



Streszczenie koncepcji rozwoju tras rowerowych na terenie Gminy Miejskiej Zgorzelec

KONSULTACJE SPOŁECZNE



Spis treści

1	Wprowadzenie	2
2	Istniejąca infrastruktura rowerowa	3
2.1	Najważniejsze zidentyfikowane problemy	3
3	Główne założenia rozwoju sieci rowerowej	6
3.1	Docelowa długość sieci rowerowej	7
4	Planowane inwestycje rowerowe	9
4.1	Trasy I kategorii inwestycyjnej	9
4.2	Trasy II kategorii inwestycyjnej	12
5	Integracja tras rowerowych z transportem zbiorowym i siecią ponadlokalną	16
5.1	Powiązania ze stacjami kolejowymi	16
5.2	Połączenia z sąsiednimi obszarami	16
6	Planowane miejsca obsługi rowerzystów	17
6.1	Stacja kolejowa Zgorzelec Miasto	17
6.2	Most im. Papieża Jana Pawła II	17
6.3	Stacja kolejowa Zgorzelec	18
6.4	Zalew Czerwona Woda	18
7	Etapy realizacji planowanych inwestycji	19
7.1	Etap I – stworzenie podstawowej sieci rowerowej	19
7.2	Etap II – uzupełnienie i rozbudowa sieci	21
7.3	Uwarunkowania realizacji inwestycji	23
8	Podsumowanie i konsultacje społeczne	24

1 Wprowadzenie

Gmina Miejska Zgorzelec podejmuje działania mające na celu rozwój infrastruktury rowerowej oraz poprawę warunków przemieszczania się po mieście. W tym celu opracowano „Koncepcję rozwoju tras rowerowych na terenie Gminy Miejskiej Zgorzelec”, która określa kierunki rozbudowy istniejącej sieci, wskazuje brakujące połączenia oraz przedstawia propozycje inwestycji służących poprawie bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów.

Głównym założeniem Koncepcji jest stworzenie spójnej i funkcjonalnej sieci tras rowerowych, umożliwiającej wygodne przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi częściami miasta. Planowana infrastruktura ma służyć zarówno osobom korzystającym z roweru w codziennych podróżach do pracy, szkoły czy punktów usługowych, jak i mieszkańcom wykorzystującym rower w celach rekreacyjnych.

Istotnym elementem Koncepcji jest również poprawa dostępności głównych generatorów ruchu, takich jak placówki oświatowe, obiekty handlowe i usługowe, tereny rekreacyjne oraz stacje kolejowe. Uwzględniono także potrzebę rozwijania połączeń z sąsiednią Gminą Zgorzelec, niemieckim Görlitz oraz trasami o znaczeniu ponadlokalnym.

Koncepcja została opracowana na podstawie analizy istniejącej infrastruktury rowerowej, przeprowadzonej inwentaryzacji terenowej oraz oceny możliwości rozwoju sieci. Dokument wskazuje proponowane przebiegi tras, ich znaczenie dla układu komunikacyjnego miasta, a także rekomendowaną kolejność realizacji inwestycji.

Koncepcja ma charakter planistyczny i kierunkowy. Przedstawione rozwiązania stanowią podstawę do dalszych prac projektowych, podczas których konieczne będzie uwzględnienie szczegółowych warunków technicznych, przestrzennych, własnościowych i organizacyjnych.

2 Istniejąca infrastruktura rowerowa

Na terenie Gminy Miejskiej Zgorzelec funkcjonuje obecnie około **19,8 km tras rowerowych**. Infrastruktura ta obejmuje odcinki zlokalizowane w różnych częściach miasta, zarówno wzdłuż głównych ulic, jak i w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych oraz rekreacyjnych.

Istniejące trasy stanowią podstawę do dalszego rozwoju sieci rowerowej. Ich rozmieszczenie jest jednak nierównomierne, a część odcinków nie posiada bezpośrednich połączeń z pozostałymi elementami infrastruktury.

W ramach opracowania przeprowadzono inwentaryzację istniejących tras, obejmującą między innymi ocenę stanu nawierzchni, oznakowania pionowego i poziomego, oświetlenia, wyposażenia oraz występujących przeszkód i ograniczeń.

2.1 Najważniejsze zidentyfikowane problemy

Brak ciągłości tras rowerowych

Jednym z głównych problemów jest występowanie pojedynczych odcinków infrastruktury, które nie tworzą spójnego systemu. W niektórych miejscach trasy kończą się bez odpowiedniej kontynuacji, co utrudnia przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi częściami miasta. Przerwy w sieci występują między innymi w rejonie skrzyżowań i mostów.

Stan techniczny nawierzchni

Na części istniejących tras stwierdzono nierówności, spękania, ubytki oraz miejscowe zapadnięcia nawierzchni. Dodatkowym utrudnieniem są studzienki, włazy i inne elementy infrastruktury technicznej znajdujące się w obrębie tras rowerowych.

Znaczna część infrastruktury została wykonana z kostki betonowej lub brukowej, która w przypadku występowania nierówności zapewnia mniejszy komfort jazdy niż nawierzchnia asfaltowa.

Oznakowanie tras

Podczas inwentaryzacji zidentyfikowano miejsca, w których brakuje oznakowania poziomego lub istniejące oznakowanie jest wytarte i wymaga odnowienia. Lokalnie występuje również nieczytelne lub nieprawidłowe oznakowanie pionowe, w tym znaki zasłonięte przez roślinność.

