

Michał WŁODARCZYK

Politechnika Śląska, Gliwice
Wydział Architektury

BUDOWA TRAS ROWEROWYCH JAKO ELEMENT POPRAWY ZDROWIA NA PRZYKŁADZIE MIASTA RACIBÓRZ

Streszczenie. Rower powszechnie budzi sympatię. Kojarzy się z wolnością i zapałem, a jazda na rowerze znacząco wpływa na poprawę stanu zdrowia oraz dobrego samopoczucia. W krajach Europy Zachodniej rower już od wielu lat jest jednym z głównych środków komunikacji, a pozostałe kraje, w tym również Polska, przejmują te wzorce. Jednak główną barierą w popularyzacji jest brak udogodnień dla rowerzystów, szczególnie - bezpiecznych tras rowerowych oraz towarzyszącej im infrastruktury.

BUILDING BICYCLE ROADS AS A ELEMENT OF BETTERING THE HEALTH CONDITION ON A EXAMPLE RACIBÓRZ TOWN

Summary. Cycling is generally accepted and makes a good feeling. It is joined with freedom and enthusiasm. Riding by bicycle plays a meaningful role in bettering the health condition and improve a good mood. In western countries using a bicycle in way to work or to school is very popular and is the one of main municipal transport services. Many countries in the east part of Europe also Poland takes the example. The main problem and barrier in popularization this kind of transport is absence in facilities for cyclists, especially – very safe cycle routes and necessary infrastructure.

W artykule przedstawiono zarys koncepcji rozbudowy ścieżek rowerowych na przykładzie miasta Raciborza. Miasto to posiada duże możliwości budowy tras rowerowych. Jednym z głównych powodów rozbudowy jest rosnąca świadomość mieszkańców dojeżdżających powszechnie do pracy i szkół na rowerach oraz bliskość terenów rekreacyjnych, w tym położonych po czeskiej stronie niedalekiej granicy. Zaproponowane w koncepcji rozwiązania zostały oparte zarówno na podstawach teoretycznych, jak i zaleceniach z dziedziny inżynierii ruchu i drogownictwa. Równorzędną rolę odegrały udokumentowane przykłady, doświadczenia i dobre praktyki wypracowane w krajach takich, jak Dania, Holandia czy

Niemcy, gdzie można zauważyć, dzięki konsekwentnej i długofalowej polityce, awansowanie roweru do roli pełnoprawnego środka transportu. Nie byłoby to możliwe bez odpowiedniego przygotowania infrastruktury. Stopniowo praktyki te są przenoszone do innych krajów, w tym Polski, a udane wdrożenia polityki rowerowej na przykładzie miast m.in.: Gdańska, Krakowa czy Szczecina wskazują na możliwość realizacji ścieżek rowerowych.

Przy opracowywaniu koncepcji bardzo istotną rolę odegrały konsultacje społeczne. Autorzy opracowania zbadali zarówno opinie mieszkańców Raciborza o aktualnych warunkach poruszania się rowerem na terenie centrum miasta, jego dzielnic, jak i oczekiwania dotyczące zmian i utrudnień.

Coraz większa liczba miast dysponuje rozwiniętą siecią tras rowerowych zarówno do użytku wewnętrznego (dojazdy do pracy, nauka, zakupy), jak i połączeń z terenami sąsiadującymi (trasy rekreacyjne, połączenia regionalne i krajowe). Budowa infrastruktury rowerowej w postaci dróg rowerowych, parkingów, ulic o ruchu uspokojonym dla samochodów (ograniczenia prędkości do 30 i 5 km/godz.) i odpowiedniego oznakowania, jest niezbędnym warunkiem zachęcającym do używania roweru w mieście. Działania te muszą być połączone z promocją odpowiedniego wizerunku komunikacji rowerowej, rozpropagowaniem poprzez media hasła „jazda na rowerze jest bezpieczna - Twoje miasto dba o to”. Budowa dróg rowerowych jest jedną z najbardziej proekologicznych i społecznie pożądanych inwestycji. Poprzez popieranie komunikacji rowerowej zmniejszamy zanieczyszczenie środowiska, oszczędzamy środowisko i tereny zielone oraz propagujemy zażywanie ruchu w codziennym życiu.

