

Zarządzenie Nr 145/2017
Prezydenta Miasta Kalisza
z dnia 6 marca 2017 r.

w sprawie zatwierdzenia „Koncepcji przebiegu tras rowerowych dla Miasta Kalisza”.

Na podstawie art. 30 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r. poz. 446 z późn. zm.) oraz art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz.128) zarządza się, co następuje:

§1.

1. Zatwierdza się „Koncepcję przebiegu tras rowerowych dla Miasta Kalisza”, dalej zwaną „Koncepcją”, stanowiącą załącznik do niniejszego zarządzenia.
2. Koncepcja stanowi podstawowy element procesu planowania rozwoju sieci rowerowej, definiuje najważniejsze, z punktu widzenia ruchu rowerowego, korytarze komunikacyjne w mieście. Na podstawie Koncepcji możliwe będzie kreowanie docelowej sieci układu tras rowerowych oraz przyjęcie priorytetów realizacyjnych.

§2.

1. Nadzór nad wykonaniem zarządzenia powierza się właściwemu merytorycznie Wiceprezydentowi Miasta Kalisza.
2. Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu.

§3.

Zarządzenie podlega publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej.

§4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

w z. Prezydenta Miasta Kalisza

/.../

Barbara Gmerek

Wiceprezydent Miasta Kalisza

Załącznik
do zarządzenia Nr 145/2017
Prezydenta Miasta Kalisza
z dnia 6. marca 2017 r.



KONCEPCJA PRZEBIEGU TRAS ROWEROWYCH DLA MIASTA KALISZA

ko projekty Katarzyna Chojnacka

Wrocław, 01.08.2016r.

SPIS TREŚCI

Spis treści.....	2
Spis Tabel.....	4
Spis Rysunków	4
Spis Map	4
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 Kalisza.....	6
2.1 Uwarunkowania demograficzne.....	6
2.2 Uwarunkowania transportowe.....	7
2.2.1 Układ drogowy.....	7
2.2.2 Komunikacja zbiorowa.....	8
2.2.3 Ruch rowerowy.....	10
2.2.3.1 Infrastruktura rowerowa	10
2.2.3.3 Kluczowe bariery dla rozwoju ruchu rowerowego.....	12
3. Koncepcja tras rowerowych	17
3.1 Hierarchia tras rowerowych	17
3.1.1 Trasy Główne	18
3.1.2 Trasy Pozostałe	20
3.1.3 Oznakowanie tras rowerowych.....	23
3.1.4 Dostosowanie pozostałej siatki ulic dla ruchu rowerowego	24
3.2 Połączenia z sąsiednimi gminami	25
3.2.1 Gmina Nowe Skalmierzyce	26
3.2.2 Gmina Pleszew.....	26
3.2.3 Gmina Godziesze Wielkie	26
3.2.4 Gmina Opatówek.....	26
3.2.5 Gmina Żelazków.....	26

3.2.6 Gmina Blizanów.....	26
3.2.7 Gmina Gołuchów.....	26
3.4 Infrastruktura towarzysząca.....	27
3.4.1 Stojaki rowerowe	27
3.4.2 Bike and Ride.....	27
3.4.3 Wypożyczalnia rowerów publicznych	28
3.5 Promocja i edukacja	28
3.5.1 Komunikacja rowerowa	28
3.5.2 Rekreacja, sport i turystyka rowerowa	29
3.6 Zalecenia do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta oraz Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego	30
3.6.1 Zalecenia dla <i>Studium</i> i <i>MPZP</i>	30
4. Rekomendowane priorytety realizacji koncepcji.....	32
4.1 Rekomendowane działania inwestycyjne	32
4.1.1 TRASA ROWEROWA NR 1.....	32
4.1.2 TRASA ROWEROWA NR 7.....	35
4.1.3 TRASA ROWEROWA NR 11.....	35
4.2 Rekomendowane działania niskokosztowe	35
4.2.1 TRASA ROWEROWA NR 2.....	36
4.2.2 TRASA ROWEROWA NR 4.....	37
4.2.3 TRASA ROWEROWA NR 13.....	37
4.2.4 TRASA NUMER 22.....	38
4.2.5 Udostępnianie ruchu rowerowego pod prąd.....	38
4.2.6 Budowa systemu parkingowego	38

SPIS TABEL

Tabela 1 Rowerowe współczynniki parkingowe dla Kalisza	31
--	----

SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1 Gęstość zaludnienia w gminie Kalisz	7
Rysunek 2 Schematy komunikacji zbiorowej w gminie Kalisz	9
Rysunek 3 Niebezpieczna droga dla rowerów w Kaliszu	11
Rysunek 4 Wzorcowa infrastruktura rowerowa w Kaliszu	11
Rysunek 5 Kładka pieszo - rowerowa na osiedlu Dobrzec.....	12
Rysunek 6 Ulica Stawiszyńska - szeroka jezdnia z potencjałem na wyznaczenie trasy rowerowej ...	13
Rysunek 7 Ulica Górnośląska – nieprzyjazna dla rowerzystów	14
Rysunek 8 Brak przejazdu rowerowego przez ulicę Wojska Polskiego.	15
Rysunek 9 Brak ciągłości trasy rowerowej wzdłuż Wału Bernardyńskiego	15
Rysunek 10 Ulica Wrocławska – rowerowy chodnik, rozwiązanie niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów	16
Rysunek 11 Oznakowanie głównej trasy rowerowej wykorzystujące latarnie.....	23
Rysunek 12 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Górnośląską - etap przejściowy w rejonie skrzyżowań	33
Rysunek 13 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Górnośląską - etap przejściowy poza skrzyżowaniami	33
Rysunek 14 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Górnośląską - etap docelowy	34
Rysunek 15 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Babina.....	34
Rysunek 16 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Stawiszyńską – wariant 1	34
Rysunek 17 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Stawiszyńska – wariant 2	35
Rysunek 18 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Nowy Świat w rejonie skrzyżowań ...	36
Rysunek 19 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Nowy Świat poza skrzyżowaniami....	36
Rysunek 20 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Widok	37
Rysunek 21 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Budowlanych.....	37

SPIS MAP

Mapa nr 1 Koncepcja tras rowerowych

Mapa nr 2 Oznakowanie tras rowerowych

Mapa nr 3 Lokalizacja wypożyczalni rowerów publicznych i parkingów Bike&Ride

Mapa nr 4 Istniejące trasy rowerowe na terenie Kalisza

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

1.1 Podstawa i cel opracowania

Opracowanie pn. Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie Miasta Kalisza (zwana dalej Koncepcją) została wykonana na podstawie umowy nr 2P.272.92.2016 pomiędzy Miejskim Zarządem Dróg i Komunikacji w Kaliszu a firmą KO PROJEKTY Katarzyna Chojnacka.

Koncepcja stanowi podstawowy element procesu planowania rozwoju sieci rowerowej. Definiuje najważniejsze, z punktu widzenia ruchu rowerowego, korytarze komunikacyjne w mieście. Na jej podstawie możliwe będzie kreowanie docelowej sieci układu tras rowerowych oraz przyjęcie priorytetów realizacyjnych.

Jako podstawową wytyczną przyjęto holenderską zasadę „5 wymogów” [1]. Polega ona na spełnieniu poniższych wymagań:

- 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 wiązać się z:

- wzrostem ruchu rowerowego (poprawa mobilności wszystkich mieszkańców),
- poprawą bezpieczeństwa mieszkańców i odwiedzających gminę,
- wzrostem atrakcyjności turystycznej regionu,
- obniżeniem kosztów utrzymania infrastruktury,
- ograniczeniem hałasu oraz emisji trujących gazów (w tym np. PM10, 2,5, CO2),
- zwiększeniem przychodu gminy i przedsiębiorców.

Oprócz tras wskazanych w Koncepcji wszystkie inne ulice powinny być również przyjazne dla ruchu rowerowego. Jest to bardzo istotny aspekt, gdyż aby zapewnić wszystkim mieszkańcom możliwość komfortowego korzystania z roweru, trasy rowerowe powinny powstać również w rejonie obszarów zamieszkania, szkół i wszystkich innych celów i źródeł podróży.

1.2 Zakres opracowania

W świetle ww. umowy zespół projektowy przygotował:

- analizę dostępnych dokumentów planistycznych oraz planów inwestycyjnych,

- inwentaryzację obszaru gminy (pas drogowy, generatory ruchu, tereny zielone, skróty, „wąskie gardła” oraz inne) wraz z dokumentacją fotograficzną,
- inwentaryzację istniejących tras rowerowych z podziałem na rodzaj oraz nawierzchnię,
- analizę danych demograficznych, lokalizację linii oraz przystanków komunikacji zbiorowej, obiektów handlowych, przemysłowych, edukacyjnych, obszarów rekreacyjnych i innych kluczowych generatorów ruchu,
- opis techniczny zawierający między innymi metodologię wyznaczenia tras rowerowych,
- opracowanie graficzne koncepcji tras rowerowych dla Miasta Kalisz z podziałem na trasy Główne i Pozostałe wraz z wyznaczeniem styków z gminami sąsiednimi,
- bariery dla rozwoju ruchu rowerowego,
- wskazania odnośnie budowy rowerowego systemu parkingowego,
- lokalizacje wypożyczalni rowerów publicznych,
- lokalizacje parkingów Bike & Ride,
- listę rekomendowanych działań inwestycyjnych oraz niskokosztowych w zakresie rozwoju ruchu rowerowego.

1.3 Podstawowe dokumenty i literatura

[1] Manual for Bicycle Traffic, CROW, Ede 2007;

[2] Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Kalisza, 2015

[3] Kaliskie Linie Autobusowe - www.kla.com.pl

[4] <http://stat.gov.pl/>;