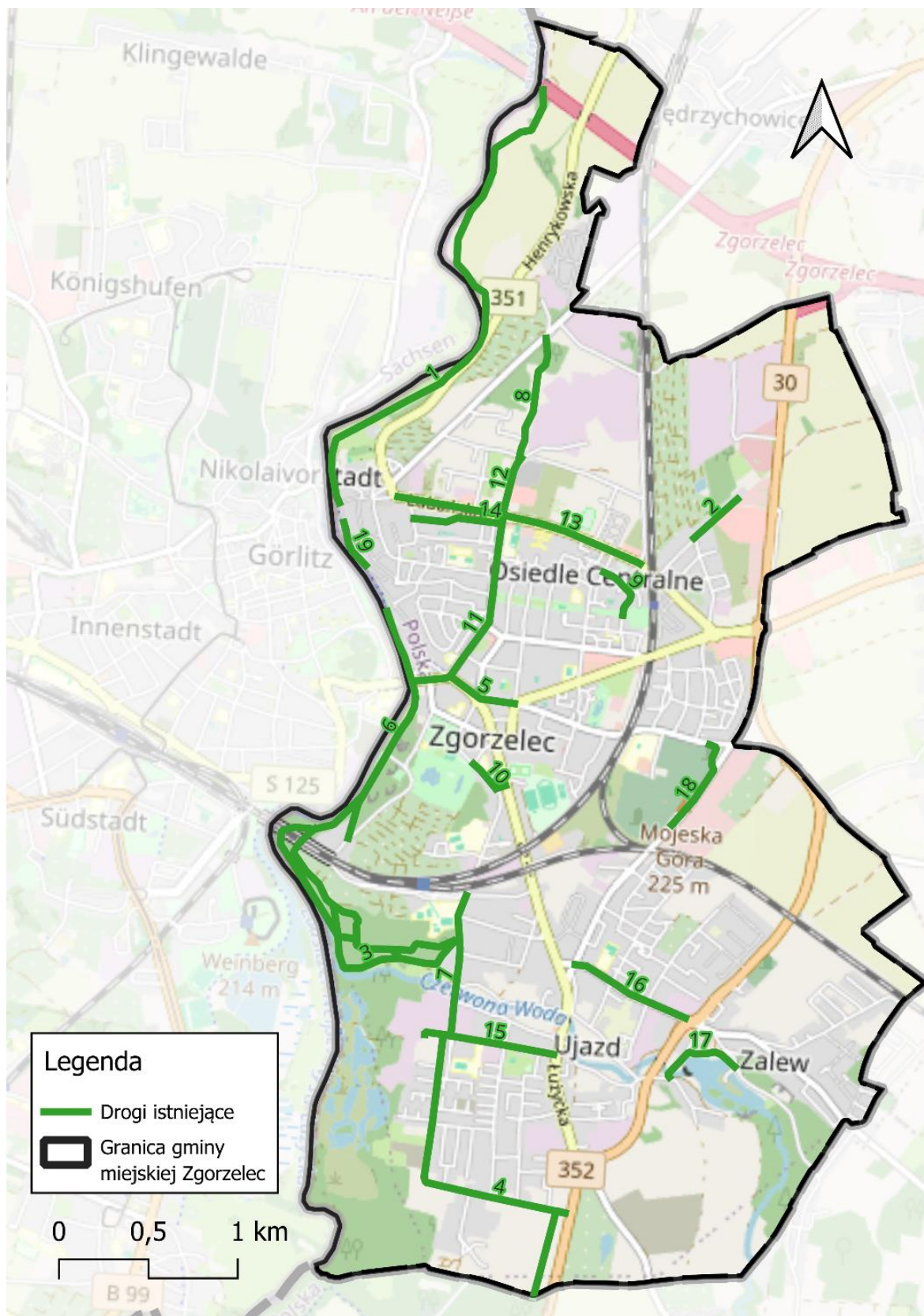
Utrudnienia związane z roślinnością

Na niektórych odcinkach roślinność wkracza w przestrzeń przeznaczoną dla rowerzystów lub przerasta nawierzchnię. Może to ograniczać dostępną szerokość trasy oraz obniżać komfort i bezpieczeństwo użytkowników.

Niewystarczające powiązania pomiędzy trasami

Istniejąca infrastruktura nie zapewnia jeszcze odpowiednio rozwiniętych połączeń pomiędzy wszystkimi istotnymi obszarami miasta. Konieczne jest przede wszystkim uzupełnienie brakujących odcinków oraz zapewnienie możliwości kontynuowania podróży rowerem bez konieczności korzystania z niepowiązanych ze sobą fragmentów sieci.

Zidentyfikowane problemy stanowiły podstawę do wyznaczenia nowych tras oraz określenia kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej.



Rysunek 1. Istniejące odcinki dróg rowerowych.

Źródło: opracowanie własne.

3 Główne założenia rozwoju sieci rowerowej

Podstawowym celem Koncepcji jest utworzenie spójnego systemu tras rowerowych, który będzie stanowił alternatywę dla podróży samochodem na wybranych dystansach oraz poprawi dostępność komunikacyjną poszczególnych części miasta.

W opracowaniu przyjęto następujące główne kierunki rozwoju infrastruktury:

- Zapewnienie ciągłości istniejących tras: Priorytetem jest połączenie obecnie funkcjonujących odcinków w jeden system. Realizacja brakujących fragmentów ma umożliwić przemieszczanie się pomiędzy różnymi częściami miasta bez konieczności częstego opuszczania infrastruktury rowerowej.
- Uzupełnienie brakujących połączeń: Planowana sieć obejmuje nowe odcinki, których zadaniem będzie połączenie istniejących tras, poprawa dostępności terenów mieszkaniowych oraz stworzenie dodatkowych możliwości przemieszczania się rowerem.
- Połączenie głównych generatorów ruchu: Rozwój infrastruktury ma zapewnić lepszy dostęp do miejsc, do których mieszkańcy regularnie podróżują. Dotyczy to przede wszystkim szkół, miejsc pracy, obiektów usługowych, terenów rekreacyjnych oraz punktów transportu zbiorowego.
- Integracja z transportem zbiorowym: Istotnym założeniem jest poprawa możliwości łączenia podróży rowerowych z przejazdami kolejką. Obejmuje to zarówno rozwój tras prowadzących do stacji kolejowych, jak i zapewnienie odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej bezpieczne pozostawienie roweru.
- Poprawa dostępności centrum miasta: Koncepcja zakłada rozwój połączeń umożliwiających sprawniejszy dojazd rowerem do centralnej części Zgorzelca oraz przemieszczanie się pomiędzy centrum a pozostałymi obszarami miasta.
- Rozwój powiązań ponadlokalnych: Ważnym elementem planowanego systemu jest zapewnienie połączeń z terenami sąsiedniej Gminy Zgorzelec, miastem Görlitz oraz trasami rowerowymi prowadzącymi poza granice miasta.

