

Koncepcja rozwoju infrastruktury rowerowej w mieście Jastrzębie-Zdrój



Jastrzębie-Zdrój



Jastrzębie-Zdrój, czerwiec 2022 r.

Opracowanie:

Jarosław Piechaczek – Naczelnik Wydziału Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji Urzędu Miasta Jastrzębie-Zdrój – jastrzębski oficer rowerowy

Wojciech Flak, Wydział Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji Urzędu Miasta Jastrzębie-Zdrój
Konrad Kwolczak, Wydział Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji Urzędu Miasta Jastrzębie-Zdrój
Dorota Szyndera, Wydział Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji Urzędu Miasta Jastrzębie-Zdrój

Autor map:

Dorota Szyndera

Autor zdjęć:

Karolina Olszewska, Wrocław
Konrad Kwolczak

Na okładce zdjęcie z Żelaznego Szlaku Rowerowego w mieście Jastrzębie-Zdrój

Spis treści

Spis treści.....	3
I. Cel opracowania	5
II. Model pracy nad koncepcją	5
III. Jastrzębie-Zdrój miasto przyjazne rowerzystom	6
IV. Dokumenty strategiczne.....	9
1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrzębia-Zdroju	9
2. Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie-Zdrój 2030+	10
3. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego wraz z Koncepcją Sieci Regionalnych Tras Rowerowych, Katowice 2019 r.	10
4. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego ŚLĄSKIE 2020+	10
5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+	11
6. Program Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim 2020+	11
7. Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej, Górnośląski Związek Metropolitalny, 2016 r.	11
V. Główne cele podróży rowerem w Jastrzębiu-Zdroju.....	11
VI. Inwentaryzacja stanu istniejącego	14
8. Istniejąca infrastruktura rowerowa w Jastrzębiu-Zdroju	14
9. Łączniki rowerowe.....	15
10. Strefa Tempo 30	16
11. Strefa zamieszkania	17
12. Rower Miejski	18
13. Trasy turystyczne.....	18
14. Pozostałe istniejące szlaki rowerowe	22
15. Trasy MTB.....	24
16. Organizacje rowerowe oraz imprezy rowerowe w mieście Jastrzębie-Zdrój.....	24
17. Miejsca niebezpieczne dla rowerzystów	26
18. Miejsca bez infrastruktury rowerowej	27
19. Bariery przestrzenne dla prowadzenia infrastruktury rowerowej	28
VII. Planowana infrastruktura.....	29
20. Zasady planowania nowej infrastruktury rowerowej	29
21. Projektowana infrastruktura rowerowa.....	30
22. Potencjał rowerowy na nieczynnej linii kolejowej	31
23. Planowane Strefy Tempo 30 i Strefy Zamieszkania.....	32
24. Trasy międzynarodowe - EV 4	34

25.	Trasy krajowe – Trasa Rowerowa nr 607	35
26.	Planowane nowe trasy rekreacyjne	36
VIII.	Etapowanie realizacji koncepcji	37
IX.	Monitoring realizacji koncepcji	38
X.	Inspiracje rowerowe i standardy	39

I. Cel opracowania

Celem opracowania jest stworzenie dokumentu, który będzie prezentować wieloletnią wizję rozwoju komunikacji rowerowej w Jastrzębiu-Zdroju oraz który będzie definiować najważniejsze działania miasta w tym zakresie. Celem pośrednim niniejszej koncepcji jest również informowanie i promowanie mobilności rowerowej w mieście i regionie. Zwiększająca się liczba samochodów, a co za tym idzie generowany coraz większy ruch samochodowy na ulicach miasta, kieruje decydentów do myślenia o mobilności w szerszym aspekcie i dążenia do zwiększenia znaczenia podróży rowerowych w ogólnej liczbie podróży w mieście. Dobrze rozbudowany, spójny, wygodny i bezpieczny system rowerowy może zachęcić użytkowników do korzystania z roweru w codziennych podróżach.

W trakcie tworzenia dokumentu dokonano inwentaryzacji w terenie istniejącej infrastruktury rowerowej, co pozwoliło wyciągnąć wnioski oraz podsumować dotychczasowe działania miasta.

Przeanalizowano również istniejące już dokumenty planistyczne i strategiczne, które zawierają elementy polityki rowerowej miasta, aby zebrać wspólny mianownik tych opracowań i traktować jako punkt wyjścia.

Efektom końcowym dokumentu jest mapa z docelowym układem infrastruktury rowerowej wraz z listą najważniejszych działań, zmierzających do poprawy dostępności infrastruktury rowerowej w mieście i ich priorytetyzacją.

Wykorzystano dane z badania ruchu rowerowego, przeprowadzonego w 2021 roku oraz wykorzystano dane z Jastrzębskiego Systemu Rowerów Miejskich. Stworzono grupę interesariuszy, z którymi razem tworzone założenia niniejszej koncepcji.

II. Model pracy nad koncepcją

1. Powołanie grupy roboczej z Wydziału Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji, Urzędu Miasta Jastrzębia-Zdroju.
2. Zinwentaryzowanie istniejącej infrastruktury rowerowej na terenie miasta.
3. Analiza dokumentów strategicznych, celem stworzenia listy dążeń i celów dotyczących rozwoju infrastruktury rowerowej w Jastrzębiu-Zdroju.
4. Zebranie informacji dotyczących planowanych inwestycji zawierających elementy infrastruktury rowerowej.
5. Przeprowadzenie konsultacji z władzami Miasta, środowiskami rowerowymi działającymi w mieście Jastrzębie-Zdrój, a także z gminami ościennymi w zakresie tras regionalnych.
6. Weryfikacja zgłoszonych na konsultacjach uwag i wniosków.
7. Stworzenie ostatecznego dokumentu.

III. Jastrzębie-Zdrój miasto przyjazne rowerzystom

Pomimo upływu niemal sześćdziesięciu lat od ustanowienia miasta, Jastrzębie-Zdrój w dalszym ciągu można uważać za miasto młode i stale rozwijające się, niemalże w każdym zakresie – m.in. budownictwa, infrastruktury komunikacyjnej i transportowej, dostępu do usług, a także infrastruktury sportowej i promocji zdrowia. W każdy z wymienionych zakresów, a także w wiele innych aspektów rozwoju miasta, można wpasować światowe trendy dotyczące wykorzystania roweru, jako środka lokomocji, narzędzia ruchu turystycznego i drogi do własnego rozwoju. Wobec innych form samochodowego transportu zbiorowego w miastach, a przede wszystkim mobilności indywidualnej, rower nadal stanowi rolę uzupełniającą. Jednak sytuacja ta zaczyna coraz bardziej się zmieniać, głównie za sprawą rozwoju odpowiedniej polityki rowerowej miast, a co za tym idzie – realizacji adekwatnej, sprzyjającej rowerzystom infrastruktury rowerowej, która zwiększa ich bezpieczeństwo na drogach, również w ruchu samochodowym np. w formie przejazdów dla rowerów lub coraz popularniejszych śluz rowerowych.

Społeczeństwa europejskie, a w tym także i społeczność miasta Jastrzębie-Zdrój, coraz bardziej ulega modzie na „roweryzację” przestrzeni miejskiej i społecznej, tj. zarówno na poziomie sprzyjającej rowerzystom infrastruktury miejskiej i regionalnej, jak również na świadomościowym poziomie myślenia społeczeństwa o komunikacji, mobilności, środowisku, zdrowiu i własnym rozwoju. Na szczeblu organów decyzyjnych, nikogo już nie trzeba przekonywać, że korzyści płynące z rozwoju infrastruktury rowerowej i używania roweru w życiu codziennym, są niebagatelne. Zostało to dostrzeżone i w ślad za tym są podejmowane decyzje o budowie i finansowaniu infrastruktury rowerowej. Natomiast to co ważne obecnie, to intensyfikacja działań, prowadząca do popularyzacji komunikacji i transportu rowerowego, a także ułatwiania tego rodzaju mobilności społecznej, poprzez dalszy rozwój korzystnej rowerzystom, a zatem przemyślanej infrastruktury.

Obecna, całkowita długość infrastruktury rowerowej w mieście Jastrzębie-Zdrój, to około 25 km ścieżek i dróg rowerowych, z czego około 9 km, to długość Żelaznego Szlaku Rowerowego - odrębnej drogi rowerowej na terenie miasta. Reszta podanej długości, w wymiarze około 16 km, to pozostałe drogi i ścieżki rowerowe prowadzone przy głównych ulicach centrum miasta. Natomiast długość dróg publicznych na terenie miasta wynosi łącznie około 290 km - z tego ponad 209 km to drogi gminne, powiatowe około 62 km i wojewódzkie około 19 km. Wszystkimi drogami w mieście na prawach powiatu, jakim jest Jastrzębie-Zdrój, zarządza Prezydent Miasta. Stosunek długości infrastruktury rowerowej do długości dróg publicznych w mieście wynosi ponad 8 %, podczas gdy niespełna trzy lata wcześniej, stosunek ten wynosił zaledwie około 6 %. Ten przykład bardzo dobrze obrazuje, że potrzeba dalszego rozwoju i rozbudowy tej infrastruktury w mieście, została zauważona i jest konsekwentnie realizowana.

Korzyści użytkowania roweru

Zalety i zyski płynące z użytkowania rowerów dotyczą przede wszystkim ochrony i poprawy środowiska naturalnego, w szczególności w zakresie powietrza, poprzez znaczące ograniczenie niskiej emisji. Podaje się, że samochodowy ruch miejski powoduje około 40 % łącznych, codziennych emisji CO₂. Zatem przesiadanie się z samochodu na rower powoduje bardzo duże spadki emisji zanieczyszczeń powietrza, co w południowym regionie kraju jest i powinno być szczególnie ważnym aspektem planowania polityki miast. Łącznie z innymi działaniami miasta podejmowanymi na rzecz ograniczenia emisji zanieczyszczeń do środowiska, używanie rowerów w codziennym życiu przyczynia się w niebagatelnym stopniu do poprawy stanu środowiska, a przez to do jego teraźniejszej ochrony i przyszłej poprawy.

Duże pożytki z trafnej polityki rowerowej obserwuje się także w szybkim rozwoju i ekspansji branży okółoturystycznej dedykowanej turystom rowerowym, ale i rowerzystom używającym roweru często, jednak wyłącznie w celach rekreacyjnych. Pokonywanie przez rowerzystów tak zwanych „etapów dziennych”, wynoszących od 30 do 90 km, jest nie tylko wyrazem pasji, ale dla wielu osób jest też sposobem na życie. Nie bez powodu polska nazwa *rower* powstała od angielskiego słowa *rover*, tłumaczonego na język polski jako *wędrowiec*. Częste wycieczki rowerowe powodują nie tylko duże zapotrzebowanie na energię, ale także niosą za sobą konieczność regeneracji. Wiedza o tym staje się coraz bardziej powszechna, a stale wzrastająca liczba rowerzystów wpływa bezpośrednio na rozwój i poziom przedsiębiorczości wśród lokalnej społeczności. Następnie przekłada się to na dochody i rozwój gospodarczy danego miasta i regionu. Zatem podejmowanie śmiałych i przemyślanych inwestycji w infrastrukturę rowerową służy nie tylko społeczeństwu, ale w dużym stopniu także miastu i przyczynia się do jego rozwoju.

