

# Koncepcja tras rowerowych

## 1. Opis układu komunikacji miejskiej

Geometryczny model sieci ulicznej wykazuje znaczną regularność i posiada charakter promienisty z elementami obwodnic i rusztu. Układ ten można nazwać układem promienisto-pierścieniowym. Pierścienie to obwodnice – zewnętrzna, która przenosi obciążenie tranzytowe o znaczeniu ponadmiejskim oraz wewnętrzna przenosząca obciążenie miejskie.

Generalnie układ promienisty stanowią ulice, których kontynuacje stanowią drogi wylotowe z miasta. Składa się on z dziewięciu promieniście rozchodzących się ciągów ulicznych z których osiem ma wyraźną kontynuację w postaci dróg wylotowych zachowujących zasadniczy kierunek na długości wielu kilometrów. Są to:

- 1) ul. Łużycka – droga wojewódzka nr 282
- 2) al. Wojska Polskiego – droga powiatowa
- 3) al. Zjednoczenia - droga wojewódzka nr 280
- 4) ul. Stefana Batorego – droga wojewódzka nr 281
- 5) ul. Podgórna, Szosa Kisielińska - droga wojewódzka nr 282
- 6) ul. Sulechowska, Poznańska – powiatowa
- 7) ul. Wrocławska – droga gminna
- 8) ulice gen. Władysława Sikorskiego, Kożuchowska, Jędrzychowska – droga wojewódzka nr 283.

Niepełny dziewiąty promień stanowi ul. Botaniczna, która odgałęzia się od ul. Sikorskiego i prowadzi do Ochli. Jej kierunek dubluje licząc od śródmieścia ciąg ulic – ul. Stanisława Moniuszki i ul. Wiśniowa kończąca się na Osiedlu Piastowskim.

Śródmiejska część miasta ujęta jest w nieregularną obwodnicę prowadzona obecnie ulicami: Dąbrówki, Długą, Al. Konstytucji 3 Maja, Lwowską, Ludwika Waryńskiego, ST. Staszica, ST. Wyspiańskiego, B. Chrobrego, Bohaterów Westerplatte, al. Wojska Polskiego.

Część z tej nieregularnej obwodnicy tj. dwujezdniowy ciąg al. Zjednoczenia, ul. Dąbrówki, ul. Długiej, al. Konstytucji 3 Maja spina pięć promieni i wyraźnie oddziela obszar centrum od terenów zabudowy mieszkaniowej.

Pozostała część ulic układu podstawowego wypełnia układ promienisty i tworzy nieregularny ruszt.

Sieć uliczna jest zakłócona wieloma barierami przestrzennymi.

Główną barierę stanowi linia kolejowa niemal styczna do centrum, która odcina północną część miasta.

Sieć uliczna Zielonej Góry pod względem jej geometrii tworzy konfigurację na tyle regularną i w dużym stopniu zmodernizowaną, że oprócz niewielkich zmian zaznaczonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Zielona Góra nie należy spodziewać się, w najbliższym czasie, większych zmian.

## 2. Opis istniejącego układu komunikacji rowerowej

Obecny układ tras rowerowych nie tworzy całościowego systemu, stanowiącego alternatywę dla innych środków transportu, pozwalającego na swobodne przemieszczanie się po mieście.

Większość istniejących ścieżek rowerowych znajduje się w południowej części miasta. Jedynie ścieżka w ul. Zdrojowej zlokalizowana jest w północnej części miasta. Najwięcej ścieżek znajduje się na osiedlach Łużyckim, Słonecznym, Przyjaźni a także w okolicach Jędrzychowa, Stadionu Żużlowego, i Wzgórz Piastowskich. Trasy rowerowe powiązane są z leśnymi drogami i traktami szlakami turystycznymi biegnącymi w kierunku atrakcyjnych miejsc w okolicach miasta tj. Wojewódzki Ośrodek Sportu i Rekreacji w Drzonkowie, Muzeum Etnograficzne w Ochli, Muzeum Wojskowego w Drzonowie, Muzeum Archeologicznego w Świdnicy, na Górę Wilkanowską.