3.1 Docelowa długość sieci rowerowej

W Koncepcji przewidziano rozbudowę infrastruktury rowerowej do łącznej długości około **46,56 km**.

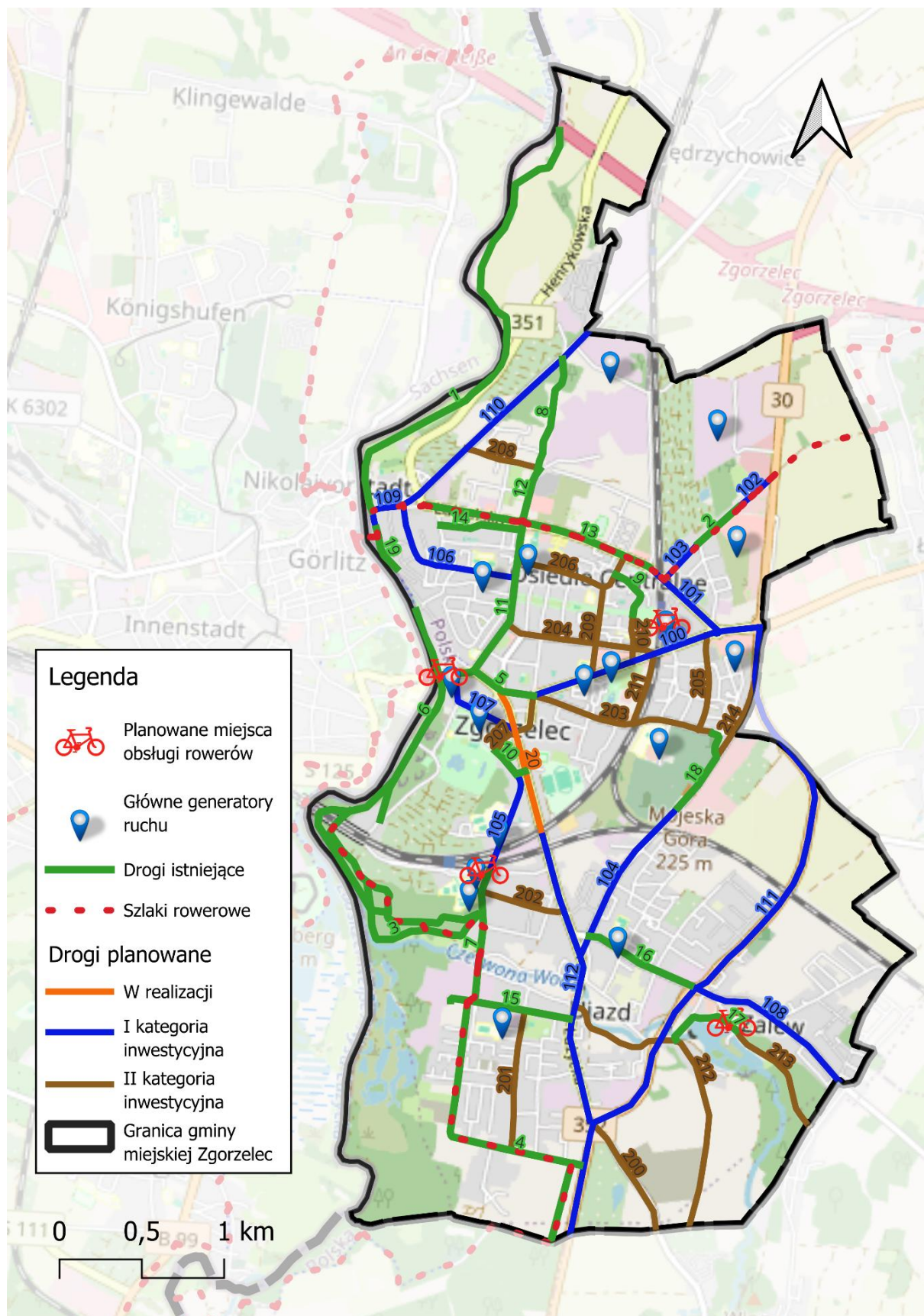
Docelowy układ obejmuje:

Tabela 1. Długości poszczególnych kategorii infrastruktury rowerowej

Rodzaj infrastruktury	Długość
Istniejące trasy rowerowe	19,8 km
Odcinki znajdujące się w realizacji	0,86 km
Planowane trasy I kategorii inwestycyjnej	14,9 km
Planowane trasy II kategorii inwestycyjnej	11,0 km
Docelowa sieć rowerowa	46,56 km

Źródło: opracowanie własne.

Realizacja założeń koncepcji pozwoli na znaczące zwiększenie długości infrastruktury rowerowej oraz poprawę jej dostępności na terenie miasta.



Rysunek 2. Docelowa sieć dróg rowerowych

Źródło: opracowanie własne.

4 Planowane inwestycje rowerowe

W Koncepcji wyznaczono dwa główne rodzaje planowanych inwestycji, różniące się znaczeniem dla funkcjonowania całej sieci rowerowej.

Pierwsza kategoria obejmuje odcinki o podstawowym znaczeniu dla stworzenia spójnego układu tras. Druga kategoria obejmuje połączenia uzupełniające, które mają zwiększyć dostępność infrastruktury oraz rozbudować sieć o dodatkowe relacje lokalne i rekreacyjne.

4.1 Trasy I kategorii inwestycyjnej

Do I kategorii inwestycyjnej zaliczono 13 odcinków o numerach 100–112, których łączna długość wynosi około 14,9 km.

Są to trasy o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania przyszłej sieci rowerowej. Ich realizacja pozwoli przede wszystkim połączyć istniejące fragmenty infrastruktury, zlikwidować najważniejsze przerwy oraz zapewnić dostęp do głównych generatorów ruchu.