Mieszkańcy miasta Racibórz bardzo często korzystają z rowerów zarówno przy codziennych dojazdach do pracy czy szkoły, jak i w czasie wolnym w formie rekreacyjnej ze względu na bliskie odległości dzielnic mieszkaniowych do centrum miasta i zakładów pracy, łagodne ukształtowanie terenu i przyjazną skalę miasta.

Poprzez zwiększone użytkowanie roweru w mieście zauważamy wielorakie korzyści:

- ekonomiczne: zauważalne zmniejszenie wydatków na transport zarówno w budżetach domowych, jak i budżecie miasta,
- ekologiczne: poruszanie się na rowerze ogranicza emisję zanieczyszczeń, a tym samym zużywanie surowców nieodnawialnych, ogranicza niszczenie fauny,
- społeczne: łatwiejszy i szerszy dostęp indywidualnych użytkowników do miejskiego programu funkcjonalnego, zapewnienie możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu, ułatwienie nawiązywania kontaktów międzyludzkich na płaszczyźnie lokalnej, regionalnej a nawet międzynarodowej,
- kulturowe: poprzez bliskość i otwartość granic międzynarodowych oraz rozbudowę infrastruktury rowerowej pojawiła się możliwość poznawania kultur i obyczajowości sąsiednich państw przy podróżach rowerowych,

- zdrowotne: dostarczenie niezbędnej codziennej ilości ruchu na wolnym powietrzu, zmniejszenie zjawiska stresu komunikacyjnego przy wzrastającej jakości i bezpieczeństwie powstających ścieżek rowerowych.



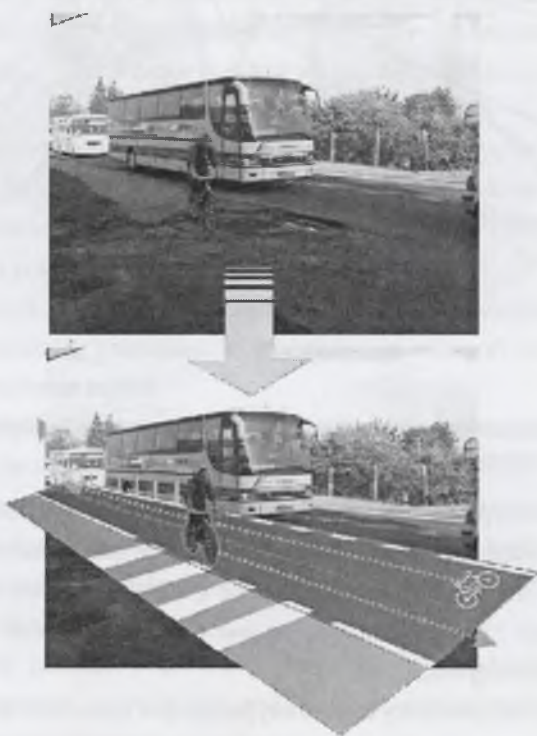
Rys. 1. Koncepcja rozbudowy tras rowerowych na przykładzie miasta Racibórz
 Fig. 1. Conception of expansion cycle tracks in Raciborz

Autorzy niniejszej koncepcji oparli się na tzw. programie pięciu wymogów, stanowiącym na dzień opracowania koncepcji pewnego rodzaju normatyw funkcjonalności ścieżek. Został on przygotowany przez holenderskie stowarzyszenie CROW - Centrum Badań i Standaryzacji Kontraktów Inżynierii Lądowej i Ruchu, na podstawie długoletnich badań i obserwacji w krajach Europy Zachodniej i są to:

- Spójność. Całość infrastruktury rowerowej jest spójna i prowadzi przez wszystkie źródła i cele podróży rowerowych. Zapewniona jest kompletność oznakowania, zmniejszona do minimum ilość zmian jakościowych oraz zapewniona jest swoboda wyboru alternatywnej trasy.