Duża część tras rowerowych zlokalizowana jest poza terenami zurbanizowanymi /w parkach, lasach komunalnych/ i są praktycznie ścieżkami służącymi do rekreacji, kontaktu z przyrodą i turystycznymi.

Znaczna część tych tras rowerowych zlokalizowanych na obrzeżach miasta stanowią, oznakowane lecz gruntowe drogi leśne.

Nieliczne ścieżki rowerowe które przebiegają w terenie zurbanizowanym przebiegają głównie wzdłuż ulic miejskich . Wykonane one zostały przy okazji ich remontu lub przebudowy.

Sieć ścieżek rowerowych wymaga uzupełnienia w obszarze terenów zurbanizowanych w części południowej miasta oraz zbudowania jej od podstaw w północnej części z zapewnieniem integracji z częścią południową tak aby bariery nie stanowiły Trasa Północna, Trasa S-3 oraz tory kolejowe.

## 3. Ogólny opis projektowanego układu komunikacji rowerowej

Przystępując do tworzenia układu komunikacji rowerowej w Zielonej Górze wzięto pod uwagę:

- istniejące odcinki dróg rowerowych zinwentaryzowane w grudniu 2007
- studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Zielona Góra
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego
- obowiązujące przepisy

Założono utworzenie sieci tras głównych i zbiorczych które stanowią trzon sieci tras rowerowych oraz lokalnych łączących zgodnie z ich definicją wybrane punkty miasta.

Planowana sieć tras rowerowych została wytyczona w większości głównymi ulicami miasta które wymagają przebudowy i dostosowania do ruchu rowerowego.

Mapa układu komunikacyjnego będąca załącznikiem do koncepcji zawiera podstawowy układ sieci tras rowerowych a więc trasy główne, zbiorcze oraz na obrzeżach miasta trasy

turystyczne. Przebiegi tych tras zostały w sposób szczegółowy opisane w punktach 4; 5; 6; Zaplanowano też część tras lokalnych, które są istotne z punktu widzenia spójności całego układu komunikacji rowerowej.

### **Trasy główne i zbiorcze**

Trasy główne i zbiorcze powinny być bezkolizyjne w stosunku do innych użytkowników dróg miejskich. Nawierzchnie powinny być wydzielone w postaci nowych dywaników asfaltowych, malowanych linii rozgraniczających lub oznakowania pionowego w miejscach w których wykonanie wydzielenie nawierzchni jest niemożliwe.

Sieć tras rowerowych głównych i zbiorczych powinna być po konsultacjach i zatwierdzeniu przez Urząd Miasta niezmienna w perspektywnym okresie czasu.

### **Trasy lokalne**

Sieć tras lokalnych zaprojektowano w oparciu o aktualne potrzeby komunikacyjne miasta. Sieć tras lokalnych jest zbiorem otwartym.

i będzie się powiększała wraz z aktualnymi potrzebami rozwijającego się miasta /m.in. strefa aktywności gospodarczej, centra handlowe, nowych szlaków turystyczno-krajoznawczych./ lokalnych społeczności, nowych osiedli mieszkaniowych, związanych z dojazdem do miejsca pracy, zakupów, wypoczynku i rekreacji.

Z uwagi na niższą rangę tras lokalnych, przebiegi pozostałych tras lokalnych ustalane będą na etapie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Na nowo powstających obszarach miasta w których planowane są zespoły budynków mieszkalnych, należy wytyczyć nowe lokalne trasy rowerowe powiązane z siecią tras rowerowych głównych i zbiorczych.

### **Trasy turystyczne**

Przez teren miasta szczególnie na ich wylocie przebiegają trasy turystyczne połączone ze turystyczno-krajoznawczymi szlakami rowerowymi.

