kultu religijnego, muzea, skanseny i in.)		PRZEKROJE PRZEZ ISTNIEJĄCĄ NAWIERZCHNIĘ
	MIEJSCA CHARAKTERYSTYCZNE (atrakcje przyrodniczo -krajobrazowe, pomniki przyrody)		
	KILOMETRAŻ TRASY OD PUNKTU 0,0 (odcinki tras o zmiennej nawierzchni, lub pomiędzy zjazdami)		

Rys. 3. Przyjęte w koncepcji oznaczenia elementów oceny, waloryzacji i wyposażenia tras
 Fig. 3. The assumed – in the concept – signs of the elements of estimation, valorization and equipment of the routes

Wymagania stawiane trasom rowerowym:

- zapewnienie wysokiego standardu technicznego, zachęcającego do użytkowania roweru i gwarantującego komfort i bezpieczeństwo użytkownika,
- konieczność uwzględniania zarówno komunikacyjnego, jak i rekreacyjno-turystycznego aspektu wykorzystania dróg rowerowych,
- wykorzystanie roweru jako miejskiego środka transportu przez stworzenie tzw. sieci wypożyczalni rowerów miejskich dostępnych za kaucją zarówno dla mieszkańców, jak i dla turystów.

Z danych uzyskanych z analizy przykładów i programów budowy tras rowerowych (źródło: Internet, programy i projekty, w tym "Śląskie trasy rowerowe" o charakterze ponadlokalnej, regionalnej sieci tras rowerowych) oraz odnoszących się do ścisłego przedmiotu opracowania programu budowy sieci tras rowerowych w powiecie tarnogórskim, wynikały następujące wnioski dla planowania układów dróg rowerowych w obszarze tego powiatu:

- 1) komunikacja codzienna: w obszarach o promieniu 2,5 do 5 km od centrum miasta i gminy:
 - kształtowanie spójnych, bezpiecznych i komfortowych układów dróg rowerowych zapewniających możliwie krótkie trasy przejazdu,
 - wykorzystanie w układach dróg rowerowych stref ruchu uspokojonego i pieszego,
 - wykorzystanie roweru w dojazdach codziennych do pracy,
 - rower jako środek lokomocji dzieci w podróży do szkoły, co ma ogromne znaczenie dla ich edukacji komunikacyjnej i ekologicznej (np. tworzenie ciągów drogowo-ulicznych promujących bezpieczne dojazdy do szkół),
- 2) trasy turystyczne - specjalnie oznakowane: będą prowadzone przez atrakcyjne turystycznie rejony regionu, miejscowości o walorach wypoczynkowych, turystyczno-krajoznawczych i zabytkowych.

Innym działaniem, sprzyjającym zwiększeniu użytkowania rowerów, jest planowanie tras rowerowych obejmujących dojazdy do pracy (szczególnie dla większych zakładów liczących powyżej 50 zatrudnionych), uwzględniających wykorzystanie rowerów i stwarzających warunki do wygodnego i bezpiecznego korzystania z tej formy przemieszczeń.

W połączeniu z innymi środkami transportu (np. podróże typu kolej-rower, samochód-rower) trasy rowerowe umożliwić mają odwiedzenie zabytków oraz miejsc szczególnie atrakcyjnych krajobrazowo, przyrodniczo i historycznie, wraz z miejscami o charakterze rekreacyjnym (wypoczynek nad wodą itp.) oraz edukacyjnym i dydaktycznym.

Wycieczki rowerowe po Polsce i Europie są coraz popularniejszą formą turystyki i czynnego wypoczynku, a dobrze przygotowana sieć tras rowerowych w połączeniu z bazą hotelową (noclegową), gastronomiczną i usługową (punkty napraw rowerów, zakupu sprzętu turystycznego, mała gastronomia, kafejki, bistra i inne) wpłynie nie tylko na kształtowanie się korzystnych zdrowotnie zachowań mieszkańców powiatu, ale poprzez rozbudowanie zaplecza (obsługi ruchu i usług towarzyszących, nowych miejsc pracy dla obsługi turystów) stanowić

może także silny impuls do podniesienia atrakcyjności i ożywienia gospodarczego w skali lokalnej (gmina) i ponadlokalnej (w powiecie, w regionie).

5. ROWER W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

Przedstawione spostrzeżenia dotyczą przede wszystkim etapu określania koncepcji projektowych, opracowywania założeń rozwoju, strategii. Formułowanie obowiązujących (lub proponowanych, zalecanych) ustaleń w zakresie wyznaczania tras rowerowych (ścieżek pieszo-rowerowych, także głównych ciągów pieszych) następuje w planach miejscowych, jako zasady, warunki kształtowania i zagospodarowania tras i terenów im towarzyszących w obszarze planu. Jako projektanci planów miejscowych obserwujemy coraz większe zrozumienie samorządów, władz gminnych dla ujmowania w planach takich działań z „przyzwoleniem mieszkańców” i tak korzystnych dla mieszkańców.