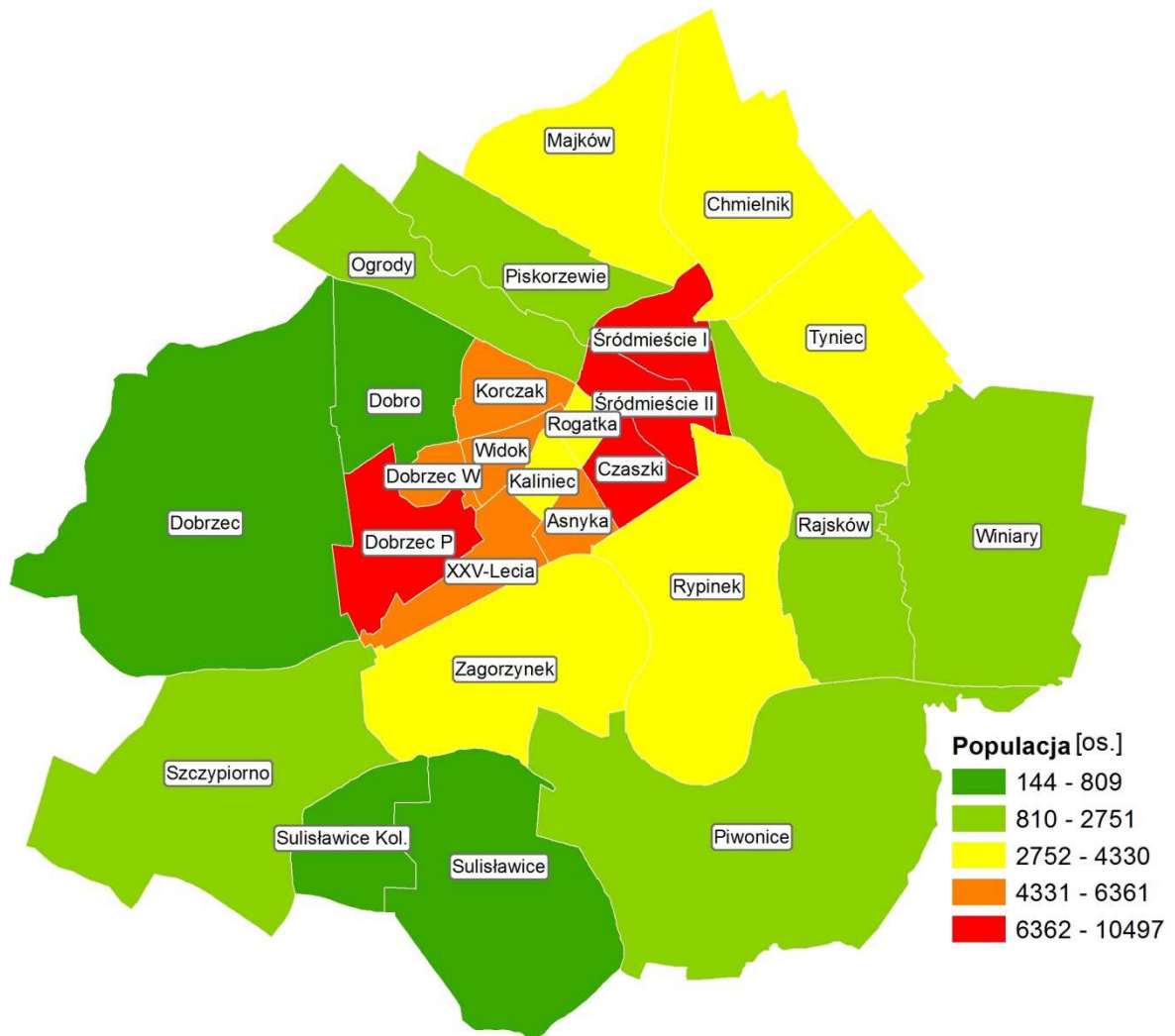
[5] Strategia Rozwoju Miasta Kalisz na lata 2014 - 2024

[6] Regulamin przewozów Kaliskich Linii Autobusowych - <http://www.kla.com.pl/>;

2. UWARUNKOWANIA KALISZA

2.1 Uwarunkowania demograficzne

Miasto Kalisz liczy ponad 104 tyś mieszkańców. Trend liczby ludności delikatnie maleje. Największa liczba mieszkańców żyje w centrum miasta oraz na południowym zachodzie w kierunku dworca kolejowego. Intensywnie rozbudowuje się dzielnica Dobrzec leżąca na zachód od ulicy Podmiejskiej. Struktura zamieszkania stanowi o silnym atucie Kalisza jako potencjalnie bardzo przyjaznego dla rowerzystów. Najgęściej zaludnione obszary leżą w promieniu do 2-3 kilometrów od ścisłego centrum. Są to również odległości dzielące kaliszan do podstawowych generatorów ruchu.



Rysunek 1 Gęstość zaludnienia w gminie Kalisz

2.2 Uwarunkowania transportowe

2.2.1 Układ drogowy

Kalisz leży na skrzyżowaniu następujących dwóch krajowych i trzech wojewódzkich dróg:

- DK nr 12 Łęknica - Lublin
- DK nr 25 Bobolice - Oleśnica
- DW nr 442 Września - Kalisz
- DW nr 450 Kalisz - Opatów
- DW nr 470 Kościelec - Kalisz

Dzięki rozwiniętej sieci dróg oraz domkniętej z wszystkich kierunków obwodnicy drogowej relacje tranzytowe mogą odbywać się z pominięciem ścisłego centrum oraz śródmieścia przy wykorzystaniu tras Stanczukowskiego, Szlaku Bursztynowego oraz zachodniej obwodnicy Kalisza.

Liczne ulice biegnące w śródmieściu charakteryzują się szerokim przekrojem w większości zdominowanym przez ruch samochodowy - zarówno pod kątem ilości pasów ruchu, programów pracy sygnalizacji świetlnej jak i przestrzeni przeznaczonej na parkowanie.

Przeprowadzone wizje terenowe wskazują na liczne rezerwy przestrzenne przeznaczone dzisiaj dla ruchu samochodowego, które jednak nie są wykorzystywane optymalnie. Pomimo dość intensywnego rozwoju sieci drogowej nie obserwuje się procesu redystrybucji przestrzeni na powielanych korytarzach drogowych. Dla przykładu wybudowana w nowym przebiegu droga krajowa nr 25 nie wiązała się ze zmianami parametrów ul. Wrocławskiej, co skutkowało może zachęcaniem kolejnych kaliszan do wyboru samochodu jako głównego środka transportu w mieście. Wiele historycznie szerokich ulic utrzymało swoje parametry i jest to duży potencjał pod kątem budowy tras rowerowych.

Między innymi z tego powodu tendencja przyrostu ilości samochodów w Kaliszu jest niekorzystna. W 2012 roku zarejestrowanych było 521 pojazdów na 1000 mieszkańców [4]. Liczba ta była już wyższa niż średnia Unii Europejskiej, która wynosi 484 samochody na 1000 mieszkańców. Do 2014 roku liczba pojazdów wzrosła do 556 pojazdów na 1000 mieszkańców. Doświadczenia wielu innych miast pokazują, że walka z korkami poprzez budowę kolejnych dróg jest tak samo skuteczna jak „odchudzanie 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 28 linii autobusowych na terenie Kalisza obrazuje Rysunek nr 1. Operatorem komunikacji zbiorowej w Kaliszu jest spółka Kaliskie Linie Autobusowe. Przewoźnik obsługuje również linie łączące Kalisz z sąsiednimi gminami tj. Żelazków, Opatówek, Godziesze, Nowe Skalmierzyce oraz Pleszew.

Najważniejszy węzeł przesiadkowy Kalisza to główny dworzec kolejowy zintegrowany z dworcem autobusowym i galerią handlową. Nieczynna jest stacja kolejowa Piwonice w sąsiedztwie zakładów przemysłowych między innymi Pratt and Whitney.

W planach miasta jest modernizacja centrum przesiadkowego w rejonie dworca kolejowego. Planowana inwestycja skutkować będzie poprawą warunków integracji różnych środków transportu w tym również rowerowego z kolejowym.

Węzeł ten obsługuje kolejowy ruch w kierunku ważnych ośrodków miejskich tj. Wrocław, Łódź i Warszawa. Dodatkowo stanowi istotne połączenie w ramach ośrodka regionalnego Kalisz - Ostrów Wielkopolski.

2.2.3 Ruch rowerowy

2.2.3.1 Infrastruktura rowerowa

W Kaliszu sieć tras rowerowych liczy 40 kilometrów. W zdecydowanej większości są to drogi dla pieszych i rowerów. Istniejąca sieć tras rowerowych została przedstawiona na Mapie nr 4 pn. Istniejące trasy rowerowe na terenie Kalisza. Podzielone zostały na następujące rodzaje:

- drogi dla rowerów - 1,5 km - 4% długości sieci,
- drogi dla pieszych i rowerów - ok. 38,5 km - 96 % długości sieci.

Dodatkowo mapa przedstawia również przebieg:

- Transwielkopolskiej Trasy Rowerowej o długości 13 km,
- Bursztynowego Szlaku Rowerowego o długości 25,5 km.

W ciągu wielu istotnych ulic brak jest na dzień dzisiejszy rozwiązań zapewniających funkcjonalne przemieszczanie się rowerem. Istniejące trasy rowerowe nie stanowią również spójnej sieci.

Dodatkowo wiele z wytyczonych tras rowerowych nie spełnia wymagań funkcjonalnych określonych w Standardach technicznych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Kalisza.

Do podstawowych problemów należy zaliczyć:

- wytyczanie tras rowerowych bez zachowania skrajni poziomej (znaki, wiaty przystankowe, latarnie zlokalizowane nie tylko w skrajni ale również w środku tras rowerowych, słupki przeszkodowe),
- wytyczanie tras rowerowych bez zapewnienia możliwości płynnej jazdy (np. brak przejazdów rowerowych, wysokie krawężniki),
- wytyczanie dróg dla pieszych i rowerzystów na chodnikach,
- nawierzchnia z kostki betonowej.



Rysunek 3 Niebezpieczna droga dla rowerów w Kaliszu

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

W Kaliszu istnieją również drogi dla rowerów o bardzo dobrej jakości, które są doskonałym przykładem jak powinna być projektowana i wykonywana infrastruktura rowerowa. Dotyczy to głównie trasy wzdłuż Proсны, która w pogodne dni cieszy się tak dużą popularnością, że jest już zbyt wąska. Jej popularność świadczy o ogromnym rowerowym potencjale drzemącym w Kaliszu. Zarówno w aspekcie turystycznym, sportowym, rekreacyjnym jak i komunikacyjnym.



Rysunek 4 Wzorcowa infrastruktura rowerowa w Kaliszu

Bardzo dobrym przykładem jest również kładka pieszo- rowerowa na osiedlu Dobrzec, która niezależnie od układu drogowego pozwala przemieszczać się pieszo i rowerem. Kładka ta wykorzystuje dużą różnicę wysokości terenu pomiędzy jezdnią ulicy Hanki Sawickiej a terenem przy zabudowie mieszkaniowej. Dzięki temu rowerzyści i piesi nie są zmuszeni do pokonywania różnic wysokościowych.



Rysunek 5 Kładka pieszo - rowerowa na osiedlu Dobrzec

Brak ciągłości tras jest widoczny również pomiędzy najgęściej zaludnionymi obszarami zabudowy mieszkaniowej, centrum miasta oraz obszarami przemysłowymi. W konsekwencji czego rowerzyści często korzystają nielegalnie z chodników, na których prawdopodobnie czują się bezpieczniej.

Na ulicach o charakterze lokalnym 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. Do najpopularniejszych środków uspokojenia ruchu stosowanych w Kaliszu należą wyniesione przejścia piesze oraz niebezpieczne dla rowerzystów i mało funkcjonalne dla kierowców progi listwowe.

2.2.3.3 Kluczowe bariery dla rozwoju ruchu rowerowego

a) Brak spójnego szkieletu tras rowerowych

Podstawowym rowerowym problemem Kalisza jest fakt, że trasy rowerowe nie są zrealizowane wzdłuż podstawowego układu drogowego w mieście. W konsekwencji tego najgęściej zaludnione obszary miasta nie posiadają możliwości bezpiecznego przejazdu do centrum miasta. Istniejąca trasa, najbliższe centrum, biegnie wzdłuż Prosny. Nie komunikuje ona jednak istotnych obszarów zamieszkania. Najdłuższy ciąg rowerowy to trasa obwodowa biegnąca wzdłuż ulic Łódzkiej, Szlaku

Bursztynowego, Podmiejskiej, Piłsudskiego. W Kaliszu istnieje odpowiednia baza do realizacji wyżej wymienionych, brakujących połączeń.