Tabela 2. Planowane drogi rowerowe - I kategoria

Lokalizacja	Numer	Zarząd dróg	Opis	Długość [m]
Wzdłuż ul. Armii Krajowej	100	Gminna	Odcinek stanowi połączenie istniejącej trasy nr 5 z rejonem drogi krajowej nr 30. Jego realizacja pozwoli na uzupełnienie brakującego ogniwa sieci rowerowej w centralnej części miasta i poprawę ciągłości połączeń w tym obszarze.	1 450
Wzdłuż ul. Zamiejsko Lubańskiej	101	Gminna	Odcinek stanowi przedłużenie istniejącej trasy nr 13 oraz zapewnia jej powiązanie z planowanym odcinkiem nr 100 w ciągu ul. Armii Krajowej. Realizacja pozwoli na zwiększenie spójności sieci w tej części miasta.	581
Wzdłuż Alei Lipowych	102	Gminna	Odcinek uzupełnia istniejącą trasę nr 2 i zapewnia jej kontynuację w kierunku drogi krajowej nr	281

			30. Jego realizacja pozwoli na poprawę ciągłości sieci oraz bezpieczeństwa dojazdu rowerem w tej relacji.	
Wzdłuż ul. Dzikiej	103	Gminna	Odcinek zapewnia powiązanie istniejącej trasy nr 2 z planowanym odcinkiem nr 101, tworząc brakujące połączenie pomiędzy elementami sieci rowerowej w tej części miasta.	305
Wzdłuż ul. gen. Władysława Andersa	104	Gminna	Odcinek zapewnia połączenie pomiędzy istniejącymi trasami nr 16 i 18. Jednocześnie poprawia dostępność rowerową Szkoły Podstawowej nr 2, stanowiącej jeden z istotnych generatorów codziennych podróży.	1 096
Wzdłuż ul. Powstańców Śląskich	105	Gminna	Odcinek tworzy bezpośrednie połączenie pomiędzy istniejącymi trasami nr 7 i 10, uzupełniając lukę w obecnej sieci. Zapewnia również bezpieczny dojazd rowerem do Zespołu Szkół Zawodowych i Licealnych im. Górników i Energetyków Turowa.	622
Wzdłuż ul. Bolesławieckiej, Jarosława Iwaszkiewicza i Bolesława Prusa	106	Gminna	Odcinek stanowi uzupełnienie istniejącej sieci w rejonie trasy nr 11 oraz zapewnia obsługę rowerową Szkoły Podstawowej nr 5. Jego realizacja zwiększy dostępność infrastruktury rowerowej dla terenów mieszkaniowych i oświatowych w tej części miasta.	1 059
Wzdłuż ul. Bolesława Domańskiego, Partyzantów i Wolności	107	Gminna	Odcinek zapewnia połączenie istniejącej trasy nr 11 z odcinkiem nr 20, dla którego opracowywana jest dokumentacja projektowa. Trasa obsługuje jednocześnie ważne	552

			generatory ruchu, w tym Liceum Ogólnokształcące, Miejski Dom Kultury oraz Park im. Andrzeja Błachanca.	
Wzdłuż ul. Władysława Stanisława Reymonta	108	Powiatowa	Odcinek stanowi przedłużenie istniejącej trasy nr 16 w kierunku Zalewu Czerwona Woda. Jego realizacja zapewni ciągłość infrastruktury oraz poprawi dostęp rowerowy do jednego z istotnych terenów rekreacyjnych miasta.	1 103
Wzdłuż ul. Wrocławskiej	109	Gminna	Odcinek stanowi brakujące połączenie pomiędzy istniejącymi trasami nr 1 i 19. Jego realizacja pozwoli na likwidację przerwy w sieci i utworzenie spójnego ciągu rowerowego w tej części miasta.	302
Wzdłuż ul. Bolesławieckiej	110	Wojewódzka	Odcinek umożliwia rozwój połączenia rowerowego Zgorzelca z Jędrzychowicami. Ze względu na przebieg wzdłuż drogi o znaczącym ruchu samochodowym szczególnie istotne jest zapewnienie bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu rowerowego.	1 421
Wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 352	111	Wojewódzka	Odcinek tworzy istotne połączenie północnej i południowej części projektowanej sieci, umożliwiając sprawne przemieszczanie się z południowych obszarów miasta w kierunku centrum. Pełni funkcję obwodowego korytarza rowerowego, uzupełniającego połączenia prowadzone przez centralną część Zgorzelca.	4 330
Wzdłuż ul. Łużyckiej	112	Gminna	Odcinek stanowi kontynuację trasy nr 20, dla której obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa.	1 829

			Jego realizacja pozwoli na dalsze prowadzenie infrastruktury rowerowej w kierunku południowej części miasta i zwiększy ciągłość całego układu.	
--	--	--	--	--

Źródło: opracowanie własne.

4.2 Trasy II kategorii inwestycyjnej

Do II kategorii inwestycyjnej zaliczono 15 odcinków o numerach 200–214, o łącznej długości około 11 km.

Trasy te mają charakter uzupełniający. Ich realizacja pozwoli na zwiększenie dostępności infrastruktury rowerowej w poszczególnych osiedlach, rozwój połączeń pomiędzy istniejącymi i planowanymi trasami oraz poprawę obsługi terenów mieszkaniowych i rekreacyjnych.