W planowaniu miejscowym trasy rowerowe są jednym z elementów układu komunikacji publicznej. Zauważyć jednak należy, że chociaż rowery stanowią uzupełniający środek transportu, to jednak odgrywają coraz większą rolę w uspokajaniu ruchu w naszych miastach, a szczególnie w obszarach śródmiejskich i centralnych.

Następujące stopniowo spowalnianie, a nawet wycofywanie ruchu kołowego z centralnych części miast sprzyja kształtowaniu przyjaznych dla mieszkańców, bezpieczniejszych i zdrowszych przestrzeni publicznych.

W planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym ruch rowerowy zaczyna odgrywać rolę komunikacji ekologicznej (rower, jako środek transportu przyjazny dla środowiska, wymagający stosunkowo niewielkich powierzchni), jednocześnie umożliwiając udostępnienie przestrzeni publicznych w centrach miast, a także zdrowotnie i przyrodniczo atrakcyjnych terenów otwartych w mieście.

Poniżej przedstawione zostały przykłady wyznaczania (i oznakowania) tras rowerowych na rysunku planu miejscowego.



Przykład: Berlin

Ścieżki piesze i
rowerowe na terenach
zabudowy
wielorodzinnej

Przykład oznaczenia
takich ścieżek w
projekcie planu
miejscowego



Rys. 4. Przykład oznaczenia na rysunku planu przebiegu ścieżek pieszo-rowerowych na terenach zabudowy mieszkaniowej⁵ – w projekcie planu miejscowego (źródło: autorski projekt Miejsowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu dzielnicy Łabędy w Gliwicach, oprac. w ARCH-URBS Katowice, 2007; przykład z Berlina - zdjęcie autorki)

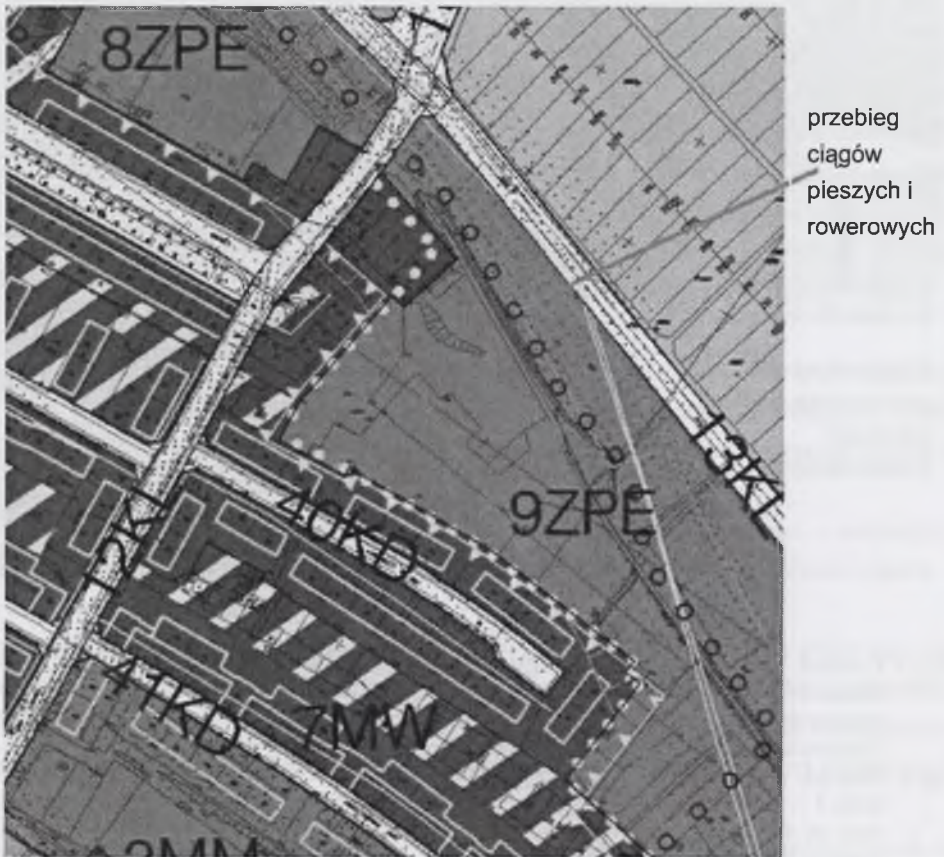
Fig. 4. Example of marking – on the drawing of plan – of pedestrian-cycling routes on the housing areas 3 – in the project of land-use plan (sources: the author's project of the Local Land-Use Plan of the district Łabędy in Gliwice, elaboration: ARCH-URBS Katowice, 2007; the example from Berlin - the author's photo)