Rysunek 6 Ulica Stawiszyńska - szeroka jezdnia z potencjałem na wyznaczenie trasy rowerowej

b) Niewystarczająca ilość ulic przyjaznych dla rowerzystów

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

- uspokajanie ruchu,
- wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów,
- wyznaczanie kontrapasów rowerowych,
- dopuszczanie ruchu pod prąd na ulicach jednokierunkowych,
- wyłączenie ruchu rowerów spod zakazów wjazdów.

Przystosowywanie ulic dla ruchu rowerowego powinno odbywać się przy wykorzystaniu metod opisanych w Standardach projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Kalisza.



Rysunek 7 Ulica Górnośląska – nieprzyjazna dla rowerzystów

c) Brak ciągłych tras wzdłuż rzeki Prozny

Obszar leżący w bezpośrednim sąsiedztwie koryta rzecznej Prozny jest naturalnym sprzymierzeńcem dla ruchu rowerowego. Rzeki biegną liniowo omijając jednocześnie różnice wzniesień. Dzięki temu trasy rowerowe biegnące wzdłuż nich cieszą się dużą popularnością wśród zróżnicowanych użytkowników. Fakt ten jest bardzo dobrze widoczny w pogodny dzień, np. na odcinku trasy prowadzącym w kierunku zbiornika Szale. Niestety brak jest licznych przejazdów rowerowych przez jezdnie, które dzielą trasę na niepołączone ze sobą odcinki.

Brak ciągłości tras w dolinach rzecznych dzieli się na dwie główne grupy:

- punktowy brak ciągłości trasy rowerowej pomiędzy istniejącymi trasami (np. przejazd rowerowy przez ul. Wojska Polskiego, Stawiszyńską),
- liniowy brak trasy rowerowej (np. południowy Wał Bernardyński od ul. Stawiszyńskiej do ul. Piłsudskiego).



Rysunek 8 Brak przejazdu rowerowego przez ulicę Wojska Polskiego.



Rysunek 9 Brak ciągłości trasy rowerowej wzdłuż Wału Bernardyńskiego

d) Rowerowe chodniki

W Kaliszu istnieją trasy rowerowe wyznaczone na chodnikach. Bez odpowiednich zmian infrastrukturalnych jak poszerzenie, eliminacja elementów ze skrajni, obniżenia krawężników, wytyczenia przejazdów dla rowerzystów, są to działania nie sprzyjające ruchowi rowerowemu. Takie kształtowanie tras nie ma pozytywnego wpływu na rozwój ruchu rowerowego.



Rysunek 10 Ulica Wroclawska – rowerowy chodnik, rozwiązanie niebezpieczne dla pieszych i rowerzystów

3. KONCEPCJA TRAS ROWEROWYCH

Koncepcja tras rowerowych dla Miasta Kalisza zakłada wytyczenie kluczowego szkieletu połączeń ujętych w dwóch kategoriach:

- trasy główne,
- trasy pozostałe.

Kalisz posiada ogromny potencjał na miasto zdecydowanie bardziej przyjazne rowerzystom. Zwarta zabudowa, nieduże - jak na przejazd rowerem - odległości, koryta rzeczne przecinające centrum miasta to tylko niektóre z mocnych stron Kalisza. Największe osiedla mieszkaniowe nie leżą dalej od centrum miasta niż 3 kilometry. Korytarze rzeki Prosnicy z powodzeniem mogą stanowić bardzo istotną rolę komunikacyjną rozprowadzając ruch rowerowy w rejonie centrum. Jej potencjał - dziś widoczny przede wszystkim pod kątem rekreacyjnym na odcinku łączącym ze Zbiornikiem Szałe - jest możliwy do uruchomienia również na obszarze mocniej zurbanizowanym. Warunkiem do tego powinna być realizacja tras o zbliżonych parametrach wzdłuż istotnych korytarzy komunikacyjnych.

Podstawę rowerowego szkieletu stanowią trasy główne. Łączą ze sobą najważniejsze generatory ruchu oraz osiedla zamieszkania takie jak dworzec kolejowy, centrum miasta, osiedle Dobrzec, zakłady Pratt and Whitney. Korytarze te wyznaczają również najważniejsze kierunki ciężenia poza obszarem Kalisza np. w kierunku Skalmierzyc i dalej Ostrowa Wielkopolskiego.

Wsparcie dla szkieletu tras głównych pełnią trasy pozostałe. Doprowadzają one ruch do tras głównych lub realizują połączenia o mniejszym niż główne trasy potencjale ruchowym.

Uzupełnieniem szkieletu tras głównych i pozostałych są strefy ruchu uspokojonego, dzięki którym całe miasto jest dostępne dla ruchu rowerowego.

Zapisy niniejszej Koncepcji są zbieżne z zapisami Strategii Rozwoju Miasta Kalisz na lata 2014 - 2024, w szczególności z celem operacyjnym nr 5.1 oraz 7.1 [5], który zakłada osiągnięcie funkcjonalnego miasta między innymi poprzez *"działanie zmierzającym do wypełnienia tego założenia będzie budowa spójnej infrastruktury rowerowej obejmującej ścieżki i drogi rowerowe, parkingi „bike&ride”, stojaki na rowery"*.

Szczegółowe rozwiązania zostały przedstawione na Mapie nr 1 pn. Koncepcja tras rowerowych.

3.1 Hierarchia tras rowerowych

Przez trasę rowerową należy rozumieć czytelny i spójny ciąg rozwiązań technicznych, zapewniający bezpieczny i wygodny ruch rowerowy. W skład trasy rowerowej mogą wchodzić następujące rodzaje infrastruktury:

- droga dla rowerów,
- pasy rowerowe,
- strefy ruchu uspokojonego (tzw. Tempo 30),

- strefa zamieszkania
- droga dla pieszych i rowerów.

Opis poszczególnych rodzajów tras oraz metodologię wyboru konkretnego rozwiązania dla danej ulicy zostały zawarte w Standardach projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej Miasta Kalisza. Nie należy łączyć pojęcia trasy głównej i pozostałej z konkretnym rozwiązaniem infrastrukturalnym. Droga dla pieszych i rowerzystów jest rozwiązaniem niezalecanym ze względu na kreowanie konfliktów pomiędzy pieszymi i rowerzystami.

3.1.1 Trasy Główne

Główne trasy rowerowe łączą ze sobą centrum miasta, dzielnice i osiedla mieszkaniowe, centra handlowo-usługowe, dworce kolejowe i inne kluczowe generatory podróży, a także trasy rekreacyjne i turystyczne poza miastem. W skład tras głównych wchodzi też łączniki (sięgacze), umożliwiające skomunikowanie ważnego celu podróży lub tras głównych ze sobą bez niekorzystnej zmiany przebiegu głównej trasy dla rowerów [2].

Wytyczono 8 tras Głównych:

1. Trasa nr 1

Trasa łącząca Nowe Skalmierzyce (i dalej Ostrów Wielkopolski) z dworcem głównym, Centrum, Majkowem oraz gminą Żelazków. Trasa stanowi podstawowy kręgosłup rowerowy Kalisza przecinając gminę z południowego zachodu na północny wschód. Biegnie następującymi ulicami:

- ul. Wrocławską,
- ul. Górnośląską,
- ul. Śródmiejską,
- ul. Kazimierzowską,
- ul. Sukienniczą,
- plac Świętego Józefa,
- ul. Babina,
- pl. Jana Pawła II,
- pl. Kilińskiego,
- ul. Stawiszyńską.

2. Trasa nr 2

Trasa łącząca gminę Nowe Skalmierzyce, zakłady przemysłowe (między innymi Pratt and Whitney), Śródmieście, Wojewódzki Szpital Zespolony, Kampus Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej oraz gminę Gołuchów. Trasa biegnie równolegle do koryta rzeki Prosnicy łącząc południowe i północne części miasta. Biegnie następującymi ulicami:

- ul. Rzymską,
- ul. Częstochowską,
- ul. Nowy Świat,
- ul. Poznańską.

3. Trasa nr 3

Trasa pełni funkcję zamkniętej obwodnicy rowerowej Kalisza. Obsługuje największe osiedla mieszkaniowe, Galerii Kalisz, Wojewódzki Szpital Zespolony, dworzec główny, Park Miejski oraz centrum miasta. Trasa biegnie następującymi ulicami:

- ul. Piłsudskiego,
- ul. Podmiejską,
- Trasą Bursztynową,
- Czarną Drogą,
- alejkami Parku Miejskiego,
- Wałem Bernardyńskim.

4. Trasa nr 4

Trasa łącząca najgęściej zaludniony obszar Kalisza tj. osiedla Dobrzec z centrum miasta. Trasa biegnie następującymi ulicami:

- wewnątrz obszaru zamieszkania,
- ul. Hanki Sawickiej,
- ul. Serbinowską,
- ul. Widok,
- ul. Harcerską,
- ul. Kopernika,
- Skwerem Eligiusza Kor-Walczaka,
- ul. Kościuszki.

5. Trasa numer 5

Trasa wewnątrz trasy nr 3 obsługująca cele i źródła podróży w ścisłym centrum Kalisza. Przebiega z południowego wschodu w rejonie Aquaparku na północny zachód przy osiedlu Piskorzewie. Trasa biegnie następującymi ulicami:

- wzdłuż Parku Miejskiego,
- ul. Łazienną,
- ul. Główny Rynek,
- ul. Kanoniczną,
- ul. Nowy Rynek,
- ul. Majkowską.

6. Trasa numer 6

Trasa biegnąca wzdłuż koryta rzeki Proсны oraz Kanału Bernardyńskiego po obu stronach. Prowadzi w relacji północ-południe łącząc gminy Nowe Skalmierzyce, Godziesze Wielkie oraz

Gołuchów i Blizanów. Stanowi bardzo istotne połączenie zarówno komunikacyjne jak i rekreacyjne obsługując między innymi centrum miasta.

7. Trasa numer 7

Trasa zlokalizowana po południowej stronie koryta Proсны od ul. Częstochowskiej do Galerii Kalisz. Obsługuje cele i źródła podróży leżące na zachód od ścisłego centrum. Biegne wzdłuż następujących ulic:

- Wału Piastowskiego,
- Wału Staromiejskiego,
- ul. Sadowej.

8. Trasa numer 8

Trasa biegnąca wzdłuż Drogi Krajowej nr 12 oraz wzdłuż Drogi Wojewódzkiej nr 470. Łączy tereny leżące na wschód od centrum Kalisza z gminą Opatówek, Żelazków oraz Główną trasą numer 6 biegnącą wzdłuż Proсны. Przebiega następującymi ulicami:

- ul. Łódzką,
- ul. Kaliską,
- ul. Warszawską

3.1.2 Trasy Pozostałe

W skład tras Pozostałych wchodzi trasy Zbiorcze oraz ulice o ruchu uspokojonym. Pozostałe trasy rowerowe łączą trasy Główne z wszystkimi nieobsługiwanyymi przez nie bezpośrednio źródłami i celami podróży [2].