- Bezpośredniość. Dążenie, aby infrastruktura rowerowa zapewniała jak najkrótsze, najszybsze i najbardziej czytelne trasy dotarcia do celu podróży, bez zbędnych objazdów, z utrzymaniem projektowanej prędkości przejazdu,
- Atrakcyjność. Infrastruktura rowerowa powinna być tak zaprojektowana i dostosowana do otoczenia, aby poruszanie się nią na rowerze było atrakcyjne, aby istniało „poczucie społecznego bezpieczeństwa”, trasa była oświetlona, widokowa, ograniczała do minimum zagrożenie sąsiedztwa ruchu samochodowego - hałas, oślepianie, zanieczyszczenie środowiska.
- Bezpieczeństwo. Tutaj głównym postulatem jest, aby infrastruktura rowerowa gwarantowała bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego: rowerzystów, jak i innych użytkowników dróg; powinno się unikać w miarę możliwości miejsc kolizji ruchu rowerowego z szybkim ruchem zmotoryzowanym.
- Wygoda. Trasy rowerowe i ich wyposażenie powinny umożliwiać szybki i wygodny przepływ ruchu rowerowego, trasy bez nierówności, minimalna ilość utrudnień.

Zakłada się umownie, że jeśli jeden lub więcej głównych wymogów (spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo czy wygoda) nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana.



Rys. 2. Widok ulicy W. Reymonta
Fig. 2. View on W. Reymonta streets

Przyjęta zasada hierarchicznego systemu funkcjonalnego pozwala wyróżnić następujące klasy ścieżek rowerowych:

- a) klasa głównych tras komunikacyjnych o minimalnej prędkości projektowej 30 km/godz., wynikających z układu ogólnomiejskiego i regionalnego, obsługującego w pierwszej kolejności ruch międz dzielnicowy i międzynarodowy – transgraniczny (Republika Czeska),
- b) klasa tras uzupełniających – zbiorowych, łączących osiedla dzielnic ze sobą oraz z trasami głównymi, rozprowadzających ruch z tras głównych wewnątrz dzielnicy; minimalna prędkość projektowa to 20 km/godz. zalecana - 30 km/godz.,
- c) klasa tras lokalnych, to głównie ulice uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania o prędkości projektowej rzędu 20 km/h, pozwalające na dotarcie ścieżkami do 100% źródeł i celów podróży;



Rys. 3. Widok – wizualizacja ulicy W. Reymonta

Fig. 3. View - visualisation of the W. Reymonta street

Ze względu na sposób realizacji odcinków ścieżek można wyróżnić następujące elementy:

- wydzielone drogi (ścieżki) dla rowerów jedno- i dwukierunkowe;
- ulice uspokojonego ruchu oraz ciągi pieszo-jezdne w strefach zamieszkania;
- pasy rowerowe na jezdni;
- ciągi pieszo-rowerowe;
- małe rondo o jednym pasie ruchu, zapewniające bezpieczne przeplatanie się ruchu na skrzyżowaniach;

Sposób prowadzenia trasy rowerowej w pasie drogowym, a w szczególności decyzja o segregacji lub integracji ruchu rowerowego z samochodowym zależy przede wszystkim od natężenia i prędkości ruchu samochodowego.

Podstawowe warunki, jakie muszą spełniać ścieżki rowerowe, określone zostały w rozporządzeniu 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. nr 43 z 1999 r., poz. 430 z późniejszymi zmianami). W rozporządzeniu tym określone zostały minimalne parametry dróg dla rowerów, wynoszące:

- 1,5 m - gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2,0 m - gdy jest ona dwukierunkowa,
- 2,5 m - gdy ze ścieżki mogą korzystać również piesi.