Tabela 3. Planowane drogi rowerowe - II kategoria

Lokalizacja	Numer	Zarząd dróg	Opis	Długość [m]
Wzdłuż ul. Sulikowskiej	200	Powiatowa	Odcinek stanowi kontynuację planowanej infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Sulikowskiej oraz umożliwia rozwój połączenia w kierunku Tylic. Jego realizacja pozwoli na rozszerzenie miejskiej sieci o istotne powiązanie z terenami Gminy Zgorzelec.	794
Wzdłuż ul. Józefa Chełmońskiego	201	Gminna	Odcinek zapewnia obsługę rowerową przyległych terenów mieszkaniowych oraz tworzy połączenie pomiędzy istniejącymi trasami nr 4 i 15. Jego realizacja pozwoli na zwiększenie spójności sieci w tej części miasta.	853
Wzdłuż ul. Grunwaldzkiej i Świętego Jana	202	Gminna	Odcinek zapewnia obsługę przyległych terenów mieszkaniowych oraz tworzy powiązanie pomiędzy planowaną infrastrukturą w rejonie ul. Sulikowskiej a istniejącą	520

			trasę nr 7. Pozwoli tym samym na uzupełnienie brakującego połączenia w sieci.	
Wzdłuż ul. Bohaterów II AWP	203	Powiatowa	Odcinek tworzy połączenie pomiędzy istniejącymi trasami nr 5 i 18, uzupełniając brakujące ogniwo sieci. Jednocześnie zapewnia bezpieczniejszy dojazd rowerem do Szkoły Podstawowej „Tęcza”, stanowiącej istotny generator codziennych podróży.	1 141
Wzdłuż ul. Romualda Traugutta	204	Gminna	Odcinek zapewnia obsługę rowerową przyległych terenów mieszkaniowych oraz tworzy alternatywne połączenie względem intensywnie użytkowanego ciągu ul. Armii Krajowej. Pozwala tym samym na rozprowadzenie ruchu rowerowego wewnątrz centralnej części miasta.	919
Wzdłuż ul. Krańcowej	205	Gminna	Odcinek stanowi kontynuację istniejącej trasy nr 18 w kierunku centrum handlowego, a jednocześnie zapewnia obsługę rowerową sąsiednich terenów mieszkaniowych. Jego realizacja poprawi dostępność jednego z istotnych generatorów ruchu.	588
Wzdłuż ul. Władysława Broniewskiego	206	Gminna	Odcinek zapewnia obsługę rowerową Osiedla Centralnego oraz dogodny dostęp do Parku Paderewskiego. Jego realizacja pozwoli na poprawę powiązań pomiędzy terenami mieszkaniowymi a obszarem zieleni i rekreacji.	550
Wzdłuż ul. Emilii Plater	207	Gminna	Odcinek tworzy powiązanie pomiędzy istniejącymi trasami nr 10 i 5, uzupełniając lokalny układ	455

			połączeń rowerowych i zwiększając jego spójność w centralnej części miasta.	
Wzdłuż ul. Gustawa Poluszyńskiego	208	Gminna	Odcinek zapewnia obsługę rowerową osiedla zabudowy jednorodzinnej oraz powiązanie z istniejącymi trasami nr 8 i 12. Umożliwia również bezpieczniejsze skomunikowanie tego obszaru z rejonem drogi wojewódzkiej.	466
Wzdłuż ul. Józefa Poniatowskiego	209	Gminna	Odcinek zapewnia obsługę rowerową Osiedla Centralnego oraz poprawia dostępność centrum handlowego. Stanowi uzupełnienie lokalnej sieci w obszarze charakteryzującym się koncentracją zabudowy mieszkaniowej i usługowej.	776
Wzdłuż ul. Mieczysława Karłowicza	210	Gminna	Odcinek stanowi przedłużenie istniejącej trasy nr 9 oraz zapewnia jej kontynuację w kierunku centrum handlowego. Jego realizacja poprawi dostęp rowerowy do terenów usługowych i zwiększy zasięg istniejącej infrastruktury.	286
Łącznik ul. Armii Krajowej z ul. Boh. II AWP	211	Gminna	Odcinek zapewnia połączenie sieci rowerowej ze stacją kolejową, wspierając integrację transportu rowerowego z transportem zbiorowym. Jego realizacja stworzy dogodne warunki do odbywania podróży łączonych rower i kolej.	447
Wzdłuż ul. Górnowiejskiej i terenów zielonych	212	Gminna	Odcinek pełni przede wszystkim funkcję rekreacyjną, prowadząc w otoczeniu Zalewu Czerwona Woda i terenów zielonych. Jego realizacja pozwoli na rozwój oferty rekreacyjnej miasta oraz zwiększenie dostępności rowerowej terenów wypoczynkowych.	1 930

Wzdłuż ul. Widok	213	Gminna	Odcinek stanowi uzupełnienie istniejącej trasy nr 17 i rozwija sieć rowerową w rejonie Zalewu Czerwona Woda. Położenie w sąsiedztwie terenów zielonych i rekreacyjnych zwiększa jego znaczenie dla ruchu rekreacyjnego.	758
Wzdłuż ul. Słowiańskiej	214	Gminna	Połączenie z istniejącym odcinkiem nr 18 oraz z drogą wojewódzką nr 352	522

Źródło: opracowanie własne.

5 Integracja tras rowerowych z transportem zbiorowym i siecią ponadlokalną

Ważnym elementem Koncepcji jest rozwój infrastruktury umożliwiającej łączenie podróży rowerowych z innymi środkami transportu, w szczególności z koleją.

Rower może pełnić funkcję środka transportu wykorzystywanego na pierwszym lub ostatnim etapie podróży, na przykład podczas dojazdu z miejsca zamieszkania do stacji kolejowej. Wymaga to zapewnienia odpowiednich połączeń rowerowych oraz miejsc umożliwiających bezpieczne pozostawienie roweru.

5.1 Powiązania ze stacjami kolejowymi

W Koncepcji szczególną uwagę zwrócono na dwa punkty obsługi kolejowej: stację Zgorzelec oraz przystanek Zgorzelec Miasto.

W przypadku stacji Zgorzelec dostęp do peronów zapewniają pochylnie, co umożliwia przemieszczanie się z rowerem bez konieczności pokonywania schodów.

Na przystanku Zgorzelec Miasto dostępność jest bardziej ograniczona. Od strony ul. Zamiejsko-Lubańskiej na perony można dostać się pochylnią, natomiast od strony ul. Armii Krajowej dojście prowadzi przez kładkę i schody, bez windy lub pochylni umożliwiającej wygodne przemieszczanie się z rowerem.

W związku z tym Koncepcja wskazuje potrzebę poprawy warunków integracji transportu rowerowego z kolejowym, między innymi poprzez rozwój połączeń prowadzących do stacji oraz zapewnienie odpowiedniej infrastruktury parkingowej.