Wytyczono następujące trasy Pozostałe:

9. Trasa numer 9

Trasa łącząca główną trasę nr 2 z gminą Nowe Skalmierzyce biegnącą równoległe do cieku wodnego Krępica. Trasa przebiega wzdłuż następujących ulic:

- ul. Dobrzeckiej,
- ul. Świętego Michała.

10. Trasa numer 10

Trasa będąca łącznikiem trasy numer 1 obsługująca między innymi osiedla mieszkaniowe (np. Dobrzec), śródmieście oraz strefę handlową zlokalizowana na południowym zachodzie miasta. Przebiega wzdłuż następujących ulic:

- Alei Wojska Polskiego;
- ul. Serbinowskiej;
- ul. Młynarskiej;
- ul. Cmentarnej.

11. Trasa numer 11

Trasa łącząca trasę numer 1 w rejonie dworca kolejowego z gminą Godziesze Wielkie. Dodatkowy sięgacz obsługuje zakłady Pratt and Whitney łącząc się z trasą nr 7 biegnącą wzdłuż Proсны. Przebiega wzdłuż następujących ulic:

- ul. Dworcowej,
- ul. Obozowej,
- ul. Grunwaldzkiej,
- ul. Piwonickiej,
- ul. Księżnej Jolanty,
- ul. Starożytnej.

12. Trasa numer 12

Trasa łącząca Wojewódzki Szpital Zespolony z trasą nr 7 biegnącą wzdłuż rzeki Proсны oraz zbiornikiem Szałe. Trasa obsługuje między innymi osiedla Kaliniec, Adama Asnyka oraz zakłady Pratt and Whitney. Przebiega wzdłuż następujących ulic:

- ul. Bogumiła i Barbary,
- ul. Konopnickiej,
- ul. Kresowej,
- ul. Krzywej,
- ul. Torowej,
- ul. Karola Malaperta,
- ul. Wojciecha z Brudzewa (wraz z sięgaczem przy zakładach Pratt and Whitney),
- wzdłuż linii kolejowej,
- ul. Wypoczynkowej.

13. Trasa numer 13

Trasa łącząca trasę numer 2 na skrzyżowaniu ulic Budowlanych i Częstochowskiej z trasą numer 5 obsługującą obszar Śródmieścia. Obsługuje między innymi osiedle Rogatka, Rypinek oraz planowany węzeł przesiadkowy w rejonie skrzyżowania ulic Majkowskiej i Długosza. Trasa przebiega wzdłuż następujących ulic:

- ul. Budowlanych,
- ul. Polnej,
- ul. Ludowej,
- ul. Brzoskwiniowej,
- ul. Szewskiej,
- ul. Wodnej (wspólna z przebiegiem trasy nr 8 biegnącej w ciągu koryta Proсны),
- ul. Długosza.

14. Trasa numer 14

Trasa biegnąca wzdłuż Proсны na zachód od centrum łącząc między innymi trasę numer 3 i 8. Obsługuje wiele celów podróży w rejonie centrum oraz Park Miejski i Aquapark Kalisz. Trasa przebiega wzdłuż następujących ulic:

- ul. Sportowej,
- alejek Parku Miejskiego,
- Wał Staromiejski,
- Ul. Wodnej.

15. Trasa numer 15

Łącznik pomiędzy trasą nr 2 a nr 8 biegnący wzdłuż Trasy Bursztynowej.

16. Trasa numer 16

Łącznik pomiędzy trasą nr 1 oraz nr 7 a Wojewódzkim Szpitalem Zespolonym.

17. Trasa numer 17

Łącznik pomiędzy trasą nr 1 a nr 5 przebiegający wzdłuż ulicy Wojska Polskiego.

18. Trasa numer 18

Łączniki pomiędzy obszarami zamieszkania a trasami numer 1 i 4 obsługujące wewnątrz osiedla Dobrzec. Sięgacz przebiega również przez nieczynną bocznice kolejową między ulicami Wrocławską i Wojska Polskiego.

19. Trasa numer 19

Łącznik pomiędzy trasą numer 7 oraz 1 biegnący wzdłuż Drogi Krajowej nr 25, ulicą Sienkiewicza oraz ulicą Wyspiańskiego.

20. Trasa numer 20

Łącznik pomiędzy trasami nr 1, 3 oraz trasą numer 5 w Parku Miejskim wraz z sięgaczem do Placu Kilińskiego. Trasa przebiega wzdłuż ulic:

- Legionów,
- Bankowej,
- Placu Bogusławskiego,
- oraz alejek Parku Miejskiego.

21. Trasa numer 21

Trasa łącząca trasę numer 1 na skrzyżowaniu Stawiszyńskiej i Skarszewskiej z gminą Żelazków. Trasa przebiega wzdłuż ulic:

- ul. Skarszewskiej,
- ul. Borkowskiej.

22. Trasa numer 22

Trasa łącząca trasę numer 1 z trasę numer 3 pomiędzy skrzyżowaniami Trasa Bursztynowa Częstochowska oraz Alei Walecznych. Trasa przebiega wzdłuż ulic:

- ul. Częstochowskiej,
- alejek Parku Miejskiego.

3.1.3 Oznakowanie tras rowerowych

System informacyjny w ciągu tras rowerowych jest istotnym elementem wspierającym wybór tego środka transportu. Przede wszystkim ułatwia planowanie podróży i promuje poruszanie się rowerem. Zalecane jest zatem, aby wszystkie główne trasy były dodatkowo wyraźnie oznakowane.

W ramach niniejszej Koncepcji przyjęto zasadę oznakowania jedynie Głównych tras rowerowych. Aby oznakowanie było czytelne należy wprowadzić system bazujący na numerach oraz kolorach. Numery mogą być wprowadzone jako np. nalepki na latarniach, poziome oznakowanie nawierzchni trasy czy tablice drogowskazowe. Na skrzyżowaniach tras głównych warto usytuować punkt informacyjny z mapą tras rowerowych. Szczegółowy plan oznakowania został przedstawiony na Mapie nr 2 - Oznakowanie tras rowerowych. Identyfikacja wizualna dla danej trasy powinna korzystać z jednego koloru.



Rysunek 11 Oznakowanie głównej trasy rowerowej wykorzystujące latarnie

3.1.4 Dostosowanie pozostałej siatki ulic dla ruchu rowerowego

Poza wytyczonymi korytarzami dla tras Głównych i Pozostałych Koncepcja przebiegu tras rowerowych dla Miasta Kalisza zakłada również dostosowanie szeregu innych ulic dla ruchu rowerowego. Mają one na celu zapewnić możliwość bezpiecznego poruszania się w ruchu ogólnym bezpośrednio w rejonie miejsca zamieszkania lub celu podróży. Bez realizacji stref ruchu uspokojonego przy założeniu budowy jedynie tras Głównych i Pozostałych nie uda się osiągnąć spójności sieci, co w konsekwencji nie doprowadzi do radykalnego wzrostu ilości rowerzystów. Strefy ruchu uspokojonego powinny wykorzystywać metody opisane w *Standardach* w szczególności w zakresie fizycznego uspokojenia ruchu oraz udostępnianiu wszystkich ulic jednokierunkowych w obu kierunkach dla ruchu rowerowego. Założono uspokojenie ruchu następujących obszarów:

- Centrum 1

Obszar ograniczony ulicami Kazimierzowską, Kadecką, Parkiem Miejskim, Kanałem Bernardyńskim, Wojska Polskiego i Wodną.

- Centrum 2

Obszar ograniczony ulicami Mostową, Wolności, placem Bogusławskiego, Częstochowską i Wałem Staromiejskim.

- Wojewódzki Szpital Zespolony 1

Obszar ograniczony ulicami Stawiszyńską, DK nr 12, Warszawską i Garncarską.

- Śródmieście 1

Obszar ograniczony ulicami Podmiejską, Wojska Polskiego, Poznańską i Górnośląską.

- Śródmieście 2

Obszar ograniczony ulicami Górnośląską, Nowy Świat, Trasą Bursztynową i Dworcową.

- Śródmieście 3

Obszar ograniczony ulicami Śródmiejską, Nowy Świat, Trasą Bursztynową, Czarną Drogą, Wałem Piastowskim i Wałem Staromiejskim.

- Śródmieście 4

Obszar ograniczony ulicami Śródmiejską, Wałem Staromiejskim, Wojska Polskiego i Poznańską.

- Śródmieście 5

Obszar ograniczony ulicami Dobrzecką, Wojska Polskiego i Podmiejską.

- Śródmieście 6

Obszar ograniczony ulicami Piłsudskiego, Majkowską, Wojska Polskiego, Wodną.

- Wojewódzki Szpital Zespolony 2

Obszar ograniczony ulicami Wojska Polskiego, Poznańską, Piłsudskiego i korytem Proсны.

- Dobrzec

Obszar ograniczony ulicami Wojska Polskiego, Podmiejską, Graniczną, Stanisława Wojciechowskiego i Biskupicką.

- Zagorzynek

Obszar ograniczony ulicami Obozową, Torową, Świętokrzyską, Śnieżną i Piwonicką.

- Piwonice

Obszar ograniczony ulicami Księżnej Jolanty, Marka, Nad Prosną, Termopilską, Rzymską i linią kolejową.

- Majków 1

Obszar ograniczony ulicami Piłsudskiego, Stawiszyńską, Żołnierską i Tuwima.

- Majków 2

Obszar ograniczony ulicami Stawiszyńską, Wyczółkowskiego, Michałkowskiego, Podkowińskiego, Kossaka, Długą i Kątną.

- Winiary

Obszar ograniczony ulicami Łódzką, Drobną, Kolorową, Legnicką, Gajową i Lubelską.

- Tyniec

Obszar ograniczony ulicami Łódzką, Moniuszki, Radoszewskiego, Żytnią i Wyjazdową.

3.2 Połączenia z sąsiednimi gminami

Niniejsza Koncepcja oprócz zapewnienia sprawnej komunikacji rowerowej wewnątrz gminy ma również na celu wskazanie najważniejszych połączeń z sąsiednimi gminami. Kontynuacja tras rowerowych leżących poza terenami Miasta Kalisz będzie leżała w kompetencjach innych gmin, jednak aby osiągnąć pożądany efekt, zalecane jest podejmowanie starań na rzecz kontynuacji tych projektów. Jednym z ważnych instrumentów w najbliższych latach będą na pewno Zintegrowane Inwestycje Terytorialne dla Aglomeracji Kalisko - Ostrowskiej.

3.2.1 Gmina Nowe Skalmierzyce

- ul. Wrocławska (połączenie Główne),
- ul. Rzymska (połączenie Główne),
- ul. św. Michała (połączenie Pozostałe).

3.2.2 Gmina Pleszew

- ul. Poznańska (połączenie Główne).

3.2.3 Gmina Godziesze Wielkie

- ciąg wzdłuż Prozny (połączenie Pozostałe),
- ul. Starożytna (połączenie Pozostałe).