Pochylenia podłużne ścieżek rowerowych powinny przekraczać 5%, w wyjątkowych wypadkach dopuszcza się pochylenia do 15%. Przy określaniu nawierzchni niedopuszczalne są uskoki większe niż 1 cm, co przekłada się też na ograniczenia wysokości krawężników oraz głębokość rowków odpływowych na przejazdach dla rowerów. Rozporządzenie ustala również wysokość skrajni nad ścieżką rowerową na poziomie 2,5 m (przejazdy w tunelach, pod znakami; w wyjątkowych przypadkach dopuszcza się wysokość 2,2 m). Rozporządzenie to jednak nie określa minimalnych promieni łuków czy zagadnień związanych z widocznością na przejazdach i skrzyżowaniach.

Przy prowadzeniu ścieżek przy drogach wojewódzkich trzeba pamiętać, że jedynym organem uprawnionym do dysponowania obszarem objętym pasem drogowym jest zarząd drogi - dlatego szczegółowe warunki prowadzenia ścieżek rowerowych w pasach drogowych - odpowiednio do kategorii dróg publicznych (i klas dróg i ulic) mogą być określone w fazie projektowo-budowlanej, zgodnie z przepisami prawa budowlanego, prawa drogowego i przepisami wykonawczymi, w tym z Rozporządzeniem 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. nr 43, poz. 430). Przedmiotowa koncepcja może być realizowana (zgodnie z zakresem umowy) po zakończeniu wstępnych uzgodnień z zarządcami dróg powiatowych i wojewódzkich, o które wystąpi Wykonawca i które zostaną przekazane w formie pisemnej Zamawiającemu w terminie wyznaczonym przez ww. zarządców.

PODSUMOWANIE

Poniżej przedstawiono w postaci punktów najważniejsze wnioski i wytyczne, które pojawiły się podczas opracowywania koncepcji rozbudowy ścieżek:

- na terenie miasta i okolic istnieje bardzo duża liczba użytkowników rowerów, dojeżdżających codziennie do centrum i oczekujących na wytyczenie i budowę bezpiecznych tras rowerowych,
- powinno się dążyć do ograniczenia penetracji wybranych obszarów miasta, a szczególnie centrum, przez samochody osobowe i ruch tranzytowy,
- konieczne jest uwzględnianie w projektowaniu urbanistycznym potrzeb ruchu pieszego i rowerowego;

- uwzględnianie przebiegu tras rowerowych i towarzyszącej im infrastruktury przy każdorazowym planowaniu remontów i przebudów dróg, co w znaczny sposób zmniejsza koszty budowy ścieżek,
- powinno się zabiegać o rozszerzenie stosowania obszarów dla rowerów wolnych od ruchu samochodowego, obszarów ruchu pieszego, stref ruchu uspokojonego (ograniczenie prędkości do 30 km/h) w obszarach ścisłej zabudowy mieszkaniowej;
- powinno się faworyzować energooszczędne i mniej obciążających środowisko środki transportu, min.: transport rowerowy,
- na trasach zbiorczych i dojazdowych powinno się stosować rozwiązania ułatwiające wykonywanie skrętu w prawo.

Użytkownicy rowerów w Raciborzu zwrócili uwagę na potrzebę dodatkowego oznakowania samych rowerzystów, np. w formie dodawania kamizelek odbłaskowych do rowerów przy zakupie roweru czy w stacjach serwisowych.

W skali 1-5 użytkownicy oceniają ścieżki rowerowe w Raciborzu od 1 do 2 pkt. Wyraźnie widać, że potencjał w postaci zainteresowanych użytkowników ścieżek rowerowych Racibórz posiada ponadprzeciętny, a do zrobienia jest bardzo dużo.

BIBLIOGRAFIA

1. Kopta T., Uzdalewicz Z., Nowotka W.: Transport rowerowy. Śląski Związek Gmin i Powiatów, Katowice 2000.
2. König C.: Forderung des Radverkehrs im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen". Bonn 1997.
3. Sign up for the bike – design manual for a cycle – friendly infrastructure. CROW record 10/1993.
4. Larsen J.: National cycle routes in European countries, Sustrans, Bristol 1996.
5. "FahrRad", Informationen zum Radverkehr in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Invalidenstrasse 44, 10115 Berlin.
6. Doubalik P.: Cykloatlas Česko. SHOCart, spol. S r.o., Vizovice 2003.