### **Strefy ruchu uspokojonego.**

Utworzenie we wszystkich miejscach miasta dróg rowerowych w rozumieniu ustawy prawo o ruchu drogowym jest niemożliwe z uwagi na wysoki stopień obszarów miasta. Dlatego też zaproponowano strefy ruchu uspokojonego. Należy unikać wydzielenia ścieżek rowerowych na istniejących osiedlach domków jednorodzinnych i wielorodzinnej zurbanizowania /centrum Zielonej Góry jest ściśle zabudowane/ poszczególnych. Wskazane jest zaplanowanie tam stref ruchu uspokojonego.

Proponuje się również dopuszczenie ruchu rowerowego do ścisłego śródmieścia tj. na deptak.

## **4. Opis tras rowerowych głównych i zbiorczych**

| <b>Oznakowanie trasy</b> | <b>Opis sytuacyjny</b>  |
|--------------------------|---|
| <b>N1</b>                | Początek trasy - skrzyżowanie Al. Zjednoczenia z ul. Energetyków – ul. Energetyków - ul. Stefana Batorego – rondo Stefana Batorego- dalej ul. Stefana Batorego do granicy miasta w kierunku na m. Łężyca.   |
| <b>N2</b>                | Początek trasy - rondo Dmowskiego - ul. Wyspiańskiego – rondo Bandurskiego – wiadukt na ul. Sulechowskiej - ul. Sulechowska - rondo Rady Europy - ul. Poznańska-ul. Truskawkowa - ul. Krępowska do granicy miasta<br>Rozwidlenie – ul. Grzybowa – ul. Poznańska do granicy miasta w kierunku na m. Zawada |
| <b>W1</b>                | Początek trasy – skrzyżowanie ul. Dąbrówki z ul. Łużycką - ul. Łużycka - rondo Jana Pawła II – dalej ul. Łużycka do granicy miasta w kierunku na m. Wilkanów.   |
| <b>W2</b>                | Początek trasy - rondo PCK – al. Wojska Polskiego po obu stronach - skrzyżowanie ul. Zacisze i ul. Stefana Wyszyńskiego - rondo Korcza – dalej północna strona al. Wojska Polskiego- skrzyżowanie z linią kolejową – rondo Piastów Śląskich.  |
| <b>W3</b>                | Początek trasy – Al. Zjednoczenia na wysokości CH Castorama - wiadukt kolejowy - skrzyżowanie z ul. Energetyków – Al. Zjednoczenia do granicy miasta.   |
| <b>E1</b>                | Początek trasy - rondo 11 listopada - ul. Podgórna - skrzyżowanie ul. Waryńskiego z ul. Podgórną – dalej południowa strona ul. Podgórznej wylot ul. Szafrana – północna strona ul. Podgórznej - ul. Szosą Kisielińska - do granicy miasta w kierunku m. Stary Kisielin                                    |
| <b>E2</b>                | Początek trasy – skrzyżowanie ul. Konstytucji 3 Maja - ul. Wrocławskiej –stadion żużlowy- Cmentarz Komunalny - do granicy miasta w kierunku m. Racula.  |
| <b>S1</b>                | Początek trasy – Skrzyżowanie ul. Strzeleckiej, Nowej i Słowackiego – al. Słowackiego – ul. Chmielna – trasa prowadząca przez las komunalny – ul. Strzemienna – ul. Oś. Śląskie – ul. Oś. Pomorskie – koniec trasy ul. Szosa Kisielińska.   |
| <b>S2</b>                | Początek trasy - Skrzyżowanie ul. Strzeleckiej, Nowej i Słowackiego – ul. Piwna – ul. Kożuchowska – ul. Botaniczna - Rondo Zesłańców Sybiru   |
| <b>S3</b>                | Początek trasy - rondo Zesłańców Sybiru – ul. Nowojędrzychowska – do granicy miasta w kierunku na m. Zatonie.   |
| <b>Z1</b>                | Początek trasy - rondo „Przylep” – Trasa Północna – rondo Stefana Batorego – Trasa Północna – rondo Rady Europy - zjazd na teren CH Macro – dalej trasa wg koncepcji miejskiej obwodnicy południowo-wschodniej /skrzyżowanie z linią kolejową, ul. Szosa Kisielińska, ul. Wrocławską,                     |