W obszarze planu miejscowego zmieniają się ustalenia planu dla tras rowerowych⁶ towarzyszących terenom zainwestowanym (tu: terenom zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, oznaczonych na rysunku planu symbolem MW) oraz terenom aktywnym

⁵ Na przedstawionym powyżej fragmencie rysunku planu jasne pasy ukośne oznaczają symbol graficzny „zieleni urządzonej towarzyszącej terenom zainwestowanym”, a projektowane ustalenia planu dla tych terenów miały wpłynąć na poprawę jakości zagospodarowania służąc poprawie jakości życia mieszkańców „w zakresie, w jakim wpływa na nie polityka przestrzenna” (w tym dotycząca rewitalizacji dzielnicy Łabędy).

⁶ Ustalenia planu dotyczące kształtowania oznaczonych na rysunku planu symboli tras: „Oznacza się na rysunku planu symbolem graficznym ciągi piesze i rowerowe po istniejących śladach oraz jako propozycję lokalizacji w terenie nowych ciągów; ustala się minimum 5. metrową szerokość pasa komunikacji pieszo-rowerowej, lub pieszej, lub rowerowej, wraz z towarzyszącą zielenią urządzoną, oświetleniem parkowym i urządzeniami służącymi odpoczynkowi - w sposób zapewniający bezpieczeństwo i bezkolizyjność ruchu pieszego i kołowego, zgodnie z przepisami odrębnymi.”

przyrodniczo i atrakcyjnym rekreacyjnie i krajobrazowo (w strefach naturalnych układów ekologicznych⁷, oznaczonych na rysunku planu symbolem ZPE).



Rys. 5. Przykład oznaczenia na rysunku planu przebiegu ścieżek pieszo-rowerowych na terenach korytarza ekologicznego – doliny dopływu rzeki Kłodnicy ZPE – w projekcie planu miejscowego (źródło: autorski projekt Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu dzielnicy Łąbędy w Gliwicach, oprac. w ARCH-URBS Katowice 2007)

Fig. 5. Example of marking - on the drawing of plan – the pedestrian-cycling routes on the area of ecological corridor – the valley of Kłodnica River ZPE – in the project of land-use plan (sources: the author's project of the Local Land-Use Plan of the district area Łąbędy in Gliwice, elaboration: ARCH-URBS Katowice 2007)

⁷ Należy przez to rozumieć pasy terenów cennych przyrodniczo, takich jak: korytarze ekologiczne, obniżenia dolin rzecznych, różniące się od otoczenia i spełniające funkcje łącznikowe polegające na tworzeniu warunków migracji roślin i zwierząt pomiędzy podobnymi siedliskami oraz umożliwiające przepływ materii i energii, których nośnikami są woda i powietrze atmosferyczne.

6. PODSUMOWANIE

Trasy rowerowe stanowią inwestycje celu publicznego zarówno, jako ekologiczny środek transportu i rekreacji. Jako sprzyjające aktywności psychofizycznej, ogólnodostępne i służące udostępnieniu terenów i obiektów zarówno atrakcyjnych, jak i wartościowych, powinny być lokalizowane w przestrzeni miast, jako nieodłączny element systemu terenów biologicznie najaktywniejszych i krajobrazowo najcenniejszych.

W zagospodarowaniu przestrzennym, w odniesieniu do planowanych tras rowerowych, zwraca się szczególną uwagę na:

- w miarę możliwości kształtowanie niezależnego od układu arterii komunikacyjnych układu ścieżek rowerowych,
- przy szerszych niż wynikających z klas dróg publicznych normatywnych szerokościach pasów drogowych wskazane jest wprowadzanie pasm zieleni towarzyszącej, oddzielającej ruch rowerowy od komunikacji kołowej,
- oddzielenie ruchu rowerowego i pieszego od ciągów ruchu samochodowego stwarza ponadto warunki do podniesienia jakości (i atrakcyjności) przestrzeni publicznej, w której prowadzone są drogi rowerowe,
- szansą dla mieszkańców miast mogą być przede wszystkim nowe trasy, prowadzone w jakościowo i zdrowotnie wartościowych, a jednocześnie bezpiecznych miejscach, takich jak np. korytarze ekologiczne dolin rzecznych, a także tereny otwarte, tereny parków miejskich, lasy,
- prowadzenie głównych ciągów rowerowych i pieszo-rowerowych na terenach przyrodniczo aktywnych i krajobrazowo atrakcyjnych w powiązaniu z urządzonymi terenami sportu i rekreacji, a także terenami kulturowo cennymi – to sposób na skuteczną poprawę i promocję zdrowia publicznego, a dla gminy – jeden z elementów jej najskuteczniejszej, szerokiej promocji.

BIBLIOGRAFIA

1. Powszechna encyklopedia PWN © Wydawnictwo Naukowe PWN SA, 2003.