3.2.4 Gmina Opatówek

- droga szutrowa biegnąca pomiędzy ul. Wypoczynkową a Zbiornikiem Szałe (połączenie Pozostałe),
- ul. Łódzka (połączenie Pozostałe).

3.2.5 Gmina Żelazków

- ul. Stawiszyńska (połączenie Główne),
- Szosa Turecka (połączenie Pozostałe).

3.2.6 Gmina Blizanów

- północne koryto rzeki Prozny (połączenie Pozostałe),
- południowe koryto rzeki Prozny (połączenie Pozostałe).

3.2.7 Gmina Gołuchów

- ul. Poznańska (połączenie Główne),
- południowe koryto rzeki Prozny (połączenie Pozostałe).

3.4 Infrastruktura towarzysząca

3.4.1 Stojaki rowerowe

Miejsca do wygodnego i bezpiecznego parkowania rowerów stanowią uzupełnienie systemu tras rowerowych. Parkingi rowerowe powinny być sytuowane przede wszystkim przy generatorach podróży takich jak:

- miejsca pracy,
- obiekty administracji publicznej;
- szkoły,
- usługi,
- miejsca zamieszkania.

W miejscach gdzie rowery pozostawione będą na dłuższy czas (powyżej 6 godzin) zaleca się stosowanie zadaszonych wiat.

Stojak, który najlepiej służy rowerzystom, to tzw. odwrócone „U”. Szczegółowy opis zasad montażu oraz innych wytycznych dotyczących stojaków rowerowych opisują *Standardy*.

3.4.2 Bike and Ride

Istnieje kilka możliwych sposobów łączenia ruchu rowerowego z komunikacją zbiorową:

- pasażer rozpoczyna podróż rowerem dojeżdżając do przystanku i dalej przemieszcza się komunikacją zbiorową,
- pasażer rozpoczyna podróż komunikacją zbiorową a do celu podróży przemieszcza się rowerem,
- pasażer rozpoczyna podróż rowerem, następnie jedzie z nim na przystanek docelowy skąd do celu podróży jedzie własnym rowerem,
- pasażer rozpoczyna podróż rowerem dojeżdżając do przystanku, kontynuuje podróż komunikacją zbiorową i ostatni odcinek pokonuje drugim rowerem.

Ze względu na radykalne zwiększenie zasięgu oddziaływania komunikacji zbiorowej dzięki integracji z ruchem rowerowym zaleca się rozwijać i umożliwiać wszystkie powyższe formy integracji. Pamiętać należy, że funkcjonalność systemu Bike & Ride jest ściśle związana z możliwością dojechania do przystanku rowerem oraz z ofertą przewozową komunikacji zbiorowej. Z tego powodu, wymienione poniżej działania, należy podejmować wraz z rozwojem tras rowerowych stopniowo, małymi krokami. W przypadku zapewnienia się parkingu rowerowego np. na pętli autobusowej, lepiej rozbudować niż od razu zrealizować zbyt duży parking.

Lokalizacje parkingów Bike&Ride zostały przedstawione na Mapie nr 3 - Lokalizacja wypożyczalni rowerów publicznych i parkingów Bike&Ride.

3.4.3 Wypożyczalnia rowerów publicznych

Skutecznym wsparciem dla popularyzacji i promocji ruchu rowerowego jest uruchomienie wypożyczalni rowerów publicznych.

Dla Kalisza jako podstawę do określenia lokalizacji wypożyczalni rowerowych przyjęto:

- najważniejsze generatory ruchu w mieście,
- ilość mieszkańców,
- integrację z komunikacją zbiorową,
- odległość od centrum oraz śródmieścia,
- powiązanie z innymi stacjami tak aby tworzyły spójny system.

Stacje w zdecydowanej większości zachowują orientacyjną odległość około 600 metrów od najbliższej stacji sąsiadującej. Większe odległości pomiędzy stacjami powodują zaburzenia w jej funkcjonowaniu a co za tym idzie obniżają ilość wypożyczeń i użytkowników.

Szczegółowe lokalizacje zostały przedstawione na Mapie nr 3 - Lokalizacja wypożyczalni rowerów publicznych i parkingów Bike&Ride.

Znane są dwa podstawowe sposoby realizacji wypożyczalni w warunkach polskich. Wdrożenie wypożyczalni rowerów publicznych w momencie gdy:

- istnieje kilka istotnych tras rowerowych w mieście komunikujących ważne generatory ruchu i miejsca zamieszkania,
- brak jest rozwiniętej infrastruktury rowerowej.

Doświadczenia polskich miast wskazują, że skuteczne wdrożenia wypożyczalni rowerów zazwyczaj zachodzą w miastach bardziej przystosowanych do ruchu rowerowego (np. Wrocław) choć przykład chociażby Warszawy wskazuje, że wypożyczalnia może mocno przyczynić się do uruchomienia procesu inwestycyjnego w infrastrukturę.

Ze względu na wczesny etap kształtowania infrastruktury rowerowej w Kaliszu zaleca się zwiększenie ilości działań podejmowanych na rzecz ruchu rowerowego, a następnie wdrożenie wypożyczalni rowerów publicznych.

3.5 Promocja i edukacja

Zaleca się aby budowa infrastruktury rowerowej wspierana była działaniami związanymi z edukacją i promocją. To bardzo istotne elementy, dzięki którym mieszkańcy będą rozumieli intencje samorządu a oprócz budowy infrastruktury samorząd będzie miał również wpływ na zachęcenie mieszkańców do jazdy rowerem.

3.5.1 Komunikacja rowerowa

Komunikacja rowerowa służy głównie codziennym podróżom do pracy, sklepu, czy szkoły. W Kaliszu - mieście o zwartej zabudowie przestrzennej - stanowi ona realną alternatywę dla codziennych podróży samochodem. Aby nadać odpowiednią dynamikę procesowi wzrostu i znaczenia ruchu rowerowego, zaleca się wykreowanie odpowiedniego systemu zachęt dla szkół i

pracodawców, które wspierają ruch rowerowy, ograniczając tym samym ruch samochodowy i zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla aut.

Działanie to powinno skupiać się w pierwszej kolejności na:

- zachęcaniu pracowników do dojazdu do pracy rowerem lub komunikacją zbiorową w kombinacji z rowerem, a także wspieraniu tych pracowników, którzy taką formę transportu wybrali,
- zachęcaniu uczniów i rodziców odwożących dzieci do szkoły do korzystania z roweru przez cały rok,
- zachęcaniu klientów do dojazdu do sklepu/punktu usług na rowerze.

Gmina posiada szeroki wachlarz środków do kreowania tego typu zachowań transportowych: od zapisów planistycznych, poprzez ulgi i zwolnienia z podatków, po organizację konkursów i akcji promocyjnych.

Istotnym czynnikiem powinien być wymóg tworzenia przez duże podmioty gospodarcze lub instytucje planów mobilności (pracowników, klientów, uczniów), premiujących dojazdy na rowerze. Istnieje wiele pozytywnych przykładów kampanii promocyjnych realizowanych w kraju i za granicą (np. Europejskie Wyzwanie Rowerowe, Rowerowy Maj).

3.5.2 Rekreacja, sport i turystyka rowerowa

Zachęcając do innego niż komunikacyjne wykorzystanie roweru warto rozpocząć od budowy kompleksowej informacji o trasach, miejscach noclegu czy możliwościach dojazdu. Warto wskazać w niej miejsca przyjazne rowerzystom. Informacja powinna być dostępna w wersji elektronicznej oraz papierowej w formie map, tracków oraz oznakowania w terenie.

Różne sposoby wykorzystania roweru wymagają innych metod promocji.

Promocja turystyki rowerowej powinna się skupiać na osobach spoza terenu gminy. Ciekawe walory turystyczno - przyrodnicze zapewniają możliwość kilkudniowej jazdy różnymi trasami z noclegami w różnych miejscach. Taka oferta powinna być tworzona przy współpracy z właścicielami bazy noclegowej i innymi podmiotami działającymi na rzecz rozwoju turystyki rowerowej. Dotyczy to tras: Transwielkopolskiej Trasy Rowerowej oraz Bursztynowego Szlaku Rowerowego.

Transwielkopolska Trasa Rowerowa na terenie Kalisza, oprócz turystycznych pełni również funkcje sportowe oraz rekreacyjne. Jej ogromna popularność już dzisiaj świadczy o chęci kaliszan do jazdy rowerem. Niniejsza Koncepcja wskazuje najważniejsze kierunki rozwoju sieci tras rowerowych umożliwiających rozwój turystyki, rekreacji i sportu.

3.6 Zalecenia do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta oraz Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego

3.6.1 Zalecenia dla *Studium* i *MPZP*

Koncepcja tras rowerowych dla Miasta Kalisza powinna stać się dokumentem obowiązującym. Powinna ona zostać uwzględniona jako jeden z załączników do opracowywanego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza a następnie podjęta uchwałą Rady Miejskiej Kalisza jako akt prawa lokalnego. Aktualność niniejszej Koncepcji powinna być sprawdzana nie rzadziej niż raz na 10 lat.

Współczynniki parkingowe dla rowerów o wartościach zawartych w tabeli nr 1 powinny zostać wprowadzone do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kalisza oraz następnie być uwzględniane przy tworzeniu Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego.

Ileokroć w dokumentach planistycznych przewidziana jest potrzeba zapewnienia możliwości przemieszczania się rowerem należy korzystać z pojęcia *trasa rowerowa*.

Trasa rowerowa to spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, który obejmuje w szczególności drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym natężeniu ruchu. Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r Prawo o ruchu drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg.

Doświadczenia wielu polskich miast wskazują, że sztywne określanie szerokości oraz usytuowania „drogi dla rowerów” w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego skutkują licznymi problemami na etapie realizacji. Uchwalony często na wiele lat Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego nie uwzględnia zmieniających się okoliczności odnośnie kształtowania ruchu na danej ulicy. W skutek sztywnych zapisów mogą powstawać drogi dla rowerów, które stanowią utrudnienie w poruszaniu się rowerem a często wpływają również na pogorszenie bezpieczeństwa.

Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie Miasta Kalisza

Sposób zagospodarowania przestrzeni	Jednostka odniesienia	Liczba miejsc postojowych dla rowerów nie mniejsza niż:
1) Tereny mieszkalne:		
zabudowa wielorodzinna (budynki powyżej 2 mieszkań)	1 mieszkanie	0,1 - 0,5
zbiorowe (np. akademiki)	1 łóżko	0,1 - 0,15
2) Usługi:		
handel detal do 2000 m ²	100 m ² pow. sprzedaży	0,3 - 2,0
handel detal od 2000 m ²	100 m ² pow. sprzedaży	0,15 - 0,6
gastronomia	100 m ²	0,8 - 3,0
obiekty kultury (biblioteki, domy kultury)	100 m ²	0,8 - 2,0
obiekty kultury (teatr, kino, hale sportowe, boiska, sale koncertowe)	100 miejsc	2,0 - 5,0
wystawy, ekspozycje (muzea, galeria sztuki)	100 m ²	0,5 - 1,2
biura	100 m ² pow. użytkowej	0,5 - 1,6
obiekty konferencyjne, hotele, obiekty do parkowania	100 miejsc	1,0 - 2,5
uczelnie wyższe	100 studentów	5,0 - 15,0
obiekty wystawowe, targowe	100 m ²	0,3 - 0,6
szpitale	100 łóżek	1,25 - 2,5
3) Inne:		
zakłady produkcyjne i usługowe	100 miejsc pracy	2,5 - 5,0
ogrody tematyczne	1000 m ²	0,5 - 2,5
obiekty rekreacyjno-sportowe, szkoleniowo-rekreacyjne, pływalnie	10 użytkowników jednocześnie	1,0 - 1,5
inne małe obiekty sportu i rekreacji	10 korzystających	0,5-1,5
szkoły podstawowe, gimnazja, średnie i zawodowe	1 sala dydaktyczna	1,5-4,5

Tabela 1 Rowerowe współczynniki parkingowe dla Kalisza

4. REKOMENDOWANE PRIORYTETY REALIZACJI KONCEPCJI

Wskazane poniżej rekomendacje powinny zostać wykonane jako priorytetowe. Nie znaczy to, że inne elementy niniejszej *Koncepcji* nie są potrzebne. Wskazania dotyczą jedynie kierunków zagospodarowania środków finansowych na infrastrukturę rowerową tak, aby były wykorzystane możliwie efektywnie. Przedstawione poniżej zalecenia powinny zostać zrealizowane do trzech lat. Nadmierne wydłużenie realizacji sieci tras obniży możliwy przyrost ruchu rowerowego.

4.1 Rekomendowane działania inwestycyjne

4.1.1 TRASA ROWEROWA NR 1

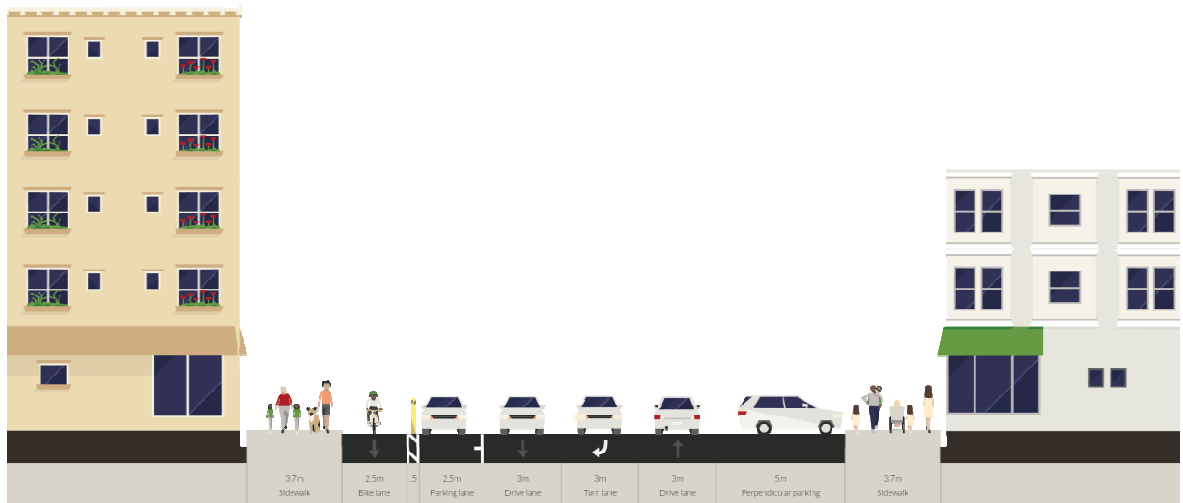
Najistotniejszym działaniem w zakresie realizacji głównych połączeń rowerowych w Kaliszu jest realizacja trasy rowerowej nr 1 tj. średnicowego połączenia biegnącego w relacji północny – wschód i południowy – zachód. W pierwszej kolejności zaleca się budowę połączenia od głównego dworca kolejowego do granicy Kalisza z gminą Żelazków. Możliwe zastosowanie jest dwóch wariantów – budowy jednostronnej dwukierunkowej drogi dla rowerów lub jednokierunkowych obustronnych. Na potrzeby niniejszego opracowania rekomendowana jest, w pierwszym etapie, budowa jednostronnej dwukierunkowej drogi dla rowerów. W przyszłości, gdy ruch rowerowy się zwiększy, możliwa będzie jej zamiana na jednokierunkową wraz z dobudowaniem infrastruktury po drugiej stronie ulicy.

Rekomendowane do realizacji w pierwszym etapie odcinki trasy nr 1 :

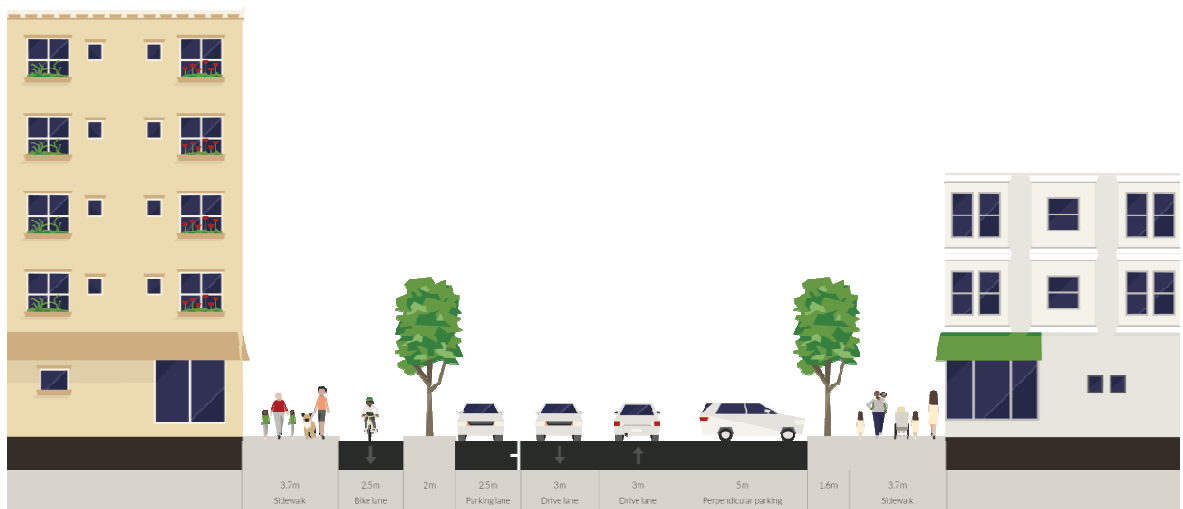
- Górnośląska – budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów,
- wzdłuż Prozny - budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów,
- Babina - budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów (wschodnia strona w części po parkowaniu a w części w miejsce jednego z pasów ruchu),
- plac Jana Pawła i Kilińskiego – dwukierunkowa droga dla rowerów,
- Stawiszyńska – dwukierunkowa droga dla rowerów wydzielona z szerokości jezdni, (ewentualnie) pasy ruchu dla rowerów .

Przykładowy przekrój poprzeczny dla etapu przejściowego oraz docelowego wybranego fragmentu trasy numer 1:

Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie Miasta Kalisza

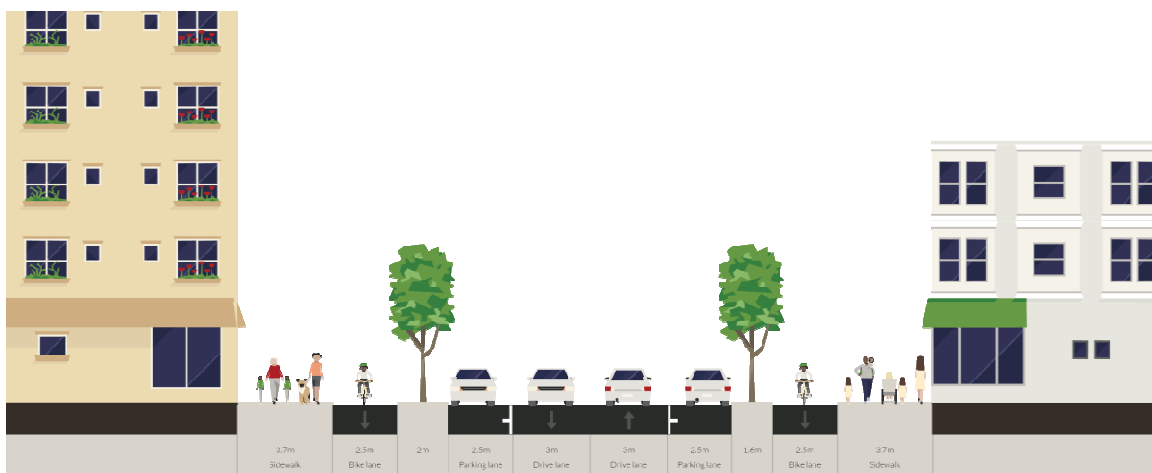


Rysunek 12 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Górnośląską - etap przejściowy w rejonie skrzyżowań

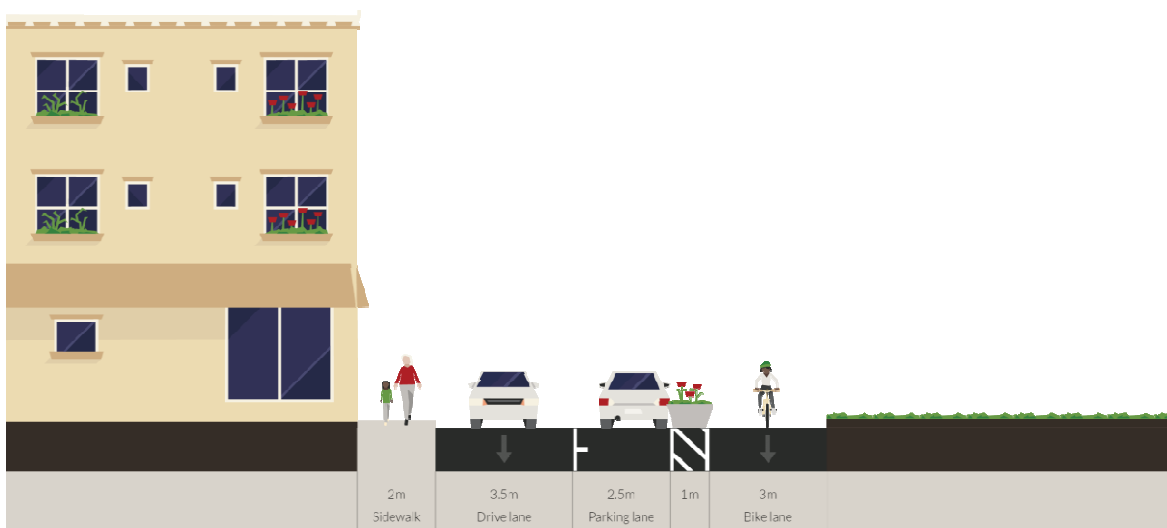


Rysunek 13 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Górnośląską - etap przejściowy poza skrzyżowaniami