Jednym z najważniejszych determinantów wyboru roweru jako środka transportu, jest również chęć rozwoju osobistego w zakresie zdrowia i własnej kondycji fizycznej. Jazda na rowerze rozwija wiedzę o mieście i regionie, a także pobudza dalszą ludzką ciekawość w poznawaniu bliższego i oddalonego otoczenia, ale też powoduje chęć poznania możliwości własnego organizmu. Jazda na rowerze może zatem wzmacniać własną odporność i wytrzymałość, a także kondycję zdrowotną społeczeństwa, a tym samym pomagać w ograniczaniu wydatków na zwalczanie różnych chorób cywilizacyjnych, w tym szczególnie otyłości i jej poważnych skutków. Pozwala także na doznawanie takich odczuć, jak poczucie swobody i wolności, co w powiązaniu z wysiłkiem fizycznym, wzbudza emocje, powszechnie uznawane za pozytywne, a to przekłada się na poziom zadowolenia społecznego.

Ponadto, tradycyjny rower jest zasadniczo darmowym środkiem transportu, który oprócz kosztów okresowego serwisowania, wymaga jedynie udziału i wkładu energii ludzkich mięśni. Jest to więc najlepsza alternatywa dla ruchu samochodowego, szczególnie w obrębie danego miasta, np. jako dojazd do pracy lub szkoły. Prócz tego jazda rowerem, o ile jest obwarowana ograniczeniami prawnymi, w tym zasadami ruchu drogowego, o tyle w zależności od typu roweru, nie podlega w zasadzie innym ograniczeniom, w szczególności zakazowi ruchu pojazdów mechanicznych, a także przeróżnym warunkom terenowym. Daje to możliwość jazdy i dojazdu do danego punktu docelowego, nie tylko przy wykorzystaniu infrastruktury istniejącej, ale też wszelkiego rodzaju mniejszych dróg i ścieżek, a sama chęć jazdy rowerem, często podyktowana jest nie tylko płynącą z tego przyjemnością, ale zyskuje również wymiar ekonomiczny.

Jeśli więc mowa o ekonomiczności, to wybór roweru jako środka transportu ma też tę przewagę, że w obrębie ścisłego centrum miasta rower często jest szybszym środkiem lokomocji od konwencjonalnego samochodowego, ponieważ z powodzeniem pozwala na omijanie zakorkowanych ulic. Na ulicach Jastrzębia-Zdroju coraz częściej obserwowalne jest zjawisko kongestii, która ulega również dużemu i stałemu zwiększeniu w godzinach szczytu, co ma bardzo mocne przełożenie na szybkość przemieszczania się w obrębie centrum miasta. Komunikacja rowerowa ma tę przewagę, że nierzadko pozwala na omijanie ulic w ogóle, co sprawia, że ten system mobilności jest często bardziej efektywny od samochodowego. Jest to również rozwiązanie bardziej efektywne w związku z rosnącym zapotrzebowaniem na paliwa, a to jest dużą siłą oddziaływującą na wzrastające zanieczyszczenie środowiska. Jednak przewaga roweru, jako bardziej ekonomicznego środka transportu, ma możliwość zaistnieć tylko w sytuacji dobrego sieciowania dróg rowerowych w centrum miasta.

W konsekwencji zapewnienie infrastruktury rowerowej sprzyja jednocześnie rozwijaniu mobilności społecznej oraz działaniom na rzecz ochrony środowiska. Tym samym, przy rosnącej świadomości społecznej w zakresie innych sposobów przemieszczania się, wykorzystanie roweru jako środka komunikacyjnego w celu dojazdu do pracy, szkoły, ale także jako transportu związanego ze zrobieniem zakupów lub wykonywaniem pracy – np. usług małej gastronomii, jest w mieście Jastrzębie-Zdrój coraz częstsze. Przy tym – korzystanie z rowerów staje się coraz bardziej ekonomiczne i wygodne dla mieszkańców. Można to zaobserwować choćby z poziomu ilości wypożyczenia rowerów w ramach systemu roweru miejskiego, czyli w sytuacji, w której nie posiadając własnego jednośladu, można korzystać z uroków i pożytków płynących z rowerowej jazdy.

IV. Dokumenty strategiczne

Niezbędnym elementem tworzenia koncepcji rozwoju infrastruktury rowerowej jest przeanalizowanie zapisów zawartych w opracowaniach strategicznych, obejmujących zasięgiem miasto Jastrzębie-Zdrój. Analiza taka została przeprowadzona i streszczona w poniższych punktach.

1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jastrzębia-Zdroju

W Kierunkach Rozwoju Systemu Komunikacji Rowerowej określone zostały ogólne zasady, które winny być uwzględniane na etapie projektowania i realizacji tras rowerowych:

- 1) rozwój komunikacji rowerowej winien odbywać się w oparciu o przygotowany dla całego obszaru gminy szczegółowy program rozwoju, opracowany na podstawie wcześniej przeprowadzonego monitoringu trendów zachowań komunikacyjnych rowerzystów z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury, w szczególności przebiegów szlaków rowerowych;
- 2) zapewnienie bezpieczeństwa poprzez minimalizację punktów kolizji z ruchem drogowym;
- 3) zapewnienie atrakcyjności, przyjaznego dla użytkowników charakteru oraz dobrego powiązania z obiektami publicznymi gminy.

W Kierunkach Rozwoju Systemu Parkingowego istnieje zapis, iż należy zapewnić możliwość bezpiecznego parkowania rowerów, przede wszystkim w obrębie centrum Jastrzębia-Zdroju oraz w rejonach usług, w koordynacji z siecią ścieżek rowerowych i linii autobusowych.

W Kierunkach rozwoju funkcji wewnętrznych Studium mówi o: wyznaczeniu systemu połączeń ekosystemowych i komunikacyjnych - ścieżek pieszych i tras rowerowych, tworzących dopełnienie miejskiego obszaru przestrzeni publicznej, mającego swoje powiązania i kontynuację w granicach sąsiednich miast i gmin oraz wskazanie obszarów rekreacyjno-wypoczynkowych w bezpośrednim otoczeniu obszarów zabudowy wielorodzinnej, połączonych systemem ścieżek pieszych i rowerowych, w celu polepszenia standardu zamieszkania, mającemu na celu przeciwdziałanie migracji zewnętrznej. Studium również mówi o ważnym kierunku, jakim jest wykreowanie nowej jakości przestrzeni publicznych w oparciu o istniejące ulice – wzmocnienie ich rangi jako „salonu miejskiego” poprzez realizację przestrzeni pieszych, rowerowych, przestrzeni przyjaznej wszystkim grupom wiekowym z uwzględnieniem podrzędnej roli samochodów, połączonych z układami zieleni miejskiej.

Ważnym zapisem Studium jest także realizacja dogodnych połączeń pieszych i rowerowych Parku Zdrojowego z obszarem centrum miasta oraz realizacja w granicach wód powierzchniowych ścieżek pieszych i rowerowych, zieleni rekreacyjnej, oraz enklaw zabudowy służącej wykorzystaniu potencjału rekreacyjnego, a także koordynacja funkcjonalna środków transportu zbiorowego ze środkami komunikacji indywidualnej, możliwość przewozu rowerów, przystanki w okolicy ścieżek rowerowych i parkingów przesiadkowych.

2. Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie-Zdrój 2030+

Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie-Zdrój 2030+ zakłada zrównoważony rozwój. Oparta jest na trzech głównych filarach **ludzie, gospodarka, przestrzeń**. Głównym celem działań opisanych w strategii jest powstrzymanie zachodzących zmian klimatycznych, dlatego przyświecają jej głównie zielone cele. Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie-Zdrój stawia na jakość życia w dziedzinie powietrza, pracy, **transportu**, przestrzeni.

Jednym z celów Strategii jest, aby w 2030 roku Jastrzębie było rowerową stolicą regionu i południowej Polski, w oparciu przede wszystkim o **Żelazny Szlak Rowerowy** oraz infrastrukturę rowerową na terenie całego miasta i w gminach sąsiednich.

3. Regionalna Polityka Rowerowa Województwa Śląskiego wraz z Koncepcją Sieci Regionalnych Tras Rowerowych, Katowice 2019 r.

Cel **Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego** został opisany jako spójny system regionalnych tras rowerowych o wysokich walorach komunikacyjnych, rekreacyjnych, turystycznych, o wysokim standardzie, stanowiący integralną część systemu transportowego Województwa Śląskiego, który jednocześnie jako element zagospodarowania przestrzennego, ma wpływ na jakość przestrzeni i krajobrazu.

Dokument mówi o trasie **Velo Silesia**, której założeniem jest stworzenie na bazie nieczynnych szlaków kolejowych, tras rowerowych o wysokim standardzie. Przykładem wykorzystania nieczynnej trasy rowerowej jest **Żelazny Szlak Rowerowy**. Dokument opisuje kryteria wyznaczania przebiegu i realizacji **Regionalnych Tras Rowerowych**. W 2016 roku na zlecenie Województwa Śląskiego przeprowadzony został audyt nieczynnych tras kolejowych pod kątem ich adaptacji na trasy rowerowe. Obejmował również miasto Jastrzębie-Zdrój i dotyczył linii kolejowej wykorzystanej już na Żelazny Szlak Rowerowy oraz trasy po nieczynnej linii kolejowej na kierunku wschód-zachód.

4. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego ŚLĄSKIE 2020+

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego ŚLĄSKIE 2020+ wskazuje na konieczność rozwijania i tworzenia zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych. Zakłada m.in. tworzenie warunków dla aktywnego i zdrowego stylu życia, w tym rozwój infrastruktury sportowo- rekreacyjnej (...) promocję, modernizację, rozwijanie i integrację systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, a także wsparcie rozwoju zintegrowanego, zrównoważonego i niskoemisyjnego transportu, w tym transportu publicznego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury takie jak: kolej, tramwaj, inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź” oraz infrastruktury rowerowej.

5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+

Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ traktuje m.in o tym, iż w regionie projektowana jest pierwsza w Polsce szybka trasa rowerowa **Velo Silesia**, łącząca ze sobą kilkanaście miast Subregionu Centralnego, Zachodniego i Północnego. Będzie to najdłuższa (ok. 150 km) regionalna trasa rowerowa, wykorzystująca potencjał dawnej przemysłowej sieci transportowej, której głównym elementem były koleje.

W kierunkach działania wymienia się m.in. :

- 1) tworzenie centrów przesiadkowych, w tym budowa systemów „Park and Ride”, „Park and Bike” i „Park and Walk”, w pobliżu głównych węzłów i ciągów komunikacyjnych;
- 2) rozwijanie i tworzenie zintegrowanego systemu szlaków i infrastruktury rowerowej, w tym z wykorzystaniem nieczynnych szlaków kolejowych;
- 3) rozwijanie dostępności do szlaków i infrastruktury rowerowej.

6. Program Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim 2020+

Program Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim 2020+ jako jeden z głównych celów wskazuje utworzenie magistrali rowerowej łączącej wszystkie subregiony województwa śląskiego, wykorzystującej nieczynne szlaki kolejowe (PKP, kolej piaskowa, kolej wąskotorowa) oraz istniejące/realizowane trasy rowerowe (Wiślana Trasa Rowerowa, Jura, EuroVelo 4).

7. Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej, Górnośląski Związek Metropolitalny, 2016 r.