5.2 Połączenia z sąsiednimi obszarami

Planowana sieć rowerowa ma umożliwiać nie tylko przemieszczanie się w granicach Zgorzelca, lecz także kontynuowanie podróży poza miastem.

Szczególne znaczenie mają powiązania z terenami Gminy Zgorzelec oraz z niemieckim Görlitz. Położenie Zgorzelca przy granicy państwa stwarza możliwość rozwijania połączeń wykorzystywanych zarówno w codziennych podróżach, jak i w turystyce rowerowej.

W Koncepcji uwzględniono również rozwój tras prowadzących w kierunku miejscowości położonych poza granicami miasta, w tym powiązanie w kierunku Tylic.

Rozwój tych połączeń ma umożliwić włączenie miejskiej infrastruktury rowerowej w szerszy system tras regionalnych i transgranicznych.

6 Planowane miejsca obsługi rowerzystów

Oprócz rozbudowy samych tras Koncepcja przewiduje rozwój infrastruktury towarzyszącej, która zwiększy wygodę korzystania z roweru.

W tym celu wskazano **cztery lokalizacje rekomendowane do utworzenia miejsc obsługi rowerzystów (MOR)**.

Miejsca te mają umożliwiać odpoczynek podczas podróży, wykonanie podstawowych napraw roweru, bezpieczne pozostawienie pojazdu oraz uzyskanie informacji o przebiegu tras rowerowych.

6.1 Stacja kolejowa Zgorzelec Miasto

Pierwszą lokalizacją jest rejon przystanku kolejowego Zgorzelec Miasto.

Podstawowym celem utworzenia miejsca obsługi rowerzystów w tej lokalizacji jest poprawa integracji transportu rowerowego z kolejowym. Punkt ma służyć przede wszystkim osobom dojeżdżającym rowerem do przystanku i kontynuującym podróż pociągami.

Rekomendowane wyposażenie obejmuje stojaki rowerowe, zadaszony parking rowerowy, samoobsługową stację naprawczą, pompkę, mapę sieci tras rowerowych oraz oznakowanie kierunkowe.

6.2 Most im. Papieża Jana Pawła II

Drugie miejsce obsługi rowerzystów zaplanowano w rejonie Mostu im. Papieża Jana Pawła II, łączącego Zgorzelec z Görlitz.

Lokalizacja ta ma szczególne znaczenie dla ruchu transgranicznego oraz podróży pomiędzy obydwooma miastami.

Rekomenduje się wyposażenie punktu w stojaki rowerowe, samoobsługową stację naprawczą, ławki oraz tablicę informacyjną przedstawiającą przebieg najważniejszych tras po obu stronach granicy.

Istotnym elementem będzie również czytelne oznakowanie kierunkowe prowadzące do centrum Zgorzelca, Görlitz oraz dalszych tras ponadlokalnych.

6.3 Stacja kolejowa Zgorzelec

Trzecie miejsce obsługi rowerzystów wskazano w rejonie stacji kolejowej Zgorzelec.

Podobnie jak w przypadku przystanku Zgorzelec Miasto, głównym zadaniem planowanej infrastruktury będzie ułatwienie łączenia podróży rowerowych z kolejowymi.

W tej lokalizacji szczególne znaczenie mają bezpieczne stojaki i zadaszone miejsca parkingowe umożliwiające pozostawienie roweru na dłuższy czas.

Dodatkowo rekomenduje się wyposażenie punktu w samoobsługową stację naprawczą, pompkę oraz tablicę z mapą sieci rowerowej i informacjami o dalszych kierunkach podróży.

6.4 Zalew Czerwona Woda

Czwarte miejsce obsługi rowerzystów zaplanowano w rejonie Zalewu Czerwona Woda.

Ze względu na rekreacyjny charakter tego obszaru punkt powinien pełnić przede wszystkim funkcję wypoczynkową.

Rekomendowane wyposażenie obejmuje ławki, stoły, zadaszenie lub wiatę, stojaki rowerowe, kosze na odpady, samoobsługową stację naprawczą oraz tablicę informacyjną z mapą tras rekreacyjnych.

W zależności od dostępnej przestrzeni możliwe jest również utworzenie punktu poboru wody pitnej.

Miejsce to ma służyć zarówno mieszkańcom korzystającym z roweru w celach rekreacyjnych, jak i osobom realizującym dłuższe przejazdy.

7 Etapy realizacji planowanych inwestycji

Ze względu na zakres planowanych inwestycji Koncepcja przewiduje etapową realizację docelowej sieci tras rowerowych.

Podział na etapy wynika przede wszystkim ze znaczenia poszczególnych odcinków dla funkcjonowania całego systemu. W pierwszej kolejności przewidziano realizację tras tworzących podstawowy układ komunikacyjny, a następnie jego uzupełnienie o kolejne połączenia lokalne i rekreacyjne.

7.1 Etap I – stworzenie podstawowej sieci rowerowej

Pierwszy etap obejmuje realizację odcinków nr 100–112, zaliczonych do I kategorii inwestycyjnej, o łącznej długości około 14,9 km.

Głównym celem tego etapu jest stworzenie podstawowego szkieletu sieci rowerowej Zgorzelca.