|           |   |
|-----------|---|
|           | ul. Nową – koniec trasy rowerowej ul. Botaniczna  |
| <b>Z2</b> | Początek trasy – skrzyżowanie ul. Botaniczna-ul. Łabędzia – ul. Łabędzia /koncepcja/- skrzyżowanie z ul. Kilińskiego – ul. Stefana Wyszyńskiego – skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego i ul. Zacisze – rondo H. Lubicz – ul. Działkowa – wylot ul. Działkowej na al. Zjednoczenia.   |
| <b>Z3</b> | Początek trasy – ul. Zamkowa – al. Wojska Polskiego – rondo PCK- ul. Dąbrówki – ul. Długa – ul. Konstytucji 3 Maja - ul Wrocławska - ul. Kupiecka - plac Matejki.- ul. Bolesława Chrobrego – al. Niepodległości - pl. Bohaterów<br>Rozwidlenie - skrzyżowanie al. Niepodległości - z ul. Ułańską - ul. Ułańska w kierunku na do dworca autobusowego |
| <b>Z4</b> | Początek trasy – rondo Anny Borchers /Zielona Strzała/ - wiadukt ul. Stefana Batorego - ul. Rajska – ul. Ludowa – trasa na zapleczu Energopolu – Trasa Północna /zakończenie trasy/   |

## 5. Opis Zielonej Strzały - ZS

Założenia ogólne:

- lokalizacja na terenie po nieczynnej linii kolejowej,
- oświetlona promenada,
- trasa rowerowa dwukierunkowa, wydzielona, bezkolizyjna i bezpieczna,
- szerokość jezdni 4m,
- nawierzchnia asfaltowa w kolorze czerwonym,
- dopuszczenie lokalizowania ciągu pieszego obok trasy rowerowej, na odcinkach gdzie szerokość terenu na to pozwala oraz ławek i pojemników na śmieci

| <b>Punkt lokalizacyjny</b> | <b>Uwagi odnośnie sytuacji trasy rowerowej</b>  |
|----------------------------|---|
| 1.                         | <p>Początek trasy Zielona Strzała (ZS) - połączenie z trasą rowerową ul. Zjednoczenia. Przebieg trasy po terenie nieczynnej linii kolejowej nasypem wzdłuż ogrodów działkowych w kierunku ul. Wojska Polskiego, konieczność utworzenia zjazdu dla rowerzystów do ogrodów działkowych.</p> <p>II etap realizacji inwestycji - może nastąpić po zamknięciu bocznic prowadzącej do wytwórni V&amp;S LUKSUSOWA, będzie obejmować:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przedłużenie trasy ZS w przeciwnym kierunku - do dworca PKP, po terenie bocznic kolejowej wzdłuż ul. Węglowej i ul. Lisiej, dalej przecinając ul. Dąbrowskiego i ul. Batorego,</li> <li>- wykonanie kładki nad ul. Zjednoczenia, ze względu na duże obciążenie ruchem samochodowym.</li> </ul> |