Standardy te określają m.in. podstawowe wymagania w zakresie budowy poszczególnych elementów infrastruktury wraz z parametrami technicznymi, mającymi zapewnić zarówno komfort i bezpieczeństwo podróży, jak i ciągłość powiązań rowerowych, a także wskazują na potencjalne problemy do rozwiązania oraz dopuszczalne odstępstwa od zalecanych rozwiązań. Zawierają różnego rodzaju zalecane lub rekomendowane rozwiązania, których wybór zależy zazwyczaj od różnych uwarunkowań i wymaga wykonania przez inwestora i projektanta odpowiednich analiz.

V. Główne cele podróży rowerem w Jastrzębiu-Zdroju

W mieście jest bardzo wyraźny, obserwowalny trend dojeżdżania rowerem do sklepu, szkoły i miejsca pracy w miesiącach kwiecień – październik. Najbardziej wytrwali dojeżdżają jednak przez cały rok. Ponadto, obok odwiedzin rodziny i znajomych, są to jednocześnie jedne z najczęstszych celów codziennej jazdy rowerem w mieście. Potwierdzają to badania ankietowe, przeprowadzone w pierwszym kwartale 2021 roku w Mieście Jastrzębie-Zdrój, przez Pana Michała Kwiatkowskiego –

Pracownika Katedry Studiów Miejskich i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Badanie było prowadzone już w trakcie trwającej pandemii, kiedy wykorzystanie roweru jako środka transportu wzrosło, a w jego ramach można było wybrać więcej, niż jedną odpowiedź.

Z przeprowadzonych badań wynika, że dla 21,05 % badanych *najczęstszym celem dojazdów rowerem w celach transportowych*, jest właśnie dojeżdżanie rowerem w celu odwiedzenia rodziny lub znajomych. Pozostałe, najczęściej udzielane odpowiedzi ankietowanych, odnośnie celów dojazdu rowerem, to:

- dojeżdżam do sklepów: 18,66 %,
- dojeżdżam poza miasto: 14,35 %,
- dojeżdżam do pracy: 11,96 %.

Można domniemywać, że odpowiedź *dojeżdżam poza miasto*, obejmuje również wszystkie wyżej wymienione cele, ale także jazdę czysto rekreacyjną. Co prawda w badaniach nie zostały sprecyzowane kierunki dojazdów poza miasto, jednak należy uznać, że kierunki te obejmują wszystkie ościennie miasta i gminy w najbliższej okolicy Jastrzębia-Zdroju: Żory, Pawłowice, Zebrzydowice, Godów, Mszana, Wodzisław Śląski i Świerklany.

W ramach przeprowadzonego badania zapytano także o to, *gdzie respondenci korzystają z roweru w celach rekreacyjnych?* – najczęściej udzielanymi odpowiedziami były:

- jeżdżę po turystycznych szlakach rowerowych w okolicy miejsca zamieszkania: 75,12 %,
- poza miastem – wszędzie, nie tylko na terenach zieleni i nie tylko tam, gdzie są drogi rowerowe: 61,24 %,
- w mieście – wszędzie, nie tylko na terenach zieleni i nie tylko tam, gdzie są drogi rowerowe: 55,50 %,
- w mieście – wyłącznie tam, gdzie są drogi rowerowe: 25,84 %.

Natomiast na pytanie: *Co wpłynęło na to, że korzystał/a Pan/i z roweru jako ze środka transportu?*, udzielone odpowiedzi były następujące:

- potrzeba zwiększenia aktywności fizycznej: 29,19 %,
- zwiększenie liczby dróg rowerowych: 15,31 %,
- potrzeba ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko: 8,13 %,
- zwiększenie spójności sieci dróg rowerowych: 7,18 %.

Jak wynika z odpowiedzi Jastrzębian na dwa ostatnie z przytoczonych pytań, ponad 75 procent wybiera szlaki w miejscu i okolicy swojego zamieszkania, a ponad 25 procent, jeździ wyłącznie w mieście po drogach rowerowych. Ponadto, aż dla ponad 15 % respondentów, powodem korzystania z roweru było zwiększenie ilości dróg rowerowych. Zwiększenie spójności dróg rowerowych było powodem używania roweru dla ponad 7 % osób. Jest to niezbity dowód na to, jak bardzo niezbędne są zsielowane szlaki i drogi rowerowe, które będą komunikowały miasto wewnątrz, a także będą

prowadzić ruch rowerowy z i do miast i gmin ościennych, ponieważ będzie to jeden z najważniejszych powodów, warunkujących wybór roweru jako środka transportu. Natomiast używanie roweru wpłynie na korzyści opisane wcześniej – polepszenie zdrowia społecznego, ochronę środowiska i przyczyni się do rozwoju gospodarczego miasta.

Na szczególną uwagę zasługują odpowiedzi udzielone na pytanie: *Czego osoby jeżdżące na rowerze oczekują od władz miasta w zakresie działań związanych z ruchem rowerowym?* – chodzi tu o uwypuklenie największej potrzeby rowerzystów, co przejawiało się w ilości udzielonych odpowiedzi:

- zwiększenia liczby dróg rowerowych: 74,64 %,
- zwiększenia spójności sieci dróg rowerowych: 70,33 %,
- zapewnienia przestrzeni i dróg dla rekreacji rowerowej: 49,28 %,
- zwiększenia dostępności rowerowej centrum miasta i węzłów transportowych: 26,32 %,
- wydzielania dodatkowej przestrzeni dla rowerów z przestrzeni przeznaczonej dotychczas dla innych uczestników ruchu: 26,32 %.

Właśnie ostatnia z najczęściej udzielonych odpowiedzi, najbardziej przykuwa uwagę – w mieście Jastrzębie-Zdrój są odcinki dróg o wystarczająco szerokim pasie drogowym, aby można z nich było wydzielić odpowiednie pasy ruchu rowerowego. Przykładem niech będzie ulica Podhalańska, albo ulice Jagiełły, Armii Krajowej czy Pszczyńska. Na ulicach tych jest zdecydowana możliwość, aby w ramach ich pasów drogowych, wykonać dodatkowe lub poszerzyć istniejące pasy lub drogi dla ruchu rowerowego.

W ramach przeprowadzonego badania można było również dokonać oceny różnych rozwiązań technologicznych, działań miasta, a także dotyczących inżynierii ruchu oraz poczucia bezpieczeństwa, w skali od 1 do 5: 1 - oznacza najniższą ocenę, 5 - oznacza najwyższą ocenę. Osoby biorące udział w badaniach, jako *rozwiązania najbardziej wpływające na zwiększenie ich poczucia komfortu i bezpieczeństwa jazdy rowerem*, oceniły w skali od 1 do 5:, następujące:

- oddzielona droga rowerowa jednokierunkowa: 4,42,
- oddzielona droga rowerowa dwukierunkowa: 4,32,
- pas rowerowy wydzielony z jezdni zgodny z kierunkiem ruchu pojazdów: 3,55,
- ciąg pieszo-rowerowy z wydzielonym ruchem pieszych i rowerzystów (za pomocą namalowanej linii rozdzielającej): 3,50.

Jednakże *ocena systemu dróg rowerowych w Jastrzębiu-Zdroju* w skali od 1 do 5, nie pozostawia już złudzeń, co do infrastruktury istniejącej:

- są prowadzone w przestrzeni atrakcyjnej dla rowerzysty: 3,29,
- są bezpieczne: 3,13,
- są wygodne i komfortowe: 3,04,
- prowadzą bezpośrednio do celu: 2,78,

- tworzą spójną sieć: 2,73.

Ocena stopnia, w jakim miasto realizowało w ostatnich latach działania na rzecz ruchu rowerowego, wypadła następująco:

- budowa nowych dróg rowerowych: 3,80,
- poprawa komfortu jazdy na rowerze: 3,07,
- remonty i utrzymanie istniejących dróg rowerowych: 3,03,
- poprawa warunków bezpieczeństwa rowerzystów: 3,00,
- zapewnienie spójności sieci dróg rowerowych: 2,91.

Ze wszystkich przytoczonych odpowiedzi wynika, jak ważne jest dobre rozplanowanie, a następnie realizacja połączeń infrastruktury rowerowej w ścisłym centrum miasta oraz centrum z poszczególnymi dzielnicami i sołectwami miasta. Ważne jest także, aby główne dzielnice miasta były pomiędzy sobą dobrze połączone. Kierunkowy ruch rowerowy najczęściej jest bowiem wykonywany w obrębie centrum miasta, a następnie z głównych dzielnic w kierunku centrum. Bardzo ważne jest również to, aby infrastruktura nie była odcinkowa lub wręcz punktowa – tzn. żeby rowerzyści mieli do dyspozycji liniowe i ciągłe rozwiązanie, w postaci „twardej” infrastruktury rowerowej. Jest to środek zaradczy, który pozwoli na podróż od punktu startowego do punktu docelowego, bez konieczności korzystania z jezdni dla samochodów, a tym samym na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi.

VI. Inwentaryzacja stanu istniejącego

8. Istniejąca infrastruktura rowerowa w Jastrzębiu-Zdroju

Jastrzębianie mają do dyspozycji 25,3 km dróg dla rowerów oraz 0,3 km ciągów pieszo-rowerowych. Jest to infrastruktura odseparowana od ruchu pojazdów - 60 % dróg rowerowych zostało oznakowanych jako dwukierunkowe, a 40 % jako jednokierunkowe. Z wyżej podanej długości dróg dla rowerów, 9 km stanowi Żelazny Szlak Rowerowy, który jest samodzielną drogą dla rowerów, poprowadzoną poza układem drogowym miasta. Pozostałe odcinki infrastruktury rowerowej poprowadzone są wzdłuż ulic miasta. Około 54 % dróg rowerowych posiada nawierzchnię z kostki betonowej, zarówno bezfazowej, jak i fazowanej. Kolejne 10 % dróg rowerowych posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Jest to najnowsza infrastruktura rowerowa w mieście. Nawierzchnia asfaltowa została przyjęta jako podstawowa do stosowania na miejskich drogach rowerowych. Pozostałe 35 % to wodoprzepuszczalna nawierzchnia mineralno-żywicza zastosowana na Żelaznym Szlaku Rowerowym.

Dla zapewnienia ciągłości dróg dla rowerów, na przecięciach z jezdniami wyznaczone zostały 42 przejazdy dla rowerów. Docelowo wszystkie przejazdy dla rowerów w mieście mają mieć nawierzchnię barwy czerwonej. Rozmieszczenie istniejącej infrastruktury rowerowej w mieście

przedstawiono kolorem zielonym na **Załączniku nr 1**, znajdującym się w formie mapy na końcu opracowania.

W budowie jest obecnie 560 m asfaltowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ulicy Wyzwolenia, stanowiącego kontynuację wcześniej wykonanego ciągu od strony ulicy Cieszyńskiej. Kolejne 216 m asfaltowego ciągu pieszo-rowerowego powstaje przy budowanym rondzie w ciągu ulicy prof. R. Ranozka.

Pozostała istniejąca infrastruktura rowerowa w mieście to: kontrapas rowerowy wyznaczony wzdłuż ulicy 1 Maja, na odcinku od ulicy Karola Miarki do ulicy Słonecznej, o długości 735 m oraz kontraruch rowerowy wprowadzony na jednokierunkowych odcinkach ulic Cieszyńskiej na os. Tuwima i Dworcowej w Zdroju, o łącznej długości 820 m. Dla najmłodszych rowerzystów funkcjonuje rowerowe miasteczko ruchu drogowego, położone w jarze pomiędzy Stadionem Miejskim i ulicą Turystyczną. Wzdłuż Żelaznego Szlaku Rowerowego rozlokowane jest 6 punktów odpoczynkowych dla rowerzystów z ławkami i stolikami. Pięć z tych punktów posiada zadaszenia. Kolejne dwa punkty odpoczynku dla rowerzystów zlokalizowane są w północnej części miasta – przy ulicach Plebiscytowej i Gajowej. Żelazny Szlak Rowerowy wyposażony jest również w dwa punkty z ładowarkami dla rowerów elektrycznych oraz z podstawowymi zestawami narzędzi do naprawy roweru.