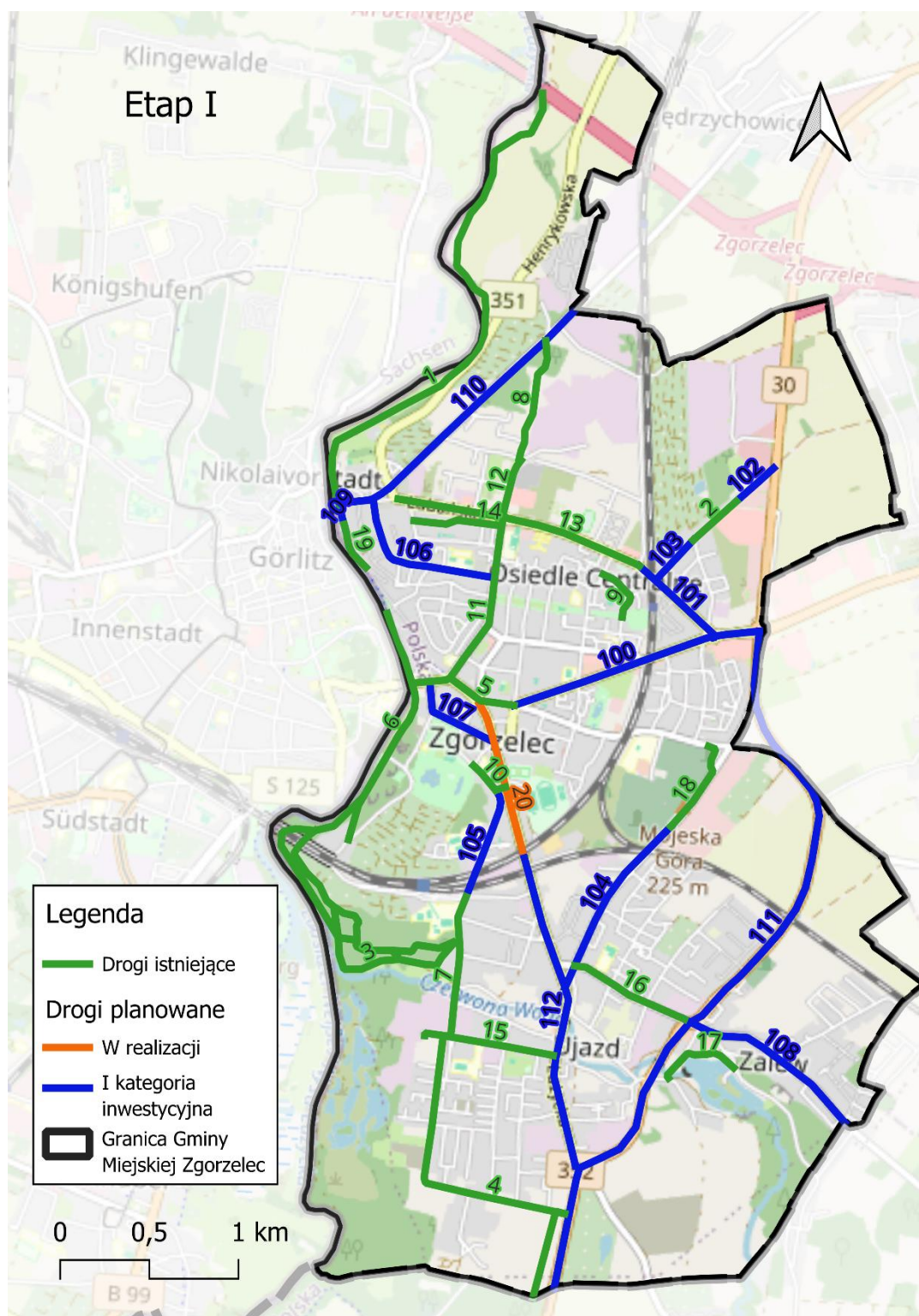
Realizacja planowanych odcinków umożliwi połączenie istniejących fragmentów infrastruktury, uzupełnienie najważniejszych brakujących relacji oraz rozwój tras w kierunkach, które obecnie nie posiadają odpowiedniej obsługi rowerowej.

Szczególne znaczenie mają połączenia planowane wzdłuż ul. Armii Krajowej, ul. Bolesławieckiej, drogi wojewódzkiej nr 352 oraz ul. Łużyckiej.

Uzupełnieniem tych tras będą krótsze odcinki łącznikowe, których zadaniem będzie likwidacja lokalnych przerw pomiędzy istniejącymi elementami infrastruktury.

Ważne będzie również powiązanie planowanych tras z odcinkiem nr 20, znajdującym się w realizacji. Pozwoli to na włączenie nowej infrastruktury do większego systemu połączeń rowerowych.

Efektem pierwszego etapu będzie utworzenie podstawowego układu umożliwiającego przemieszczanie się pomiędzy głównymi częściami miasta.



Rysunek 3. Etapowanie realizacji - I kategoria
Źródło: opracowanie własne.

7.2 Etap II – uzupełnienie i rozbudowa sieci

Drugi etap obejmuje realizację odcinków nr 200–214, zaliczonych do II kategorii inwestycyjnej, o łącznej długości około 11 km.

Jego głównym celem będzie uzupełnienie podstawowej sieci o dodatkowe połączenia, zwiększenie dostępności infrastruktury na terenach mieszkaniowych oraz poprawa obsługi kolejnych generatorów ruchu.