|    |   |
|----|---|
| 2. | <p>Przejazd wiaduktem nad ul. Wojska Polskiego - dwupłaszczyznowy ruch, konieczność utworzenia zjazdów dla rowerzystów na ścieżki rowerowe po obu stronach ul. Wojska Polskiego.</p> <p>Przebieg trasy przez osiedle Łużyckie po terenie nieczynnej linii kolejowej w kierunku ul. Łużyckiej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- początkowo na niewielkim nasypie,</li> <li>- następnie w płaszczyźnie terenu, na tym odcinku następuje włączenie ścieżki rowerowej ul. Krośnieńskiej,</li> <li>- w końcowym odcinku - w wykopie.</li> </ul>  |
| 3. | <p>Przejazd pod wiaduktem ul. Łużyckiej - dwupłaszczyznowy ruch, konieczność utworzenia wjazdów dla rowerzystów na ścieżki rowerowe po obu stronach estakady ul. Łużyckiej.</p> <p>Przebieg trasy po terenie nieczynnej linii kolejowej w kierunku skrzyżowania ulic Wiśniowej – Jaskółczej – 1 Maja – Moniuszki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na krótkim odcinku w wykopie,</li> <li>- następnie przez os. Słoneczne w płaszczyźnie terenu wzdłuż ul. Armii Krajowej, na tym odcinku krzyżuje się z osiedlowymi drogami i ścieżkami,</li> <li>- strefa uspokojonego ruchu, skrzyżowanie ZS z drogami i chodnikami może nastąpić na zasadach ogólnych ruchu drogowego.</li> </ul>   |
| 4. | <p>Przejazd przez skrzyżowanie ulic Wiśniowej – Jaskółczej – 1 Maja – Moniuszki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- brak możliwości wykonania bezkolizyjnego przejazdu dla rowerzystów przez skrzyżowanie o dużym nasileniu ruchu - należy przeprowadzić rower po pasach dla pieszych,</li> <li>- włączenie ze ścieżki rowerowej ul. Wiśniowej.</li> </ul> <p>Przebieg trasy po terenie nieczynnej linii kolejowej w płaszczyźnie terenu, w kierunku skrzyżowania z ul. Ogrodową, na zapleczu garaży. Przed ul. Ogrodową, następuje przerwanie trasy rowerowej ZS przez teren marketu NETTO – jest to teren prywatny, zagospodarowany wokół sklepu na parking ogólnodostępny. Taki stan rzeczy pozwala na włączenie się do ruchu na tym terenie na zasadach ogólnych.</p> |
| 5. | <p>Przejazd na drugą stronę ul. Ogrodowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wykonanie przejazdu dla rowerzystów,</li> <li>- ustawienie znaku „P11”.</li> </ul> <p>Przebieg trasy po terenie nieczynnej linii kolejowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- początkowo w płaszczyźnie terenu,</li> <li>- następnie na nasypie - w kierunku skrzyżowania z ul. Kożuchowską. Ten odcinek stanowi ważny skrót w ruchu pieszym, dlatego sugeruje się wykonanie chodnika dla pieszych (nie jest przedmiotem opracowania) wzdłuż trasy rowerowej.</li> </ul>   |

|    |   |
|----|---|
| 6. | <p>Problematiczny przejazd na drugą stronę ul. Kożuchowskiej – róg ul. Głowackiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wykonanie kładki nad ul. Kożuchowską, ze względu na duże obciążenie ruchem samochodowym,</li> <li>- dwupłaszczyznowy ruch, konieczność utworzenia wjazdów dla rowerzystów na ZS z poziomu ul. Kożuchowskiej po obu jej stronach,</li> </ul> <p>Przebieg trasy przez teren nieczynnej linii kolejowej w kierunku skrzyżowania ulic Nowej – Strzeleckiej – Alei Słowackiego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trasa prowadzi po nasypie wzdłuż odnogi ul. Piwnej, po drugiej stronie trasy znajduje się teren LO III, należy rozważyć wykonanie wjazdu dla rowerzystów na ZS z terenu szkoły,</li> <li>- przejazd na drugą stronę ul. Piwnej: wykonanie przejazdu dla rowerzystów, ustawienie znaku „P11”,</li> <li>- na skrzyżowaniu z ul. Piwną następuje włączenie dla rowerów z ul. Piwnej, po której ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych.</li> </ul>  |
| 7. | <p>Przejazd bezkolizyjny obok skrzyżowania ulic Nowej – Strzeleckiej – Alei Słowackiego.</p> <p>Przebieg trasy stycznie do ul. Nowej przez teren nieczynnej linii kolejowej w kierunku skrzyżowania z ul. Browarną oraz dalej po łuku - do ul. Kożuchowskiej - trasa rowerowa początkowo biegnie w wykopie, a następnie na nasypie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- planuje się niwelację terenu i zrównanie poziomu trasy rowerowej ZS z drogą – ul. Nową, co pozwoli na wykonanie wygodnej, bezkolizyjnej, bezpiecznej ścieżki rowerowej,</li> <li>- rozwiązanie skrzyżowania z ul. Browarną na jednym poziomie umożliwi włączenie do ZS innych tras rowerowych – ul. Nowej, ul. Browarnej oraz ul. Lechitów,</li> <li>- przejazd na drugą stronę ul. Browarnej: wykonanie przejazdu dla rowerzystów, ustawienie znaku „P11”,</li> <li>- ten odcinek jest atrakcyjny dla ruchu pieszego, dlatego sugeruje się wykonanie chodnika dla pieszych oraz ławek (co nie jest przedmiotem opracowania) wzdłuż trasy rowerowej,</li> <li>- dalej trasa rowerowa będzie po łuku w kierunku ul. Kożuchowskiej w okolicy ul. Emilii Plater, między Dometem a WORDem, częściowo nasypem, jako wydzielona i bezkolizyjna.</li> </ul> |
| 8. | <p>Problematiczny przejazd przez ul. Kożuchowską w okolicy ul. Emilii Plater. Zakłócenie w ruchu rowerowym powoduje lokalizacja ogrodzonego terenu składu drzewnego. Utrzymanie ciągłości trasy rowerowej ZS następuje poprzez istniejące ulice: Kożuchowską i Emilii Plater poprzez włączenie się do ruchu na zasadach ogólnych.</p> <p>Dalszy przebieg trasy:</p>   |