Główną osią codziennego transportu rowerowego w Jastrzębiu-Zdroju są obie aleje: Józefa Piłsudskiego i Jana Pawła II, wyposażone na całej długości w drogi dla rowerów. Natomiast turystyczne podróże rowerowe odbywają się głównie po Żelaznym Szlaku Rowerowym oraz na trasach prowadzących w kierunku Szlaku. Z osiedli miasta rowerowy ruch dojazdowy do Szlaku prowadzi przede wszystkim ulicami: Podhalańską, Cieszyńską, Władysława Jagiełły i Energetyków.

Pomijając kwestie rodzaju nawierzchni, większość istniejącej infrastruktury rowerowej w Jastrzębiu-Zdroju jest w zadowalającym stanie technicznym. Nieodpowiedni stan techniczny wykazują drogi dla rowerów wzdłuż alei Józefa Piłsudskiego na odcinku od ulicy Bukowej do ulicy Olszowej oraz fragment drogi dla rowerów przy skrzyżowaniu ulic Podhalańskiej i Mazowieckiej, które w dalszej perspektywie czasowej wymagają remontu.

9. Łączniki rowerowe

Nie każda ulica wymaga budowy odrębnej infrastruktury rowerowej. Ulice przyjazne dla rowerzystów, z niewielkim ruchem lokalnym samochodów, o uspokojonym charakterze lub z szerokimi pobocznymi, to tzw. łączniki rowerowe. Na tych ulicach rowerzyści jadą w ruchu ogólnym razem z samochodami. Łączniki stanowią uzupełnienie sieci rowerowej. Rozmieszczenie łączników w ramach

istniejącej i planowanej infrastruktury rowerowej przedstawiono kolorem niebieskim na

Załączniku nr 2. Podstawowe łączniki to:

- 1) od strony osiedla Bogoczowiec przez Zdrój ulicami Mikołaja Witczaka i Tadeusza Kościuszki,
- 2) od strony osiedla Przyjaźń przez ulicę Dworcową z wykorzystaniem kontraruchu rowerowego,
- 3) z Jastrzębia Górnego do centrum ulicami L. Staffa i św. Katarzyny,
- 4) od strony osiedla 1000-Lecia do centrum przez osiedle Zofiówka ulicami: Wojska Polskiego, Boczna i Kombatantów,
- 5) w Bziu połączenie ulic Cichej i Libowiec ulicami: Rostków, Klubową i Budowlaną,
- 6) w centrum Ruptawy przejazd z ulicy Libowiec do ulicy Cieszyńskiej i Wyzwolenia z wykorzystaniem ulicy Jacka Malczewskiego,
- 7) z centrum miasta do turystycznego przejścia granicznego Jastrzębie Ruptawa – Petrovice Kempa ulicami Przemysłową oraz Żwirki i Wigury,
- 8) od strony osiedla Złote Łany przygotowany będzie łącznik rowerowy w kierunku Zdroju z wykorzystaniem ulic Pogodnej i Kasztanowej.

10. Strefa Tempo 30

Wprowadzanie w miastach stref tempo 30 to jedna z metod uspokajania ruchu kołowego, ale przede wszystkim jest to element planowej strategii miast, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Do informowania o ograniczeniu prędkości pojazdów do 30 km/godz. używa się znaków pionowych (na słupkach znak B-43), poziomych (malowanych na jezdniach) oraz innych rozwiązań wymuszających zmniejszenie prędkości (np. progi zwalniające, wyniesione tarcze skrzyżowań, zawężanie pasów ruchu, wysepki, azyle dla pieszych, mini i małe ronda, „esowanie toru jazdy” – czyli sztuczne zawężanie szerokości pasa ruchu poprzez elementy małej architektury itp.).

Ponadto w 2015 r. weszły w życie nowelizacje rozporządzeń, które umożliwiły wprowadzenie tzw. „kontraruchu rowerowego”, czyli dwukierunkowego ruchu rowerów na jezdniach jednokierunkowych. Oznacza się go w taki sposób, iż pod znakiem D-3 umieszcza się tabliczkę z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego. Na przeciwnym wlocie pod znakiem B-2 umieszcza się tabliczkę z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru lub wózka rowerowego.

Centra miast najczęściej są najbardziej skomunikowane – z każdego niemal kierunku mamy potencjalne źródło ruchu samochodowego i rowerowego, które prowadzi potok podróżnych w ramach centrum oraz „z” i „do” centrum. W coraz większej liczbie europejskich i polskich miastach zwiększa się nacisk kładziony na ograniczenia prędkości, nie tylko na poszczególnych ulicach, ale na dużych obszarach miast. Przez to następuje uspokojenie ruchu samochodowego, co jednocześnie przywraca niejako te

strefy, jako obszary przyjazne człowiekowi. Dzieje się tak dlatego, że już sama świadomość istnienia ograniczenia prędkości na danej drodze, powoduje wzrost poczucia bezpieczeństwa wśród niechronionych użytkowników dróg.

Najbardziej optymalnym rozwiązaniem zapewnienia bezpieczeństwa dla rowerzystów i pieszych, jest budowanie odrębnych chodników, dróg i ścieżek dla rowerów, które przejmują ruch pieszy i rowerowy, a jednocześnie oddzielają go od jezdni. Tam jednak, gdzie nie da się wybudować w pasie drogowym choćby ciągu pieszo-rowerowego, lub dodatkowego pasa ruchu dla rowerzystów, najlepszym rozwiązaniem wydaje się być uspokojenie ruchu samochodowego, poprzez ograniczenie dopuszczalnej prędkości i odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni ulicy. Przyjęcie takiej strategii planowania i kontrolowania ruchu miejskiego, czyni centra miast oraz wymagające tego tereny w mieście, przyjaznymi dla niechronionych użytkowników dróg – rowerzystów, ale także dla pieszych. Powodem tego jest to, że w miejscach gdzie prędkość zostaje ograniczona do maksymalnie 30 km/h, rowerzysta korzysta z jezdni drogi, po której porusza się z zachowaniem przepisów drogowych, ale również z poczuciem większego bezpieczeństwa.

Zgodnie z prowadzonymi badaniami i statystykami, dotyczącymi natężenia ruchu i wypadkowości z udziałem pojazdów mechanicznych, pieszych i rowerzystów w miastach, gdzie strefy *Tempo 30* już istnieją, ograniczenie prędkości do 30 km/h zdecydowanie zwiększa bezpieczeństwo tych ostatnich. W artykułach dotyczących tych stref podaje się, że liczba wypadków w takich strefach spada od 30 % do nawet ponad 50 %, w tym wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów. Wynika to między innymi stąd, że prędkość samochodu zostaje spowolniona do prędkości porównywalnej z prędkościami osiąganymi przez rowerzystów, co ma kluczowe znaczenie w sytuacji, kiedy dojdzie do kolizji samochodu z rowerzystą. Strefy *Tempo 30* mają też to do siebie, że kierujący pojazdem ma zdecydowanie więcej czasu na kontrolowanie bodźców docierających do niego „z drogi”, niż przy wyższej prędkości. Przez to kierowcy mają więcej czasu na reagowanie na ewentualne zagrożenia i mają krótszą drogę hamowania.

Obecnie w mieście istnieją już ulice z ograniczeniem prędkości do 30 km/h, jak np. ulica Kaszubska, gdzie znajduje się szkoła, przedszkole i dom pomocy społecznej. Jednak miasto Jastrzębie-Zdrój, nadal dysponuje dużym potencjałem rozwoju całych stref *Tempo 30*, również z uwagi na stale narastający ruch rowerowy.

11. Strefa zamieszkania

Obok stref tempo 30, rozwiązaniem które stosuje się aby uspokoić ruch kołowy i zwiększyć bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu, jest tzw. „strefa zamieszkania”. Oznacza się ją znakiem D-40 „strefa zamieszkania”. W strefie tej obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego:

pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie tylko w miejscach wyznaczonych. Na odcinkach dróg w strefie zamieszkania, których parametry geometryczne umożliwiają jazdę z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną, zaleca się stosowanie urządzeń lub rozwiązań wymuszających powolną jazdę (progi zwalniające, zmiany kierunku jazdy, punktowe przewężenia jezdni). Rozwiązania takie mogą nie być oznakowane znakami ostrzegawczymi.

12. Rower Miejski

W mieście funkcjonuje Jastrzębski System Rowerów Miejskich *Jaskółka*. W systemie tym funkcjonują 84 rowery w 26 stacjach. Operatorem jest ROOVEE S.A, ul. Ryżowa 33a/7, 02-495 Warszawa. System działa od początku marca do końca października. Na podstawie danych z Raportu funkcjonowania systemu rowerów miejskich JSRM Jaskółka (Sezon 2021 zakończony), przygotowanego przez firmę ROOVEE, dostępne są następujące dane:

- ogólna liczba użytkowników to 5475, w 2021 roku zarejestrowało się 3183 użytkowników,
- w 2021 r. było w sumie 5,9 tys. wypożyczeń roweru miejskiego. Najwięcej wypożyczeń było w miesiącu lipcu – 16,3 tys., następnie w sierpniu – 10,9 tys., wrześniu – 8,6 tys.,
- największą aktywnością cieszy się stacja roweru na **Os. Pionierów al. Piłsudskiego** – w sezonie było to 4349 wypożyczeń, kolejną stacją jest lokalizacja **Dworzec Autobusowy ul. Podhalańska** z liczbą 4119 wypożyczeń oraz lokalizacja **Rondo Podhalańska** z liczbą wypożyczeń równą 3719,
- łączny czas przejechany na rowerach miejskich to 21,9 tys. godzin.

13. Trasy turystyczne

Przez miasto Jastrzębie-Zdrój przebiega wiele szlaków i tras rowerowych, w ramach różnych podejmowanych do tej pory działań. Jedne z głównych tras i szlaków rowerowych, jakie przebiegają przez miasto, zostały oznaczone symbolami umownymi EV4, 24C, 13Z, 126Y, 9N oraz nieformalnie ŻSR – dla oznaczenia Żelaznego Szlaku Rowerowego. Trasy te na większości swojego przebiegu posiadają odpowiednie oznaczenia w terenie. Posiadają także, co szczególnie ważne, oznaczenia zmiany kierunku przebiegu szlaku lub trasy. Jednak w wielu miejscach takich oznaczeń brakuje, ponieważ zostały zniszczone lub skradzione, a do tej pory ich nie odtworzono. W związku z tym, a także z uwagi na zmiany jakie zaszły w infrastrukturze miasta, należałoby najpierw zweryfikować ich przebiegi, w celu ich potwierdzenia lub wybrania jak najlepszego wariantu, a następnie uzupełnić oznaczenia. Szczególnie dotyczy się to miejsc na zmianie kierunków szlaków, tak aby rowerzyści nie byli zmuszani szukać przebiegu szlaku.

