

# Koncepcja tras rowerowych dla miasta Jelenia Góra



MAJ 2015



## SPIS TREŚCI

Spis treści .....	3
1. Przedmiot opracowania .....	5
1.1 Podstawa i cel opracowania .....	5
1.2 Zakres opracowania .....	5
1.3 Podstawowe dokumenty i literatura .....	6
2. Uwarunkowania Miasta Jelenia Góra .....	6
2.1 Uwarunkowania demograficzne .....	6
2.2 Uwarunkowania transportowe .....	7
2.2.1 Układ drogowy .....	7
2.2.2 Komunikacja zbiorowa .....	7
2.2.3 Ruch rowerowy .....	9
2.2.3.1 Infrastruktura rowerowa.....	9
2.2.3.2 Rekreacja, turystyka i sport.....	10
2.2.3.3 Kluczowe bariery dla rozwoju ruchu rowerowego .....	11
3. Koncepcja tras rowerowych.....	15
3.1 Hierarchia tras rowerowych.....	16
3.1.1 Trasy Główne.....	16
3.1.2 Trasy Zbiorcze.....	16
3.1.3 Trasy Rekreacyjne .....	17
3.1.4 Pozostałe Trasy.....	18
3.2 Trasy rowerowe – rodzaje.....	19
3.3 Połączenia z sąsiednimi gminami .....	19
3.3.1 Gmina Janowice Wielkie .....	19
3.3.2 Gmina Mysłakowice .....	19
3.3.3 Gmina Podgórzyn .....	19
3.3.4 miasto Piechowice .....	20
3.3.5 Gmina Jeżów Sudecki .....	20

3.4 Infrastruktura towarzysząca .....	20
3.4.1 Stojaki rowerowe.....	20
3.4.2 Bike and Ride (cyclobus, transport, turystyka).....	20
3.5 Promocja i edukacja.....	21
3.5.1 Komunikacja rowerowa.....	22
3.5.2 Rekreacja, sport i turystyka rowerowa.....	22
Spis zdjęć .....	23
Spis schematów .....	23

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

### 1.1 Podstawa i cel opracowania

Opracowanie pn. Koncepcja tras rowerowych dla miasta Jelenia Góra (zwana dalej Koncepcją) zostało wykonane na podstawie umowy nr RM-F.272.22.2014 pomiędzy Miastem Jelenia Góra a Danielem Chojnackim.

Koncepcja stanowi podstawowy element procesu planowania rozwoju sieci rowerowej. Na jej podstawie możliwe będzie przyjęcie oceny pilności realizacji poszczególnych elementów sieci oraz ustalenie harmonogramu ich realizacji.

Jako podstawową wytyczną przyjęto holenderską zasadę „5 wymogów” [1], które powinny spełniać następujące parametry:

- spójność – infrastruktura rowerowa tworzy spójną całość i łączy wszystkie cele i źródła podróży;
- bezpośredniość – minimalizacja współczynnika wydłużenia;
- atrakcyjność - system rowerowy jest czytelny dla użytkownika, bezpieczny społecznie, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiada potrzebom użytkowników;
- bezpieczeństwo – infrastruktura rowerowa gwarantuje bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno rowerzystów jak i innych użytkowników dróg;
- wygoda – minimalizacja współczynnika opóźnienia; możliwie wysoka prędkość projektowa.

Realizacja sieci tras wskazanych w niniejszym opracowaniu będzie się wiązać z:

- wzrostem ruchu rowerowego (poprawa mobilności mieszkańców),
- poprawą bezpieczeństwa mieszkańców i odwiedzających gminę,
- wzrostem atrakcyjności turystycznej regionu,
- zwiększeniem przychodu gminy i usługodawców.

### 1.2 Zakres opracowania

W świetle ww. umowy zespół projektowy przygotował:

- inwentaryzację obszaru gminy (pas drogowy, generatory ruchu, tereny zielone, skróty, „wąskie gardła” oraz inne) wraz z dokumentacją fotograficzną;
- analizę danych demograficznych, lokalizację przystanków komunikacji zbiorowej, handlu i innych kluczowych generatorów ruchu;
- opis techniczny zawierający między innymi metodologię wyznaczenia tras rowerowych;
- opracowanie graficzne koncepcji tras rowerowych dla Miasta Jelenia Góra z podziałem na trasy Główne, Zbiornicze i Rekreacyjne wraz z wyznaczeniem styków z gminami sąsiednimi;
- zasady lokalizacji parkingów rowerowych (Bike & Ride).