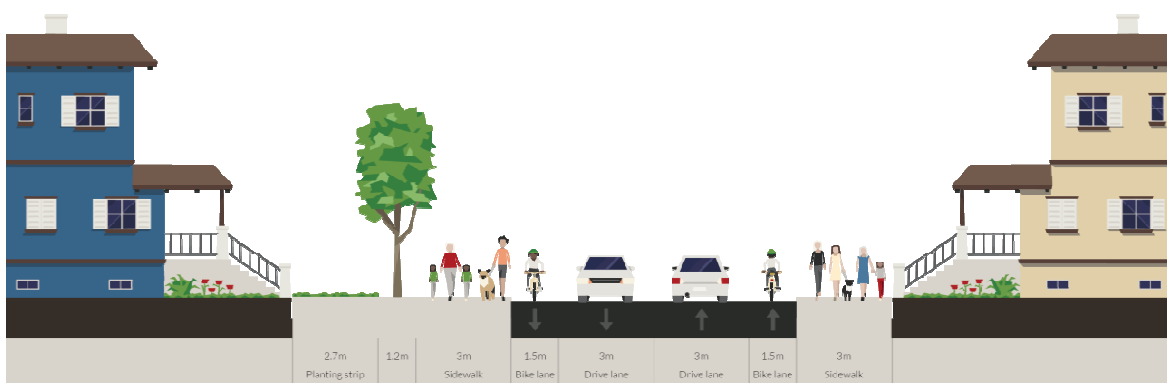
Koncepcja przebiegu tras rowerowych na terenie Miasta Kalisza



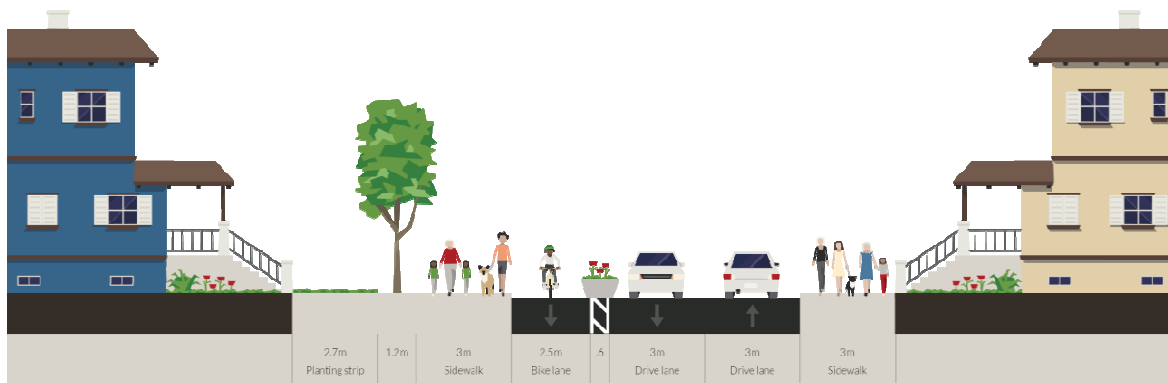
Rysunek 14 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Górnośląską - etap docelowy



Rysunek 15 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Babina



Rysunek 16 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Stawiszyńską – wariant 1



Rysunek 17 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Stawiszyńska – wariant 2

4.1.2 TRASA ROWEROWA NR 7

Rekomendowanym działaniem inwestycyjnym jest również rozbudowa korytarza trasy numer 7 tj. głównego odcinka wzdłuż rzeki Proсны i kanału Berdychowskiego. Proponowane działania inwestycyjne polegają na:

- budowie kładki rowerowej przez Pokrzywnice po wschodniej stronie Proсны,
- budowie kładki rowerowej wzdłuż linii kolejowej na linii zbiornika Szałe oraz zakładów pracy po zachodniej stronie rzeki (między innymi Pratt and Whitney),
- wydłużeniu asfaltowej drogi dla rowerów po zachodniej stronie Proсны od AquaParku do Piłsudskiego,
- budowie połączenia trasy rowerowej z Mostem Warszawskim – rampa wjazdowa przynajmniej po jednej stronie mostu,
- budowie bezpiecznego, wyniesionego przejazdu dla rowerów przy ul. Stawiszyńskiej przy Moście Bernardyńskim,
- budowie bezpiecznego, wyniesionego przejazdu dla rowerów przy Alei Wojska Polskiego,
- wydłużeniu drogi dla rowerów od Alei Wojska Polskiego do ul. Piłsudskiego po zachodniej stronie rzeki.

4.1.3 TRASA ROWEROWA NR 11

Rekomendowanym działaniem inwestycyjnym w zakresie trasy nr 11 w pierwszym etapie jest budowa krótkiego odcinka drogi dla rowerów łączącego ulicę Młynarską z rondem Westerplatte. Dodatkowo wraz z realizacją tego łącznika powinny zostać wdrożone elementy infrastruktury dla trasy rowerowej nr 11 w zakresie działań niskokosztowych wymienionych w punkcie nr 4.2.3.

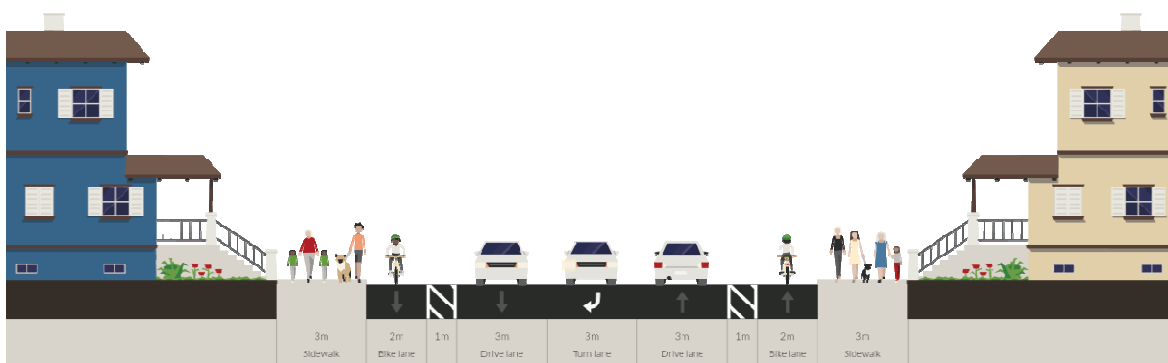
4.2 Rekomendowane działania niskokosztowe

Wsparciem dla działań inwestycyjnych powinny być działania wymagające mniejszych nakładów finansowych mających jednak pozytywny wpływ na rozwój ruchu rowerowego.

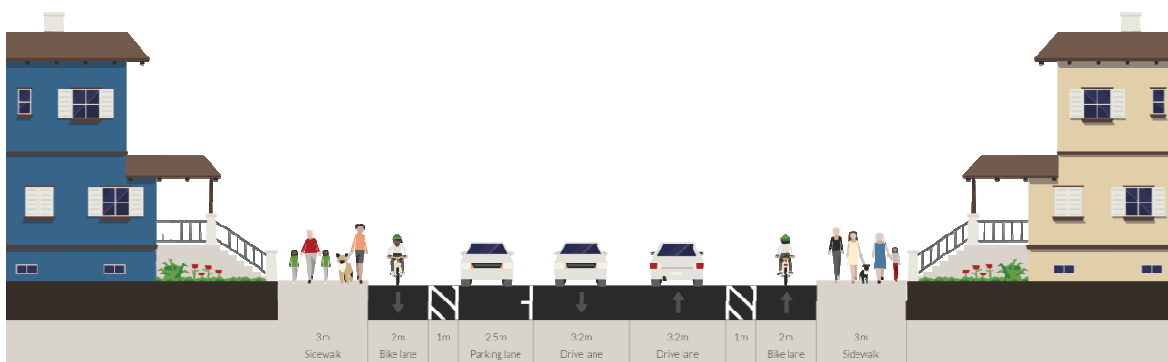
4.2.1 TRASA ROWEROWA NR 2

Część układu drogowego, w korytarzu którym leży trasa nr 2, jest przewymiarowana pod kątem wykorzystania przez ruch samochodowy. Przestrzeń ta powinna zostać wykorzystana dla potrzeb ruchu rowerowego. Do najpilniejszych działań należą:

- wyznaczenie obustronnych pasów ruchu dla rowerów na ul. Nowy Świat od Trasy Bursztynowej do ul. Rzemieśniczej,
- wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów w kierunku północnym od ul. Rzemieśniczej do ul. Górnośląskiej,
- wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów w ciągu ul. Lipowej od ul. Górnośląskiej do ul. Rzemieśniczej,
- wyznaczenie kontrapasa w ciągu ul. Lipowej od ul. Rzemieśniczej do ul. Górnośląskiej.



Rysunek 18 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Nowy Świat w rejonie skrzyżowań

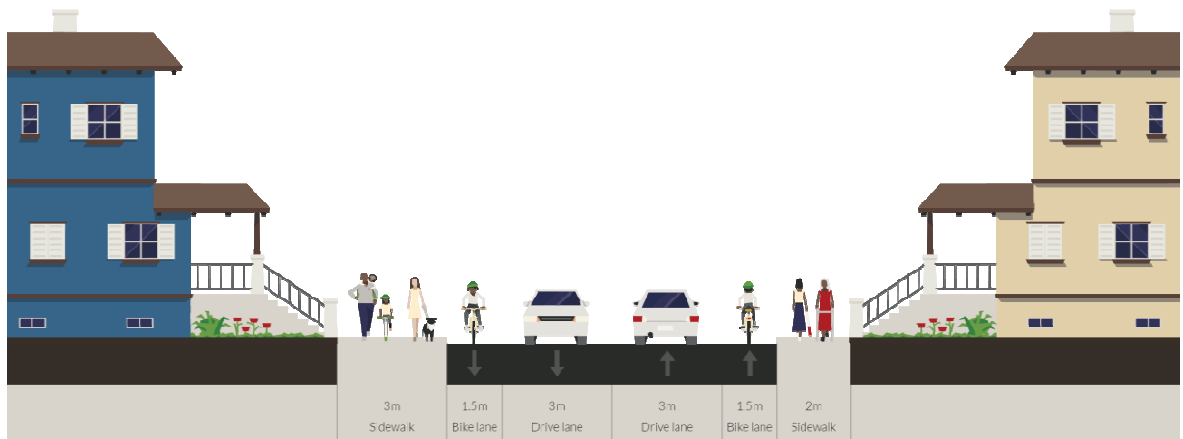


Rysunek 19 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Nowy Świat poza skrzyżowaniami

4.2.2 TRASA ROWEROWA NR 4

Trasa numer 4 powinna zostać wybudowana w całości po skończeniu trasy numer 1. Jednak do tego czasu warto wdrożyć pewne niskokosztowe zabiegi organizacyjne poprawiające warunki dla ruchu rowerowego już teraz. Należą do nich:

- wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów w ciągu ul. Widok od ul. Serbinowskiej do Alei Wojska Polskiego,

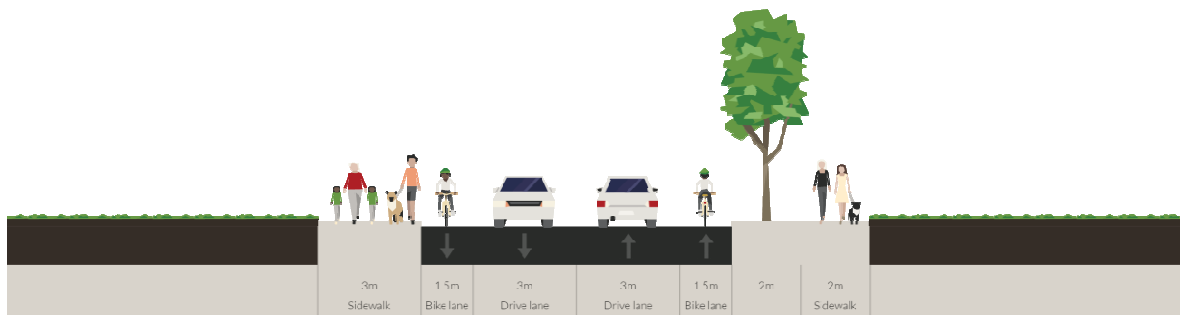


Rysunek 20 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Widok

4.2.3 TRASA ROWEROWA NR 13

W celu poprawy obsługi rowerowej zakładów pracy na południu Kalisza (między innymi Pratt and Whitney) rekomenduje się:

- wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów na ul. Budowlanych,
- wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów na ul. Polnej od ul. Budowlanych do ul. Skalmierzyckiej.