Żelazny Szlak Rowerowy

Na ożywienie turystyki rowerowej w Jastrzębiu-Zdrój i gminach ościennych miało oddanie do użytku Żelaznego Szlaku Rowerowego. Jest to unikatowa trasa rekreacyjna w formie „pętli”, która łączy pięć gmin i miast po obu stronach granicy polsko-czeskiej. Po polskiej stronie przebiega przez teren Jastrzębia-Zdroju, Zebrzydowic i Godowa, a po stronie czeskiej przez Karwinę i Piotrowice koło Karwiny. Do wyboru są dwie pętle: główna o długości 55 km i alternatywna, licząca 42 km. Obie pętle Szlaku powstały w wyniku realizacji dwóch Projektów transgranicznych – „Żelazny Szlak Rowerowy” oraz „Rowerem po żelaznym szlaku”, dofinansowanych z Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – w ramach Programu INTERREG V-A Republika Czeska-Polska 2014-2020.

W miesiącach letnich Szlak skupia duży ruch turystów niemalże z każdego regionu kraju, powodując także duży ruch rowerowy w centrum miasta. W szczególności w obrębie zabytków i atrakcji turystycznych Jastrzębia-Zdroju – m.in. Parku Zdrojowego, zabytkowych obiektów sakralnych czy Ośrodka Wypoczynku Niedzielnego. Dlatego tak bardzo ważne jest, aby centrum miasta wraz ze swoimi obrzeżami, zostało wyposażone w odpowiednią infrastrukturę rowerową, która połączy Szlak z centrum i obiektami turystycznymi przyciągającymi turystów. Nie tylko pozwoli to na obsługę zwiększającego się turystycznego ruchu rowerowego w mieście, ale zdecydowanie ułatwi dojazd do obiektów zabytkowych i atrakcji turystycznych, a także zapewni bezpieczeństwo korzystającym z tej infrastruktury.

Odcinek Żelaznego Szlaku Rowerowego w Jastrzębiu-Zdroju generuje obecnie największy przyrost ruchu turystycznego w mieście. Zamontowane na Szlaku urządzenia pomiarowe, pozwalają uzyskać miarodajny obraz liczby użytkowników Szlaku. Tylko w 2021 roku, dwa punkty zliczające użytkowników Szlaku wykazały ponad 316 tys. „odbić” rowerzystów, co jest największym osiągnięciem miasta, jeśli chodzi o przyciągnięcie ruchu turystycznego. Ponadto, z zachodu na wschód przez centrum miasta, przebiega odcinek ważnej europejskiej trasy rowerowej EuroVelo nr 4 relacji Roscoff – Kijów. Polski, oznakowany odcinek tego szlaku, prowadzi ruch od przejścia granicznego w Chałupkach, przez Pszczynę, Oświęcim i Kraków do Tarnowa. Takie połączenie sprawia, że jest to bardzo atrakcyjny szlak rowerowy. Dzięki tej trasie, w mieście również wzbudzany jest ruch turystyczny, który rozprowadza się z centrum miasta po obiektach atrakcji turystycznych i punktach gastronomicznych.

Mając na uwadze powyższe treści, przy planowaniu polityki rowerowej należy mieć przede wszystkim na względzie to, że wybudowana infrastruktura powinna być łatwo dostępna i sprzyjać rowerzystom w różnych warunkach atmosferycznych i przez cały rok - także w okresie zimowym. Powinno się unikać takich rozwiązań dla infrastruktury w terenie, która w złych warunkach atmosferycznych - opadów

deszczu czy śniegu, staje się trudno przejezdna poprzez np. namakanie podłoża. Należy mieć na uwadze także to, żeby jazda rowerem nie stała się zupełnie niemożliwa – drogi i ścieżki rowerowe powinny też być ze sobą logicznie połączone, tak aby nie było pomiędzy nimi luk, które zmuszałaby rowerzystę korzystania z jezdni lub nawet przerwania jazdy.

O ile infrastruktura rowerowa w centrum miasta oraz dzielnicach miasta stale się rozwija, to gorzej jest na połączeniach miasta Jastrzębie-Zdrój z miastami i gminami ościennymi. Jeśli chodzi o infrastrukturę rowerową prowadzącą w kierunku północno-wschodnim (gmina Świerklany, Żory i Pawłowice), to jednak należy szczerze przyznać, że ze strony Jastrzębia-Zdroju infrastruktura rowerowa prowadząca w tym kierunku, jest zdecydowanie niewystarczająca. Na przedmiotowych kierunkach, zostały w niektórych miejscach wyznaczone szlaki rowerowe – jest to jednak nieporównywalne z możliwościami przenoszenia ruchu rowerowego, poprzez odpowiednią do tego infrastrukturę. Ma to oczywiście związek z zapewnieniem szybszego dotarcia do miejsca docelowego, ale co ważniejsze, również bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Na kierunku zachodnim z gminą Godów i południowym z gminą Zebrzydowice, połączenie rowerowe wygląda zgoła inaczej, ponieważ od września 2020 roku funkcjonuje Żelazny Szlak Rowerowy. Na terenie Jastrzębia-Zdroju Szlak liczy 9 km długości, natomiast całkowite połączenie na przebiegu Godów – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice, wynosi około 20 km. Wykonanie tego połączenia wpłynęło na skupienie ruchu rowerowego w kierunkach zachodnim i południowym od Jastrzębia-Zdroju, który wcześniej odbywał się najczęściej drogami publicznymi, wewnętrznymi oraz różnymi ścieżkami leśno-polnymi.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników na Żelaznym Szlaku Rowerowym w Jastrzębiu-Zdroju oraz łatwiejszemu lokalizowaniu zdarzeń w terenie (zarówno przez odpowiednie służby, a przede wszystkim przez osoby zgłaszające ewentualne zdarzenia), głównym miejscem odpoczynkowym na jastrzębskim odcinku Szlaku, zostały nadane nazwy wraz z zabudowaniem tablic w tych miejscach. W przebiegu Szlaku na kierunku od gminy Zebrzydowice do gminy Godów, nadano następujące nazwy:

- Stacja *Cisówka*: dojazd i wjazd na Szlak od strony ulic Cieszyńskiej, Żwirowej i Konduktorskiej,
- Stacja *Ruptawa*: dojazd i wjazd na Szlak od strony ulic Cieszyńskiej, D. Zdziebły i F. Czyża,
- Stacja *Zofiówka*: dojazd i wjazd na Szlak od strony ulic Chlebowej, Biadoszek, Wyzwolenia i Przemysłowej,
- Stacja *Moszczenica*: dojazd i wjazd na Szlak od strony ulic Wyzwolenia, Rozwojowej i Chlebowej,
- Stacja *Zielony Most*: dojazd i wjazd na Szlak od strony ulic Komuny Paryskiej, R. Ranoszka i Ruptawskiej,

- Stacja *Szotkowice*: dojazd i wjazd na Szlak od strony ulic Szotkowickiej i Komuny Paryskiej w mieście Jastrzębie-Zdrój i Dworcowej w gminie Godów.

Trasa EuroVelo nr 4

Europejska trasa rowerowa EuroVelo nr 4 Roscoff – Kijów, potocznie zwana Szlakiem Europy Centralnej, której przebieg został zaproponowany przez Europejską Federację Cyklistów, ma długość około 4000 km i łączy kraje: Francję, Belgię, Niemcy, Czechy, Polskę i Ukrainę. Trasa ta biegnie również przez miasto Jastrzębie-Zdrój. Od Gołkowic trasa prowadzi rowerzystów przez zabytkową dzielnicę Zdrój, obok Parku Zdrojowego, a następnie przez ścisłe centrum miasta w stronę dzielnicy Bzie i dalej w kierunku sołectwa Golasowice i gminy Strumień. Na części polskiego odcinka swojego przebiegu, w tym także na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój, trasa wyznakowana jest białymi tabliczkami z symbolem roweru i najczęściej zielonym oznaczeniem R4.

Trasa jest w Polsce oznakowana na odcinku od przejścia granicznego w Chałupkach, przez Jastrzębie-Zdrój, Pszczynę, Oświęcim i Kraków do Tarnowa. Jest to bardzo atrakcyjny szlak rowerowy w południowej części kraju. Odcinek Kraków – Tarnów został ukończony w 2021 roku, zatem jest oznaczony pomarańczowymi znakami R-4.

Dla mieszkańców Jastrzębia-Zdroju wycieczki tą trasą są bardzo popularne, również jako jednodniowe wypadki poza miasto, ponieważ prowadzą do atrakcji turystycznych na obu kierunkach – w kierunku Chałupek można dojechać na Graniczne Meandry Odry, a w kierunku wschodnim, bardzo malowniczą trasą dojedziemy do Pszczyny.

Pętla rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński

Pętla rowerowa Euroregionu Śląsk Cieszyński - trasa wytyczona przez PTTK, jest oznaczona w terenie po polskiej stronie białymi tabliczkami z symbolem roweru i czerwonym paskiem, a na mapach jej przebieg zaznaczony jest czerwoną linią i skrótem **24C**. Natomiast po stronie czeskiej wyznaczona jest drogą rowerową nr 56. Przebiega przez pogranicze polsko-czeskie na długości blisko 130 km i łączy miasta: Bohumin, Hawierzów, Trzyniec, Bukowiec, Wiśla, Cieszyn, Marklowice Górne, Jastrzębie-Zdrój i Chałupki. W Jastrzębiu-Zdroju szlak biegnie od południa, od strony gminy Zebrzydowice, przez centrum miasta do dzielnicy Zdrój, gdzie jego bieg zaczyna pokrywać się z przebiegiem trasy EV4, i dalej w stronę gminy Godów aż do Chałupek. Jest to równie ciekawa trasa, ponieważ wytrawni rowerzyści mogą ją pokonać w ciągu jednego dnia. Przebieg przez dwa kraje może dostarczyć wielu wrażeń.

Trasa Rybnik – Ustroń

Trasa Rybnik – Ustroń jest szlakiem wytyczonym przez PTTK i jest oznaczony w terenie białymi tabliczkami z symbolem roweru i zielonym paskiem. Na mapach jego przebieg zaznaczony jest zieloną linią i skrótem **13Z**. Przebiega od Rybnika, przez gminę Świerklany do Jastrzębia-Zdroju, a następnie w kierunku Zebrzydowic, Kończyc Wielkich, Golezowa do Ustronia, na całkowitej długości ponad 60 km. W Jastrzębiu-Zdroju szlak biegnie od strony północnej, od strony gminy Świerklany, przez dzielnicę Borynia, Zofiówka, Bzie i Ruptawa, a zatem zupełnie omija centrum miasta. Dalej szlak biegnie do Zebrzydowic w kierunku Ustronia.

Subtrasa Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice

Subtrasa Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice jest szlakiem wytyczonym przez PTTK i jest oznaczony w terenie białymi tabliczkami z symbolem roweru i żółtym paskiem. Na mapach jego przebieg zaznaczony jest żółtą linią i skrótem **126Y**. Szlak przebiega od dworca autobusowego w Jastrzębiu-Zdroju do pałacu w Zebrzydowicach, na długości 29 km. W Jastrzębiu-Zdroju szlak biegnie przez centrum miasta do dzielnicy Ruptawa w stronę Markłowic Górnych, a stamtąd do Zebrzydowic, gdzie kończy swój bieg przy zalewie Młyńszczok.