## 1.3 Podstawowe dokumenty i literatura

- [1] Manual for Bicycle Traffic, CROW, Ede 2007;
- [2] Ludność Jeleniej Góry, Wikipedia;
- [3] Uchwała Rady Miejskiej Jeleniej Góry Nr 269/XXXV/2008 z dnia 23 września 2008 r. w sprawie Lokalnego programu rewitalizacji miasta Jeleniej Góry na lata 2008 – 2013;
- [4] <http://stat.gov.pl/>;
- [5] <http://www.mzk.jgora.pl/>;
- [6] Cennik przewozu osób i bagażu pojazdami Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego sp. z o.o. w Jeleniej Górze;
- [7] Regulamin określający warunki obsługi podróży, <http://www.pks.jgora.pl/pl/199/regulamin-przewozowy.html>;
- [8] Uchwała Rady Miejskiej Jeleniej Góry nr 574.LXI.2014 z dnia 10.XI.2014 r. w sprawie Strategii rozwoju Miasta Jeleniej Góry na lata 2014-2025;
- [9] <http://www.palac-wojanow.pl/>.

## 2. UWARUNKOWANIA MIASTA JELENIA GÓRA

### 2.1 Uwarunkowania demograficzne

Jelenia Góra jest jednostką administracyjną o statusie miasta na prawach powiatu. Graniczy z 6 gminami: Jeżów Sudecki, Mysłakowice, Podgórzyn, Stara Kamienica, Piechowice i Janowice Wielkie oraz z Republiką Czeską. Jelenia Góra liczy ponad 82 tys. mieszkańców [2] i zajmuje powierzchnię 109,2 km<sup>2</sup>. Gęstość zaludnienia na terenie miasta wynosi 785 osób na km<sup>2</sup>. [3]

Od końca lat 90 liczba ludności Jeleniej Góry systematycznie maleje. W rekordowym roku 1998 wynosiła ponad 93 tys. Jest to spowodowane zarówno migracją poza gminę w obszarze Kotliny Jeleniogórskiej jak i migracją zarobkową oraz edukacyjną.

## 2.2 Uwarunkowania transportowe

### 2.2.1 Układ drogowy

Jelenia Góra leży na skrzyżowaniach ważnych dróg krajowych i wojewódzkich rozprowadzając ruch w Kotlinie Jeleniogórskiej. Najważniejszą z nich jest droga krajowa nr 3 łącząca Świnoujście z Jakuszcami i Czechami oraz droga krajowa nr 30 prowadząca do Zgorzelca i Niemiec. Drogi wojewódzkie nr 365, 366, i 367 łączą stolicę kotliny odpowiednio z Legnicą, Piechowicami, i Wałbrzychem. Układ komunikacyjny biegnący w kierunku Karkonoszy nadaje ton strukturze osadniczej miasta.

Połączenie najważniejszych kurortów Kotliny Jeleniogórskiej tj. Karpacza i Szklarskiej Poręby z innymi obszarami w kraju również odbywa się przez Jelenią Górę.

Pomimo tak dużego znaczenia komunikacyjnego w Jeleniej Górze ruch samochodowy odbywa się bez większych przeszkód. Praktycznie niespotykane jest tutaj jeszcze zatłoczenie ulic porównywalne z innymi większymi miastami naszego kraju.