Rysunek 21 Rekomendowany przekrój poprzeczny przez ul. Budowlanych

4.2.4 TRASA NUMER 22

Rekomendowanym działaniem w korytarzu trasy numer 3 jest:

- wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów na ul. Częstochowskiej od Trasy Bursztynowej do placu Bogusławskiego.
-

4.2.5 Udostępnianie ruchu rowerowego pod prąd

Rekomendowanym działaniem niskokosztowym jest również dopuszczanie ruchu rowerowego pod prąd na wszystkich ulicach jednokierunkowych zlokalizowanych w strefach ruchu uspokojonego.

4.2.6 Budowa systemu parkingowego

Zalecane jest zbieranie zapotrzebowania na parkingi rowerowe. W tym celu warto zamieścić w wersji elektronicznej na stronach zarządu dróg i stronie miasta formularza zapotrzebowania na stojaki rowerowe. Dzięki takiemu działaniu system parkingowy będzie powstawał wg. Potrzeb użytkowników.

w z. Prezydenta Miasta Kalisza

/.../

Barbara Gmerek

Wiceprezydent Miasta Kalisza

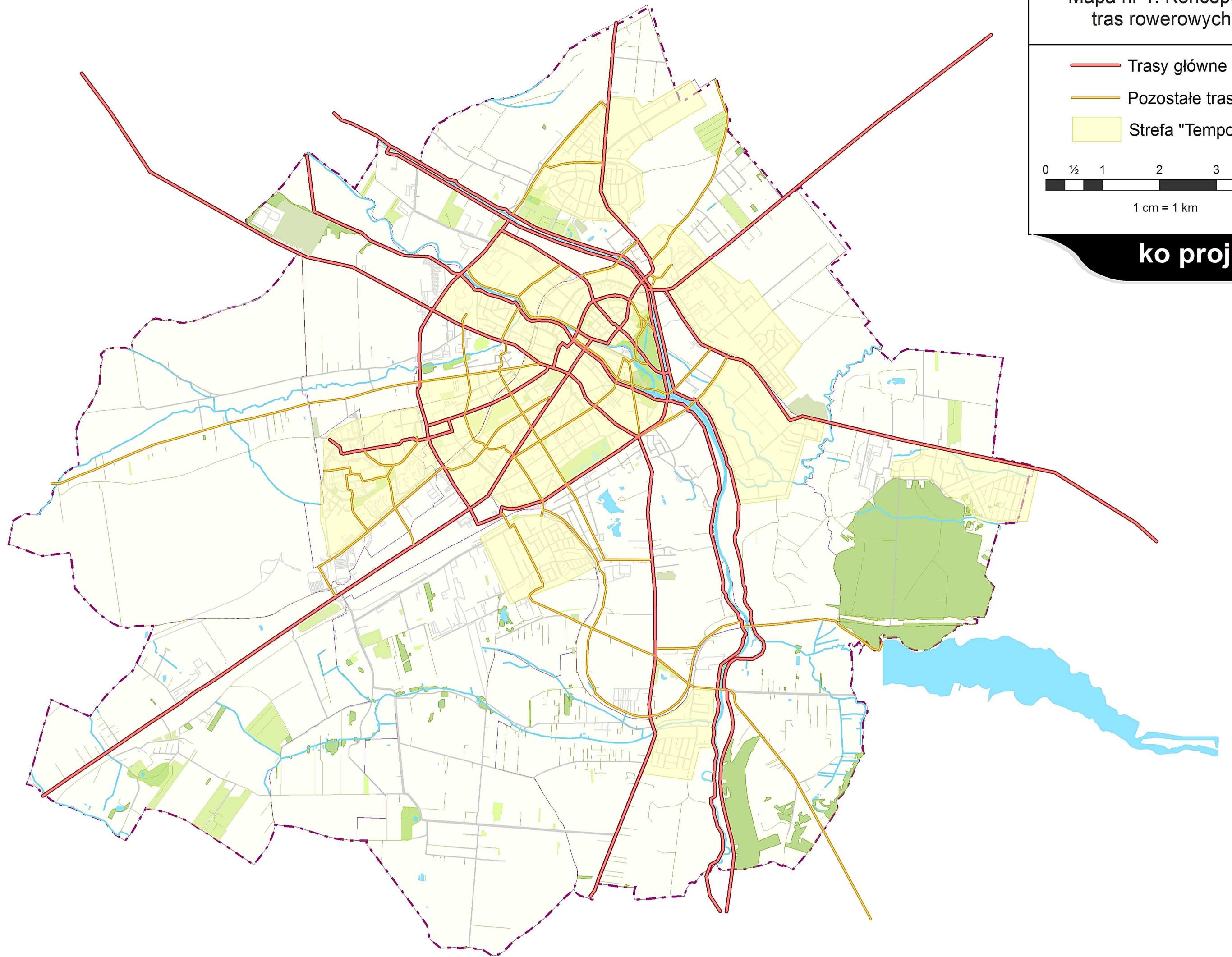
Mapa nr 1. koncepcja tras rowerowych

- Trasy główne
- Pozostałe trasy
- Strefa "Tempo 30"



1 cm = 1 km

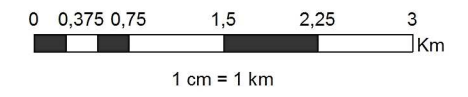
ko projekty



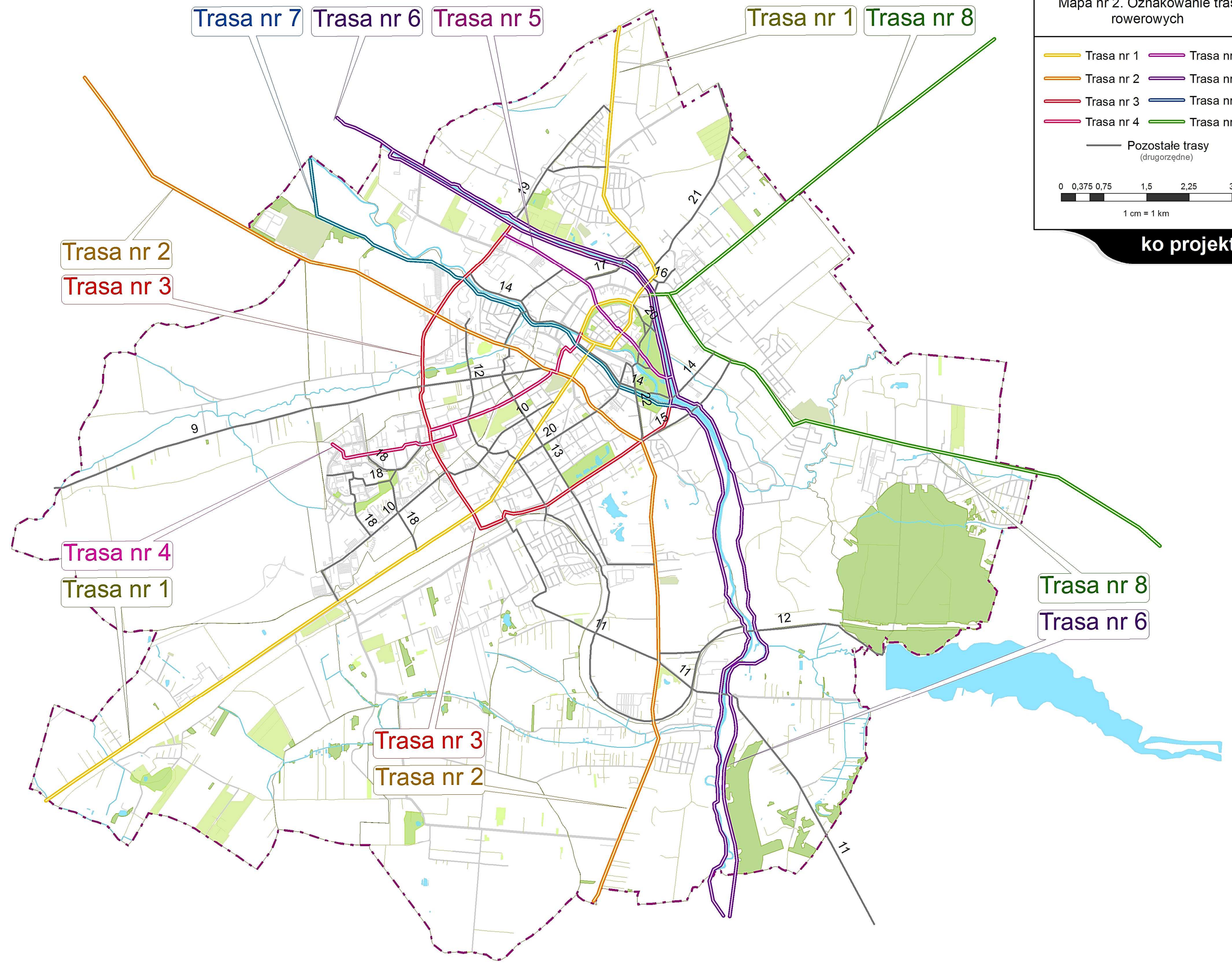
Mapa nr 2. Oznakowanie tras rowerowych

- | | |
|--|--|
|  Trasa nr 1 |  Trasa nr 5 |
|  Trasa nr 2 |  Trasa nr 6 |
|  Trasa nr 3 |  Trasa nr 7 |
|  Trasa nr 4 |  Trasa nr 8 |

 Pozostałe trasy
(drugorzędne)



ko projekty



Mapa nr 4. Istniejąca infrastruktura rowerowa w Kaliszu

— Infrastruktura rowerowa



1 cm = 1 km

ko projekty