Subtrasa Strumień – Jastrzębie-Zdrój

Subtrasa Strumień – Jastrzębie-Zdrój jest szlakiem wytyczonym przez PTTK i jest oznaczony w terenie białymi tabliczkami z symbolem roweru i niebieskim paskiem. Na mapach jego przebieg zaznaczony jest niebieską linią i skrótem **9N**. Szlak przebiega od rynku w gminie Strumień, przez gminę Pawłowice do Jastrzębia-Zdroju, na długości 23 km. W Jastrzębiu-Zdroju szlak biegnie od strony wschodniej, od strony gminy Pawłowice przez dzielnicę Bzie, gdzie jego bieg zaczyna pokrywać się z przebiegiem trasy EV4, przez centrum miasta do dzielnicy Zdrój. Szlak kończy swój bieg przy dawnej stacji kolejowej *Moszczenica*.

14. Pozostałe istniejące szlaki rowerowe

W 2015 roku została wydana publikacja, obejmująca wyznaczenie pięciu transgranicznych tras rowerowych, łączących dwa przygraniczne miasta – Jastrzębie-Zdrój i Karwinę. Szlaki te nie zostały jednak oznaczone w terenie, a jedynie opisane w formie papierowego przewodnika wraz z dołączoną mapą zbiorczą. Zadanie powstało w ramach projektu transgranicznego pn.: „Odwiedź sąsiada – uatrakcyjnienie oferty turystycznej polsko-czeskiego pogranicza”. Publikacja została współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013. W porozumieniu

z jastrzębskim oddziałem PTTK wyznaczono następujące trasy: Węglem pisana, Szlakiem obiektów sakralnych, Szlakiem uzdrowiska, Szlakiem obiektów turystycznych, Szlakiem przyrody.

Trasa rowerowa **„Węglem pisana”**, o całkowitej długości 48 km, stanowi propozycję aktywnego spędzenia wolnego czasu dla wszystkich, którzy mają ochotę poznać historię i współczesne oblicze miejsc związanych z tradycjami górniczymi Jastrzębia-Zdroju i Karwiny. Szlak przebiega po polskiej stronie m.in. fragmentami subtras 9N i 126Y, Euroregionalnej Pętli Rowerowej 24C, Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo 4, pieszo-rowerowej ścieżki dziedzictwa kulturowego „Szlakiem Zamków nad Piotrówką”, a po stronie czeskiej subtrasami 6097 i 6110.

Trasa rowerowa **„Szlakiem obiektów sakralnych”**, o całkowitej długości 42 km, stanowi propozycję odkrywania piękna kościołów, kapliczek i krzyży przydrożnych oraz wybranych miejsc związanych z postaciami świętych znajdujących się na szlaku z Jastrzębia-Zdroju do Karwiny. Szlak przebiega po polskiej stronie m.in. fragmentami subtras 9N, 13Z i 126Y, Euroregionalnej Pętli Rowerowej 24C, Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo 4, pieszo-rowerowej ścieżki dziedzictwa kulturowego „Szlakiem Zamków nad Piotrówką”, a po stronie czeskiej subtrasą 6097.

Trasa rowerowa **„Szlakiem uzdrowiska”**, o całkowitej długości ponad 20 km, stanowi propozycję aktywnego spędzenia wolnego czasu dla tych, którzy pragną poznać historie i współczesne oblicze miejsc związanych z walorami leczniczymi z Jastrzębia-Zdroju do Karwiny. Szlak przebiega po polskiej stronie m.in. fragmentami subtras 9N, Euroregionalnej Pętli Rowerowej 24C, Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo 4, pieszo-rowerowej ścieżki dziedzictwa kulturowego „Szlakiem Zamków nad Piotrówką”, a po stronie czeskiej subtrasą 6097.

Trasa rowerowa **„Szlakiem obiektów turystycznych”**, o całkowitej długości 47,5 km, stanowi propozycję aktywnego spędzenia wolnego czasu dla tych, którzy pragną poznać walory krajoznawcze Jastrzębia-Zdroju i Karwiny. Szlak przebiega po polskiej stronie m.in. fragmentami subtras 9N, 13Z i 126Y, Euroregionalnej Pętli Rowerowej 24C, Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo 4, pieszo-rowerowej ścieżki dziedzictwa kulturowego „Szlakiem Zamków nad Piotrówką”, a po stronie czeskiej subtrasą 6097.

Trasa rowerowa **„Szlakiem przyrody”**, o całkowitej długości 34 km, stanowi propozycję aktywnego poznawania fauny i flory, malowniczych krajobrazów i towarzyszących im wybranych zabytków z Jastrzębia-Zdroju do Karwiny. Szlak przebiega po polskiej stronie m.in. fragmentami subtras 13Z, Euroregionalnej Pętli Rowerowej 24C, Europejskiej Trasy Rowerowej EuroVelo 4, pieszo-rowerowej ścieżki dziedzictwa kulturowego „Szlakiem Zamków nad Piotrówką”, a po stronie czeskiej wybranymi drogami publicznymi.

Jastrzębski Szlak Przyrodniczy „Śladami Natury” tworzą obszary wskazujące walory przyrodnicze naszego miasta. Nie ma on charakteru wytyczonej i oznakowanej trasy – jest to zestawienie terenów zielonych z ich charakterystycznymi elementami flory i fauny, pomiędzy którymi można przemieszczać się po istniejących drogach i ścieżkach, w wybrany przez siebie sposób. W planach jest również wykonanie i oznakowanie tego Szlaku, jako pieszo-rowerowego. Miałby się on krzyżować z Żelaznym Szlakiem Rowerowym i prowadzić do atrakcji przyrodniczych miasta Jastrzębie-Zdrój, m.in. do lasów Kyndra, Białoszek i Pastuszyniec oraz doliny Szotkówki. W Jastrzębiu-Zdroju zwarte kompleksy leśne zajmują około 8 % powierzchni. Znajduje się w nich trzydzieści pięć pomników przyrody. Udostępnienie obszarów leśnych miasta dla turystyki pieszo-rowerowej, wywrze nie tylko pozytywny wpływ ze względów zdrowotno-rekreacyjnych, ale także pozwoli na dalsze zaznajomienie się mieszkańców i turystów z przyrodą na terenie miasta. Głównym celem utworzenia szlaku było wskazanie mieszkańcom i turystom walorów przyrodniczych miasta, których, wbrew pozorom, w naszym mieście nie brakuje. Obecnie w wyznaczonych punktach zostały umieszczone drewniane tablice informacyjne, wskazujące wartościowe przyrodniczo elementy występujące na danym terenie.

15. Trasy MTB

Na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój istnieją także nieformalne i niewyznaczone w terenie trasy MTB, „przejeżdżane” przez zapalonych miłośników jazdy w terenie, którzy na co dzień poszukują takich wrażeń. W różnych rejonach miasta, znajdują się duże obszary terenów zielonych i zalesionych, na których jest wiele nieutwardzonych traktów, a które jednocześnie stanowią nie lada gratkę dla rowerzystów MTB.

Trudne trasy terenowe odpowiednie dla rowerów górskich, znajdują się także w lasach – w lesie przy Ośrodku Wypoczynku Niedzielnego, w którym organizowane są ogólnopolskie zawody MTB, oraz nie mniej znana trasa w lesie Kyndra. Szczególnie w lesie Kyndra, który ma ponad 180 ha, znajduje się wiele traktów i ścieżek, na których można się mierzyć w zmaganiach MTB. W ramach załącznika mapowego nr 7 do niniejszej koncepcji, zaprezentowano proponowany korytarz przebiegu trasy MTB, która łączyłaby północną część miasta Jastrzębie-Zdrój z Ośrodkiem Wypoczynku Niedzielnego i lasem Kyndra.

16. Organizacje rowerowe oraz imprezy rowerowe w mieście Jastrzębie-Zdrój

W Jastrzębiu-Zdroju corocznie organizowanych jest wiele imprez rowerowych, dla osób w każdym wieku. Kompetycje te, są oczywiście ściśle związane z pokonaniem określonego dystansu na rowerze, a przygotowywane i koordynowane są z reguły przez organizacje miasta, takie jak MOSiR. Niejednokrotnie, w przygotowaniu i prowadzeniu zawodów, ale też w samych zawodach, udział biorą działające w mieście Jastrzębie-Zdrój, organizacje rowerowe:

- **Stowarzyszenie MTB Pressing Team:** Stowarzyszenie powstało w 2015 r., a jego członkowie promują sport poprzez jazdę rowerem, głównie jednak kolarstwo górskie w trudnych warunkach terenowych.
- **Stowarzyszenie Klub Kolarski JAS-KÓŁKA:** Stowarzyszenie powstało w 2010 r., a jego członkowie promują sport poprzez jazdę rowerem, głównie jednak kolarstwo szosowe, w tym kolarstwo szosowe górskie.
- **Klub Turystyki Rowerowej PTTK „Wiercipięta”:** Klub powstał z myślą o propagacji szeroko pojętej, rowerowej turystyki krajoznawczej, w ramach jastrzębskiego oddziału PTTK.

W mieście Jastrzębie-Zdrój organizowane są również cykliczne rajdy i zawody rowerowe, w których bierze udział coraz większa liczba mieszkańców, a w przypadku zawodów, także uczestników i drużyn spoza miasta:

Zawody „Złota Szprycha”. To wielka rowerowa impreza, która odbywa się na Stadionie Miejskim przy ulicy Harcerskiej. Jej głównym celem jest zachęcenie do aktywnego spędzania czasu najmłodszych w wieku do 12 lat. Zawody podzielone są na kilka kategorii, a młodzi rowerzyści rywalizują na dystansach 100, 200, 400 i 600 metrów.

Rodzinny Rajd Rowerowy „Pierwszy Dzwonek”. To wydarzenie, w którym udział biorą setki rowerzystów z miasta. Rajd Rowerowy „Pierwszy Dzwonek” to popularna impreza rozpoczynająca sezon rowerowy. Jej celem jest popularyzacja turystyki rowerowej, jako formy aktywnego wypoczynku, poznanie tras rowerowych wokół miasta Jastrzębie-Zdrój oraz zachęcanie do zdobywania „Kolarskiej Odznaki Turystycznej”. W rajdzie nie jest ważne kto pierwszy dojedzie do mety, najważniejsza jest przyjazna atmosfera i integracja na trasie. Warto dodać, że w wydarzeniu biorą udział kilkuletnie dzieci oraz seniorzy po 70. roku życia.

„Rowerowa Petarda” – zawody MTB. Jest to prawdziwy wyścig na rowerach górskich, rozgrywany w trudnym, leśnym terenie, w wybuchowej formie. Zawody są etapowane, a uczestnicy w różnych kategoriach wiekowych muszą kilka lub kilkanaście razy dotrzeć do mety, na kilkukilometrowej pętli. W 2021 roku, rozstawione wcześniejszymi edycjami jastrzębskie zawody MTB, rozgrywane były już w formule XCO UCI w randze Pucharu Polski, na terenie lasów przyległych do Ośrodka Wypoczynku Niedzielnego. Podobny przebieg impreza będzie mieć w 2022 roku.

„Nocny Rajd Rowerowy”. Co roku z okazji podpisania Porozumienia Jastrzębskiego w mieście odbywa się Nocny Rajd Rowerowy upamiętniający to historyczne wydarzenie. Długość trasy wynosi około 15 km i biegnie przez ulice oraz wyznaczone szlaki rowerowe miasta. Nocne rajdy zdobywają coraz większą popularność wśród młodzieży i dorosłych.