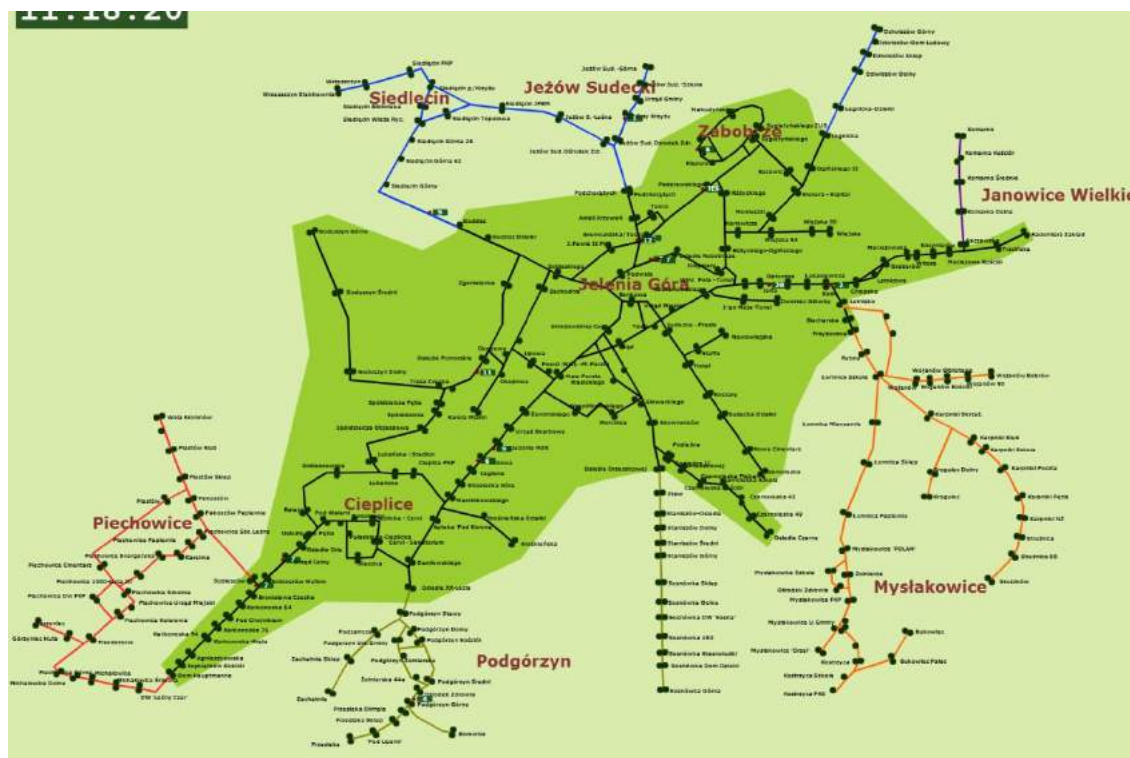
Tendencja przyrostu ilości samochodów jest jednak niekorzystna. W 2013 roku w Jeleniej Górze zarejestrowanych było 513 pojazdów na 1000 mieszkańców [4]. Liczba ta jest już większa niż średnia Unii Europejskiej, która wynosi 484 samochody na 1000 mieszkańców. Planowana rozbudowa układu drogowego spowoduje szybszy przyrost ilości pojazdów a co za tym idzie zwiększy się zatłoczenie na drogach. Doświadczenia innych miast pokazują, że walka z korkami poprzez poszerzanie układu drogowego jest tak samo skuteczna jak „odchudzenie poprzez popuszczanie pasa”. To zdecydowanie dobry moment aby zapewnić konkurencyjny dla samochodu sposób przemieszczania się po mieście przy wykorzystaniu roweru.

### 2.2.2 Komunikacja zbiorowa

#### a) Komunikacja autobusowa

Schemat komunikacji funkcjonujących 27 linii autobusowych na terenie Jeleniej Góry obrazuje schemat nr 1 [5]. Operatorem komunikacji zbiorowej jest Miejski Zakład Komunikacyjny sp. z o.o., który jednocześnie świadczy usługi w okolicznych gminach tj. Podgórzyn, Mysłakowice, Janowice Wielkie, Jeżów Sudecki i Piechowice.





**Schemat 1. Schematy komunikacji zbiorowej na terenie Kotliny Jeleniogórskiej.**

Obecnie w regulaminie przewozów przewóz rowerów jest możliwy pod warunkiem wykupienia biletu normalnego w granicach dwóch stref opłat, którego koszt wynosi 4,8 zł [6].

Autobusowe połączenia dalekobieżne są realizowane z wykorzystaniem właśnie przebudowywanego dworca autobusowego. Głównym operatorem przewozów osobowych jest PKS Tour Jelenia Góra sp. z o.o., w którego regulaminie przewozów brak jest informacji odnośnie przewozu rowerów [7].

W kontekście ruchu rowerowego brak jest innych form integracji z komunikacją zbiorową jak chociażby parkingów rowerowych zlokalizowanych przy ważnych przystankach przesiadkowych.