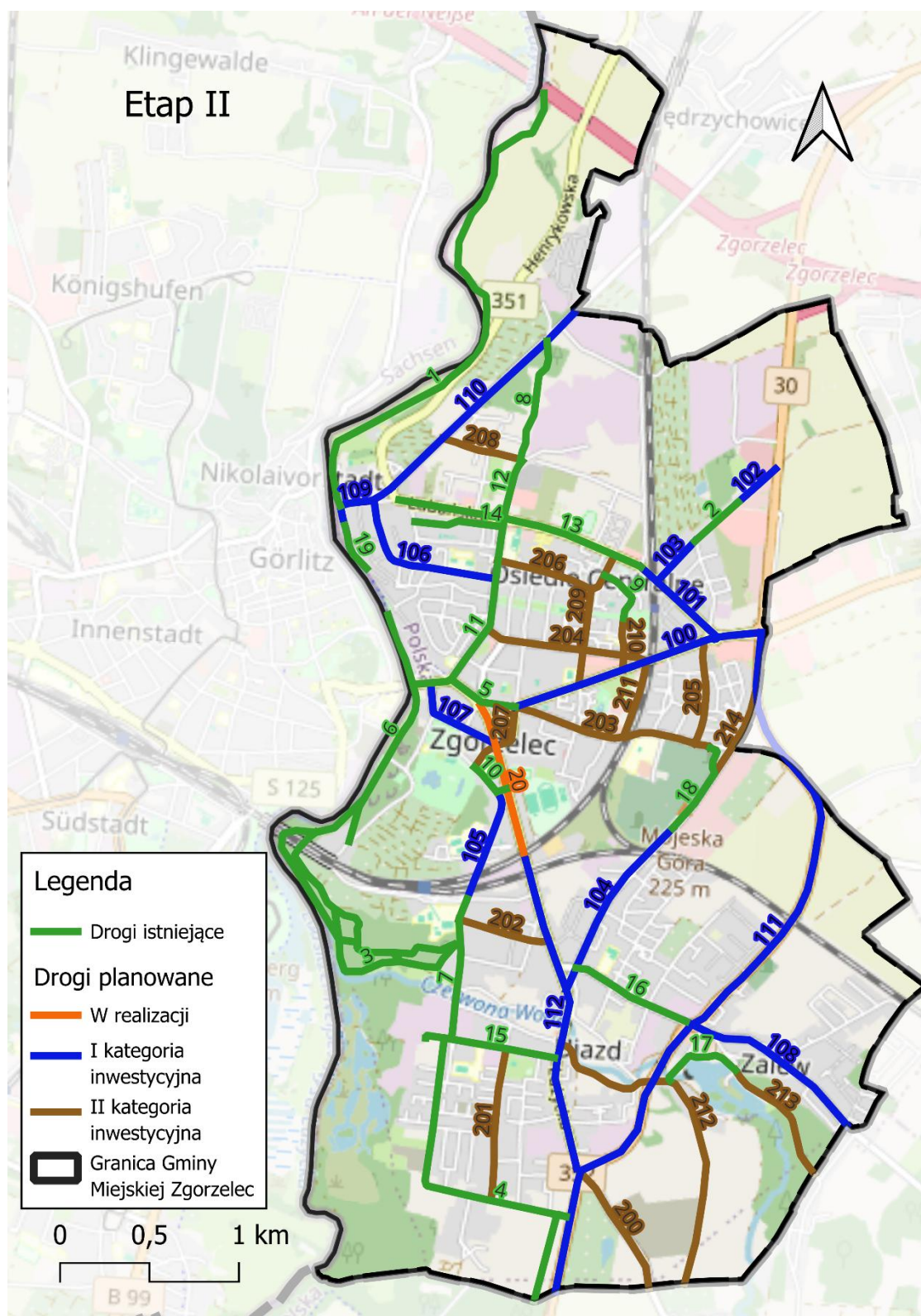
W centralnej i północnej części miasta planowane odcinki umożliwią stworzenie dodatkowych powiązań pomiędzy istniejącymi trasami oraz infrastrukturą przewidzianą do realizacji w pierwszym etapie.

W południowej części Zgorzelca rozwój sieci obejmie między innymi uzupełnienie połączeń obsługujących tereny mieszkaniowe oraz rozbudowę tras w rejonie Zalewu Czerwona Woda.

Przewidziano także dodatkowe powiązania wschodniej części miasta z układem tras prowadzących w kierunku drogi wojewódzkiej nr 352.

Realizacja drugiego etapu pozwoli przekształcić podstawowy układ tras w bardziej rozbudowaną sieć, obejmującą zarówno główne relacje komunikacyjne, jak i połączenia lokalne oraz rekreacyjne.

Po wykonaniu obu etapów, z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury oraz odcinka znajdującego się w realizacji, docelowa długość sieci rowerowej wyniesie około 46,56 km.



Rysunek 4. Etapowanie realizacji - II kategoria.
Źródło: opracowanie własne.

7.3 Uwarunkowania realizacji inwestycji

Przedstawiony podział na etapy określa rekomendowaną kolejność rozwoju infrastruktury, jednak szczegółowa realizacja poszczególnych odcinków będzie wymagała dalszych analiz i prac projektowych.

Do najważniejszych uwarunkowań należą dostępność terenu, szerokość pasa drogowego, istniejące zagospodarowanie, przebieg infrastruktury technicznej, kwestie własnościowe oraz konieczność uzyskania wymaganych uzgodnień.

W przypadku tras przebiegających wzdłuż dróg pozostających w zarządzie innych jednostek konieczna będzie również współpraca z właściwymi zarządcami.

Ostateczne rozwiązania techniczne będą ustalane na kolejnych etapach przygotowania inwestycji.

8 Podsumowanie i konsultacje społeczne

Przedstawiona Koncepcja zakłada stopniową rozbudowę infrastruktury rowerowej na terenie Gminy Miejskiej Zgorzelec, tak aby istniejące i planowane trasy tworzyły spójny system komunikacyjny.

Najważniejszym założeniem jest uzupełnienie brakujących połączeń oraz zapewnienie możliwości wygodnego przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi częściami miasta.

Realizacja Koncepcji pozwoli na rozwój sieci rowerowej z obecnych około 19,8 km do docelowych około 46,56 km. Planowane inwestycje obejmują zarówno trasy o podstawowym znaczeniu komunikacyjnym, jak i połączenia uzupełniające, służące obsłudze osiedli mieszkaniowych, szkół, terenów rekreacyjnych oraz innych ważnych miejsc w mieście.

Uzupełnieniem infrastruktury liniowej będzie rozwój miejsc obsługi rowerzystów oraz poprawa powiązań z transportem kolejowym i trasami prowadzącymi poza granice Zgorzelca.

Przedstawiony dokument stanowi projekt poddawany konsultacjom społecznym. Ich celem jest poznanie opinii mieszkańców na temat proponowanych przebiegów tras, wskazanie miejsc wymagających poprawy oraz zebranie propozycji dotyczących dalszego rozwoju infrastruktury rowerowej.

Zachęcamy mieszkańców do zapoznania się z mapą docelowej sieci rowerowej oraz wypełnienia ankiety konsultacyjnej.

Szczególnie istotne będą uwagi dotyczące brakujących połączeń, bezpieczeństwa ruchu, dostępności poszczególnych części miasta, lokalizacji planowanych tras oraz potrzeb związanych z infrastrukturą towarzyszącą.

Zebrane opinie posłużą do weryfikacji zaproponowanych rozwiązań i będą stanowiły materiał pomocniczy podczas dalszych prac nad Koncepcją.