Rajd Rowerowy „Mama, Tata i Ja”. W okresie wakacyjnym, w mieście organizowany jest rodzinny rajd rowerowy „Mama, Tata i Ja”. Uczestnicy rajdu wyruszają z terenu Ośrodka Wypoczynku Niedzielnego, a do pokonania mają 22-kilometrową pętlę, która prowadzi przez zielone tereny miasta, m.in. przez lasy Pastuszyniec i Biadoszek.

Miasto corocznie przystępuje także do rywalizacji w ramach konkursu **Rowerowa Stolica Polski**. Od 2019 roku, tj. od pierwszej edycji konkursu, mieszkańcy miasta kręcą kilometry dla Jastrzębia-Zdroju. Jest to ogólnopolska rywalizacja, organizowana przede wszystkim w celu propagowania aktywnego wypoczynku, promocji turystyki rowerowej, promocji jazdy rowerem jako alternatywnego środka transportu, a także wdrażanie idei *smart city* w miastach. Dzięki wspólnemu zaangażowaniu, mieszkańcy przyczyniają się do masowego wdrażania idei *smart city*. Co najważniejsze, akcja motywuje mieszkańców do zdrowej sportowej rywalizacji i wspólnej zabawy, propagującej aktywny tryb życia.

W 2022 roku miasto przystąpi pierwszy raz do rywalizacji **Rowerowy Maj**. Od 2014 roku jest to największa kampania w Polsce, promująca zdrowy tryb życia i zrównoważoną mobilność wśród dzieci przedszkolnych, uczniów szkół podstawowych, grona nauczycielskiego oraz rodziców i opiekunów. *Rowerowy Maj*, poprzez zabawę połączoną z elementami rywalizacji, popularyzuje rower jako środek transportu do szkoły, uczy dobrych i zdrowych nawyków, które utrzymują się również po zakończeniu kampanii.

W ramach obu ww. kampanii konkursowych można zdobyć atrakcyjne nagrody, zarówno ze strony organizatora, ale także miast i gmin uczestniczących. Jednakże największą wartością, jaką dają obie wymienione rywalizacje, jest możliwość zaobserwowania wzmożonego, istotnego ruchu rowerowego w mieście. Jest to *de facto* uwidocznienie bardzo dużego potencjału społecznego do jazdy rowerem wśród mieszkańców miasta, który może zostać zwiększony poprzez dostarczenie odpowiedniej infrastruktury dedykowanej rowerzystom. Tak prowadzona polityka rowerowa miasta przyczyni się do osiągania korzyści wymienionych w niniejszym opracowaniu, zarówno po stronie rowerzystów, jak również po stronie miasta.

17. Miejsca niebezpieczne dla rowerzystów

Podstawową cechą, którą powinna charakteryzować się infrastruktura drogowa, to zapewnienie bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników ruchu. Zaprojektowanie odpowiedniej infrastruktury rowerowej wymaga wiedzy technicznej, teoretycznej i praktycznej związanej z poruszaniem się na rowerze. Podręcznik „*Postaw na rower*” - *Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*, Centrum Informacji i Technologii dla Transportu i Infrastruktury w Holandii - C.R.O.W. oraz Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego, Kraków 1999 r., mówi o pięciu wymogach

projektowania infrastruktury rowerowej: spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo i wygoda. W miastach przyjaznym rowerzystom nie chodzi o to, aby przy każdej jezdni była zaprojektowana droga dla rowerów, ale o to aby racjonalnie gospodarować przestrzenią ulicy i projektować infrastrukturę, odpowiednio dobraną do miejsca i kontekstu. Dla istniejącej już infrastruktury należy prowadzić obserwacje i statystyki dotyczące zdarzeń drogowych, aby podejmować działania poprawiające bezpieczeństwo. W 2021 roku w Jastrzębiu-Zdroju doszło do 15 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, w 2020 roku doszło do 19 zdarzeń, a w 2019 roku do 12 zdarzeń. Dane pozyskano z wyszukiwarki internetowej Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (sewik.pl). Dla rowerzystów w Jastrzębiu-Zdroju najniebezpieczniejsze skrzyżowania to: **11 Listopada – Mazurowiec, 11 Listopada – Podmiejska, Cieszyńska – Wielkopolska i wlot ulicy Cieszyńskiej do Ronda Ruptawskiego**. Na tych skrzyżowaniach zdarza się, że kierowca ustawia się na wlocie podporządkowanym do skrętu w prawo i obserwuje tylko lewą stronę, gdy z prawej strony nadjeżdża rowerzysta z pierwszeństwem przejazdu. W takich okolicznościach w 2020 roku, na pierwszym z wymienionych skrzyżowań, rowerzysta został potrącony śmiertelnie.

Innym niebezpiecznym miejscem jest przecięcie Żelaznego Szlaku Rowerowego z ulicą Wyzwolenia. Tutaj zagrożenie powodują głównie rowerzyści niestosujący się do znaku „STOP”. Ale nie bez winy są również kierowcy, którzy przekraczają dozwoloną prędkość jadąc w dół w kierunku centrum Ruptawy. Przekraczanie dopuszczalnej prędkości utrudnia obserwację otoczenia drogi przez kierującego, ale także nie pozwala rowerzyście prawidłowo ocenić, czy zdąży przekroczyć jezdnię. W celu poprawy bezpieczeństwa Miasto zaplanowało budowę w tym miejscu sygnalizacji świetlnej.

Do mniej groźnych sytuacji w dalszym ciągu dochodzi na ulicy 1 Maja. Po kilku już latach funkcjonowania kontrapasa rowerowego na tej ulicy zdarza się, że kierowcy na wlotach podporządkowanych ulic Mikołaja Witczaka i Tadeusza Kościuszki wymuszają pierwszeństwo na rowerzystach poruszających się kontrapasem. Natomiast na samym kontrapasie niebezpieczne sytuacje wynikają z braku znajomości zasad poruszania się po takiej infrastrukturze. Dotyczy to zarówno rowerzystów jak i kierujących. Po kontrapasie rowerzysta porusza się tylko „pod prąd”, natomiast „z prądem” jedzie w ruchu ogólnym z pojazdami przy prawej krawędzi. W wyniku nieznajomości tych przepisów, w ubiegłym roku na kontrapasie doszło do czołowego zderzenia rowerzystów. Na skutek zderzenia jeden z rowerzystów został poszkodowany i odwieziony do szpitala.

Opisane miejsca zaznaczone zostały na **Załączniku nr 1a**.

18. Miejsca bez infrastruktury rowerowej

Jastrzębska sieć dróg dla rowerów posiada duży potencjał rozwojowy. Każdego roku przybywa kilometrów dróg dla rowerów. Na dzień dzisiejszy cechuje ją brak pełnej ciągłości i spójności. W sieci

infrastruktury rowerowej występują przerwy - od niewielkich, jak brak przejazdów dla rowerów wzdłuż alei Józefa Piłsudskiego na sygnalizacjach świetlnych - po małe przerwy, jak brak krótkiego odcinka drogi dla rowerów wzdłuż ulicy 11 Listopada przy ulicy Podmiejskiej; do dużych przerw, gdzie brakuje całych sekcji infrastruktury rowerowej. Tak jest przykładowo na ulicach Granicznej, Podhalańskiej i Północnej. Sieć rowerowa skupia się głównie w centralnych osiedlach miasta i ciąży w kierunku południowym. Osiedla Przyjaźń, Zofiówka i 1000-Lecia pozbawione są jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej. O ile rowerzyści z osiedla Przyjaźń mogą wykorzystywać w dojazdach do centrum miasta lokalne ulice Jastrzębia Dolnego i Górnego, to rowerzyści z Zofiówki i Szerokiej zmuszeni są do korzystania z zatłoczonych ulic Rybnickiej lub Pochwacie i często do poruszania się wybierają chodniki.

Istotnym problemem jest brak infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg „wylotowych” z miasta. Wzdłuż mocno obciążonych ruchem ulic Pszczyńskiej w kierunku Pawłowic i Powstańców Śląskich w kierunku Żor nie obserwuje się wzmożonego ruchu rowerowego. W sąsiedztwie tych arterii komunikacyjnych znajdują się ulice lokalne chętniej wykorzystywane do jazdy na rowerze. Natomiast po wybudowaniu przyjaznej infrastruktury dla rowerzystów wzdłuż DW933 w Mszanie i Wodzisławiu Śląskim, pojawiło się zapotrzebowanie na podobną infrastrukturę wzdłuż ulicy Wodzisławskiej i Ronda Obrońców Bożej Góry. Również ulica Rybnicka wymaga pilnej budowy drogi dla rowerów dla umożliwienia dojazdów do osiedla Zofiówka i dalej do Szerokiej i Boryni.

19. Bariery przestrzenne dla prowadzenia infrastruktury rowerowej

Jastrzębie-Zdrój ma zróżnicowane ukształtowanie terenu, co czyni je ciekawym pod kątem krajobrazu i zieleni, ale nie jest to atutem pod kątem poruszania się na rowerze. Duże różnice poziomu terenu mogą utrudnić poruszanie się i zniechęcać do wyboru roweru jako środka lokomocji. Elementami utrudniającymi lokalizację infrastruktury rowerowej są: skarpy nasypów i wykopów, zadrzewienia, zwarta zabudowa, schody terenowe. Z konkretnych „trudnych” lokalizacji w mieście można wymienić: Rondo Zdrojowe i dojazdy do ronda, skrzyżowanie ulicy Wodzisławskiej z ulicą Górnica oraz ulice Mazowiecką i A. Bożka.

Na skrzyżowaniu ulic Wodzisławska – Górnica istnieje możliwość poprowadzenia drogi dla rowerów kosztem jednego pasa ruchu ulicy Wodzisławskiej. Wtedy byłaby możliwość wyprowadzenia nowej drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Górnicej. Jednak nie ma jeszcze planów zagospodarowania likwidowanego zakładu górniczego „Jas-Mos”. Nie wiadomo jaki generator ruchu powstanie na terenie kopalni. W związku z tym nie wiadomo, czy zwężenie ulicy Wodzisławskiej będzie możliwe, z uwagi na warunki ruchu na drodze i przepustowość skrzyżowania.

Problematyczna jest również ulica Pszczyńska w Jastrzębiu Górnym i Dolnym. Ulica posiada wąski jednostronny chodnik i szeroką jezdnię. Z uwagi na liczne skrzyżowania po stronie północnej ulicy

i nachylenie wyjazdów z posesji po południowej stronie ulicy, korzystne byłoby zlokalizowanie drogi dla rowerów po stronie północnej – rozszerzając istniejący chodnik kosztem jezdni. Jednak sprawiłoby to, że mieszkańcy po południowej stronie ulicy w dalszym ciągu pozbawieni byłiby bezpiecznej infrastruktury dla pieszych i korzystających z przystanków autobusowych. Jako alternatywę, wzdłuż ulicy Pszczyńskiej, po stronie południowej, można wybudować chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym. Z takiego rozwiązania mogą korzystać zarówno piesi, pasażerowie komunikacji miejskiej, jak i mniej doświadczeni rowerzyści.