### **b) Komunikacja kolejowa**

Znaczenie Jeleniej Góry jako węzła kolejowego od lat 90 systematycznie malała. Kurczyła się ilość taboru, pracowników oraz linii, które obsługiwała największa stacja kolejowa w mieście. Ze względu na zły stan infrastruktury funkcjonujące połączenia nie oferowały dobrej oferty przewozowej.

Na dzień dzisiejszy na terenie Jeleniej Góry funkcjonują następujące stacje kolejowe:

- Jelenia Góra Zachodnia
- Jelenia Góra Cieplice,
- Jelenia Góra Orle,
- Jelenia Góra Sobieszów.

Od kilku lat daje się zaobserwować poprawę warunków. Systematycznemu przyspieszeniu ulega linia Jelenia Góra – Wrocław. Odtworzono tzw. kolej Izerską łączącą Szklarską z Jakuszczykami i Korenov w Czechach. Na dworcu kolejowym udostępniony został zadaszony parking rowerowy



(niestety z wadliwymi stojakami) a w ciągu linii w kierunku Wrocławia przystanki wyposażono w stojaki rowerowe.



Zdjęcie 1. Parking rowerowy na terenie dworca kolejowego.

## 2.2.3 Ruch rowerowy

### 2.2.3.1 Infrastruktura rowerowa

Pomimo braku spójności sieci tras rowerowych w Jeleniej Górze ruch rowerowy kształtuje się na wysokim poziomie. Z jednej strony dzieje się tak za sprawą rozwijającej się mody na aktywne spędzanie czasu z drugiej służy coraz większej ilości mieszkańców w codziennych podróżach.

Brak ciągłości tras jest widoczny również pomiędzy najgęściej zaludnionymi obszarami zabudowy mieszkaniowej, centrum miasta oraz obszarami przemysłowymi. Istniejące odcinki tras rowerowych w większości zostały wykonane w niefunkcjonalny sposób nagminnie korzystając z chodników. Takie kształtowanie sieci rowerowej powoduje konflikty pomiędzy rowerzystami i pieszymi oraz zniechęca do jazdy rowerem potencjalnych użytkowników.



Zdjęcie 2. Ulica Ogińskiego - trasa rowerowa wyznaczona na chodniku.

Na ulicach o charakterze lokalnym często brak jest zorganizowanych stref ruchu uspokojonego, które swym zasięgiem powinny obejmować całe osiedla mieszkaniowe. To najtańszy i zarazem bardzo skuteczny sposób na prowadzenie ruchu rowerowego, który niesie za sobą wiele dodatkowych pozytywnych skutków jak np. ograniczenie hałasu, emisji trujących gazów czy poprawę bezpieczeństwa. Na wielu ulicach, pomimo wprowadzenia ograniczenia prędkości, brak jest fizycznych środków uspokojenia ruchu przez co ograniczenia nie są stosowane.

Problemy te powinny zostać systemowo rozwiązane dzięki Standardom projektowym i wykonawczym dla systemu rowerowego Miasta Jeleniej Góry.

Najlepsze trasy rowerowe w Jeleniej Górze to przede wszystkim te wyprowadzające ruch rowerowy poza granice administracyjne gminy lub leżące poza obszarem gęstej zabudowy np. w ciągu ul. Sudeckiej, wzdłuż Doliny Bobru czy ul. Jana Pawła II. Popularne ich wykorzystanie świadczy o ogromnym rowerowym potencjale drzemącym w Jeleniej Górze. Zarówno w aspekcie turystycznym, sportowym, rekreacyjnym jak i komunikacyjnym.



Zdjęcie 3. Ulica Sudecka - trasa rowerowa.

### 2.2.3.2 Rekreacja, turystyka i sport

Przez Jelenią Górę przebiega wiele rowerowych szlaków turystycznych i rekreacyjnych. Znajdują się one zarówno w obszarach zurbanizowanych jak i leśnych czy górskich. Ciekawym przykładem szlaku długodystansowego jest szlak ER-6 „Dolina Bobru” prowadzący z Lubawki do Bolesławca. Ze względu na bardzo atrakcyjne otoczenie miasta zarówno pod kątem przyrodniczym jak i kulturowym ruch rowerowy kształtuje się w wielu różnych kierunkach.