|     |  |
|-----|--|
|     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- przez urokliwy zalesiony teren nieczynnej linii kolejowej częściowo po nasypie, w sąsiedztwie osiedla przy ul. Waszczyka,</li> <li>- wydzielona trasa omija ogrodzony terenu szkoły; wysokie walory krajobrazowe.</li> </ul>  |
| 9.  | <p>Przebieg trasy ZS - do ul Botanicznej po nawierzchni gruntowej utwardzonej; otoczeniu lasu trasa zawdzięcza wysokie walory krajobrazowe.</p> <p>W II etapie realizacji inwestycji - będzie to ważny węzeł połączenia Zielonej Strzały z obwodnicą miejską - Trasą Południowo – Wschodnią, dla której przewiduje się wydzieloną ścieżkę rowerową z ruchu kołowego i pieszego.</p>  |
| 10. | <p>Koniec trasy ZS na rondzie ulic Botanicznej i Nowojędrzychowskiej. Zielona Strzała łączy się tutaj ze ścieżkami rowerowymi prowadzącymi do Ochli oraz na Jędrzychów, dając możliwość kontynuowania podróży rowerem do granic miasta i rekreacyjnie - dalej. Dalsze prowadzenie trasy rowerowej po terenie nieczynnej linii kolejowej w kierunku na Kożuchów nie jest możliwe ze względu na istniejące zagospodarowanie tego terenu.</p> |

## 6. Ustalenie zasad ruchu rowerowego w rejonie śródmieścia

Oddzielnym tematem jest obszar śródmieścia oraz ścisłej starówki /deptak/. Na deptaku należy dopuścić ruch rowerowy. Na wszystkich ulicach wjazdowych na deptak należy postawić znaki dopuszczające ruch rowerowy. Wymaga to opracowania szczegółowego projektu organizacji ruchu uzgodnionego z Urzędem Miasta i Policją. W śródmieściu nie przewiduje się wykonania oznakowania poziomego i pionowego w postaci wymalowanych linii na istniejących chodnikach. W obrębie Starego Miasta przecinają się wszystkie osie sieci ulicznej. Dopuszczenie ruchu na deptaku musi się wiązać ze stworzeniem odpowiedniej infrastruktury – odpowiedniej organizacji ruchu z ustaleniem pierwszeństwa ruchu pieszego, tablic informacyjnych. Należy zapewnić bezkolizyjne funkcjonowanie pieszych i rowerzystów.

**Propozycje, wnioski czy uwagi odnośnie sieci dróg rowerowych, zarówno do zinwentaryzowanej części, jak i do planowanej rozbudowy sieci można wysyłać na adres e-mail: [inwestycje@um.zielona-gora.pl](mailto:inwestycje@um.zielona-gora.pl)**