**Do głównych ośrodków generujących dziś rowerowy ruch rekreacyjny i turystyczny w Jeleniej Górze i okolicach zaliczyć można między innymi:**

- Dolina Ogrodów i Pałaców (w tym między innymi Dwór Czarne, Pałac Schaffgotschów, Pałac Paulinum, Pałac Łomnica, Pałac Wojanów, Pałac Dębowy, Pałac w Bukowcu, Pałac na Wodzie),
- Plac Ratuszowy,
- Park Zdrojowy z Teatrem Zdrojowym,
- Park Norweski,

- Muzeum Karkonoskie,
- Willa Gerharta Hauptmanna,
- Perła Zachodu, Grzybek i Park Krajobrazowy Doliny Bobru,
- Zamek Chojnik,
- Góra Szybowcowa,
- Park Miniatur Zabytków Dolnego Śląska,
- Karkonoski Park Narodowy (w tym między innymi trasy rowerowe w Izerach, wodospad Szklarka, Przetęcz Karkonoska),
- Świątynia Wang,
- Sztolnie w Kowarach.

Aby turystyka i rekreacja rowerowa stała się bardziej masowa wśród mieszkańców oraz stała się atrakcyjnym produktem turystycznym dla odwiedzających kotlinę wskazany jest rozwój wysokiej klasy tras rowerowych.

Ze względu na górzisty charakter rejonu cała Kotlina Jeleniogórska jest bardzo dobrym miejscem do trenowania kolarstwa szosowego oraz górskiego. Już dziś istnieje wiele dróg asfaltowych z dobrą nawierzchnią bez dużego ruchu samochodowego oraz liczne leśne drogi szutrowe.

Istnieją oddolne inicjatywy przystosowujące do górskiej jazdy kolejne tereny na terenie Jeleniej Góry jak np. Rejon Pałacu Paulinum.

### 2.2.3.3 Kluczowe bariery dla rozwoju ruchu rowerowego

#### a) Brak spójnego szkieletu tras rowerowych

Liniowy układ drogowy Miasta Jelenia Góra nie posiada swojego rowerowego odpowiednika. Nie spójne lub nie funkcjonalne odcinki pomiędzy Zabobrzem a centrum miasta nie stanowią wystarczającej zachęty dla wielu mieszkańców do wyboru tego środka transportu. Odcinki trasy rowerowej nie są również połączone z Cieplicami a dalej z Sobieszowem. Brak możliwości komfortowego poruszania się w otoczeniu centrum. Istnieje odpowiednia baza do realizacji takiego połączenia.



Zdjęcie 4. Ulica Kurpińskiego - brak ciągłości trasy rowerowej.



### **b) Niewystarczająca ilość ulic przyjaznych dla rowerzystów**

Oprócz komfortowego szkieletu tras rowerowych inne ulice powinny również zapewniać możliwość jazdy rowerem. Ulice powinny być przystosowywane dla ruchu rowerowego między innymi w następujący sposób:

- Uspokajanie ruchu,
- Wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów,
- Wyznaczanie kontrapasów rowerowych,
- Dopuszczanie ruchu pod prąd na ulicach jednokierunkowych,
- Wyłączanie ruchu rowerów spod zakazów wjazdów.

Przystosowywanie ulic dla ruchu rowerowego powinno odbywać się przy wykorzystaniu metod opisanych w Standardach projektowych i wykonawczych systemu rowerowego dla Miasta Jeleniej Góry.



**Zdjęcie 5. Ulica Wolności – nieprzyjazna dla rowerzystów.**

### **c) Rowerowe chodniki**

Obecnie w ciągu dużej ilości ulic realizowane są trasy rowerowe jedynie poprzez oznakowanie chodników jako drogi dla pieszych i rowerzystów. Bez zmian infrastrukturalnych jak poszerzenie, eliminacja elementów ze skrajni, obniżenia krawężników, wytyczenia przejazdów dla rowerzystów są to działania nie sprzyjające ruchowi rowerowemu. Takie kształtowanie tras jest niezgodne z wieloma przepisami ale co ważniejsze nie ma pozytywnego wpływu na rozwój ruchu rowerowego. W uzasadnionych przypadkach istnieje inna metoda na dopuszczanie ruchu rowerowego na chodnikach przy pomocy kombinacji znaków C-16 + T-22.