„Białą plamą” w miejskiej sieci dróg dla rowerów są sołectwa Borynia i Skrzeczkowice. Znaczne oddalenie tych sołectw od centrum miasta oraz bardzo duże natężenie ruchu pojazdów na głównych drogach, nie wytworzyło potencjału dla transportu rowerowego w docelowych dojazdach do centrum. Koszty budowy dedykowanej infrastruktury rowerowej wzdłuż głównych ulic sołectw byłyby wysokie. Natomiast spodziewany ruch rowerowy byłby niewielki. Zamiast takiego rozwiązania w koncepcji zaproponowano budowę nowej drogi łączącej osiedle 1000-Lecia z ulicą Łąkową i Siewną. Nowa droga położona wśród pól uprawnych, z elementami uspokojenia ruchu, byłaby chętnie wykorzystywana przez rowerzystów z Boryni jako skrót do osiedla 1000-Lecia i dalej do centrum miasta. W przypadku braku środków finansowych alternatywą byłoby wybudowanie przy przystankach autobusowych wygodnych i zabezpieczonych miejsc do pozostawienia roweru i przesiadki do komunikacji miejskiej – czyli stworzenia tzw. rowerowych park and ride.

VII. Planowana infrastruktura

20. Zasady planowania nowej infrastruktury rowerowej

W podręczniku pt. *„Postaw na rower” - Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*, mowa jest o pięciu wymogach przy projektowaniu infrastruktury rowerowej: spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo, wygoda. Głównym wymogiem spójności jest to, aby rowerzysta mógł łatwo znaleźć drogę i zrozumieć logikę sieci. Na poziomie sieci oznacza to, że powinny istnieć trasy łączące wszystkie źródła i cele podróży rowerzystów. Kryteriami tutaj są: jednorodność jakości, swoboda wyboru trasy, kompletność. W kryterium bezpośredniość chodzi o to, aby trasa rowerowa z punktu A do punktu B była jak najkrótsza. Projektując infrastrukturę rowerową należy pamiętać, aby unikać objazdów i stosować jak najkrótsze „współczynniki wydłużenia”. Pod pojęciem atrakcyjności kryją się czynniki psychologiczne, które można ogólnie wyrazić jako doświadczenie. Wchodzą w to również: poczucie bezpieczeństwa społecznego, dobrej widoczności, ciekawego widoku, krajobrazu. Wymóg bezpieczeństwa jest bardzo złożony, ponieważ składa się na niego wiele czynników związanych z bezpieczeństwem drogowym. Ponadto, na etapie projektowania trudno jest oceniać bezpieczeństwo, ponieważ dopiero po oddaniu danej infrastruktury można prowadzić badania

i statystyki dotyczące zdarzeń drogowych. Kryteriami bezpieczeństwa są: prawdopodobieństwo kolizji z samochodem, złożoność jazdy rowerem, poczucie bezpieczeństwa, ofiary wypadków drogowych. Natomiast głównymi kryteriami wygody są: równość nawierzchni, pagórkowatość, utrudnienia w ruchu, prawdopodobieństwo zatrzymania, utrudnienia z powodu pogody.

W dużych miastach pożądane jest stworzenie systemu hierarchicznego trzystopniowego (klasa główna, zbiorcza i lokalna). W mniejszych miastach należy dostosować infrastrukturę do istniejących warunków i potrzeb. Parametry techniczne powinny być dostosowywane do klasy oraz funkcji jaką pełnią. Infrastruktura rowerowa może być projektowana w formie: dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów, pasów ruchu dla rowerów oraz w formie ruchu mieszanego z ruchem kołowym, np. drogi dojazdowe, strefa Tempo 30, strefa zamieszkania lub dopuszczenie kontraruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych w strefach Tempo 30.

21. Projektowana infrastruktura rowerowa

W Jastrzębiu-Zdroju zaplanowano podwojenie długości dróg dla rowerów – z istniejących około 25 km do ponad 50 km. Osiągnięcie takiej długości sieci rowerowej dałoby wynik około 0,56 m ścieżek rowerowych w przeliczeniu na mieszkańca i Jastrzębie-Zdrój w rankingach rowerowych przeskoczyłoby do czołówki polskich miast.

Planowaną infrastrukturę rowerową przedstawiono kolorem czerwonym na **Załączniku nr 3**. Zaplanowano domknięcie ringu wokół centralnych osiedli miasta, złożonego z ulic: Północnej, Granicznej, Podhalańskiej i Władysława Jagiełły oraz pierścieniowe wyprowadzenie dróg dla rowerów z tego ringu wzdłuż ulic Rybnickiej, Cichej, Armii Krajowej, Wodzisławskiej i Połomskiej. Planowany ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ulicy Libowiec umożliwi dojazd z Bzia do Żelaznego Szlaku Rowerowego, a ciąg wzdłuż ulicy Wyzwolenia umożliwi dojazd do turystycznego przejścia granicznego. Pilnym zadaniem do wykonania jest wykonanie brakującego odcinka Żelaznego Szlaku Rowerowego na odcinku około 300m w rejonie ul. Torowej. Sam Szlak powinien być dalej rozwijany. W koncepcji przewidziano nowy odcinek Szlaku w śladzie rozebranego torowiska kolejowego – od stacji „Zielony Most” do ronda w ciągu ulicy prof. R. Ranszka i dalej ulicami lokalnymi do Parku Zdrojowego. Do wykonania byłaby kładka rowerowa nad ulicą Komuny Paryskiej. Nowoczesny obiekt inżynierski, o ciekawej formie architektonicznej, stałby się kolejną atrakcją turystyczną tej popularnej trasy rowerowej.

Z mniejszych zadań koncepcja przewiduje modernizację dwóch sygnalizacji świetlnych w ciągu alei Józefa Piłsudskiego, z wykonaniem przejazdów dla rowerów wzdłuż alei. Sygnalizacja powinna uwzględniać automatyczną detekcję rowerzysty. Przed przejazdami dla rowerów powinny być

wykonane podpórki dla wygodnego oczekiwania na sygnał zielony. W mieście powinna także nastąpić wymiana wszystkich stojaków dla rowerów typu „wyrwikółka” na stojaki typu „odwrócone U”.

Jedną z kluczowych inwestycji drogowych w Jastrzębiu-Zdroju ma być ulica tzw. Nowa Pochwacie, łącząca ulicę Północną z ulicą Gagarina. Połączenie to jest widoczne na **Załączniku nr 4**, zaznaczone kolorem pomarańczowym. Na chwilę obecną nie ma szczegółowych planów dotyczących tej inwestycji. W koncepcji założono, że ulica będzie wyposażona w infrastrukturę rowerową odseparowaną od ruchu pojazdów lub w szerokie pobocza asfaltowe umożliwiające bezpieczny ruch rowerowy.

Obecnie miasto Jastrzębie-Zdrój, posiada bardzo dobre warunki do rozwoju infrastruktury rowerowej, służącej kompleksowemu skomunikowaniu ścisłego centrum miasta, ale też np. zabytkowej dzielnicy Zdrój. Aby to zrealizować, należy wybudować ścieżki lub ciągi pieszo-rowerowe obejmujące ulice: Podhalańską, Graniczną, Północną, Dworcową, Pszczyńską, Zdrojową, 11 Listopada, Armii Krajowej, Warszawską, Mazowiecką i Arki Bożka. Wstępne obliczenia wskazują, że aby osiągnąć taki poziom skomunikowania, konieczne jest wybudowanie infrastruktury rowerowej, na długości około 16 km. Co więcej, wstępne izochrony obrazują, że poruszając się rowerem, dotrzemy w około 15 minut z centrum miasta do dzielnic miasta położonych najbliżej centrum. Zatem jest to wynik porównywalny, a nawet przewyższający czas pokonania tej samej odległości samochodem w godzinach szczytu.

Ponadto, poruszając się infrastrukturą rowerową po ścisłym centrum miasta Jastrzębia-Zdroju, wystarczy około 10 minut, aby dostać się rowerem do miejsca docelowego w obrębie centrum. Mając na uwadze powyższe można śmiało i z przekonaniem stwierdzić, że rower jest najlepszym środkiem transportu w centrach miast. Dlatego też popularyzacja i ułatwianie mobilności rowerowej mieszkańcom, powinno być jednym z głównych celów działań władz miasta. Przemysłana polityka rowerowa miasta Jastrzębie-Zdrój powinna dążyć do zwiększenia nie tylko zakresu infrastruktury rowerowej, ale przede wszystkim udziału ruchu rowerowego w ogólnym systemie transportowym miasta. W Jastrzębiu-Zdroju z roku na rok obserwowany jest wzrost zainteresowania mobilnością rowerową, co jest szczególnie mierzalne w wykorzystaniu systemu rowerów miejskich.

22. Potencjał rowerowy na nieczynnej linii kolejowej

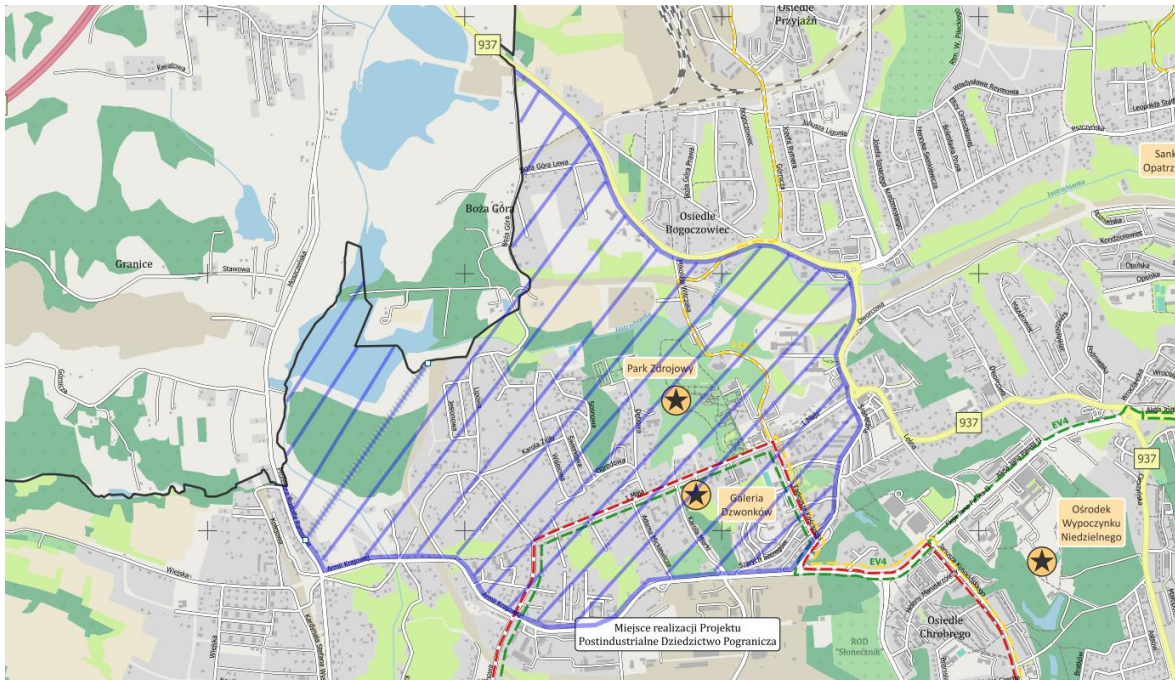
Na terenie Miasta występują tereny po nieczynnych już liniach kolejowych, które ze względu na uwarunkowania terenowe i ich usytuowanie, mogą być wykorzystane na budowę dróg dla rowerów. Ścieżki całościowo pełniłyby rolę obwodnicy rowerowej Jastrzębia-Zdroju. Na **Załączniku nr 4** zaznaczono kolorem brązowym ślad przemysłowej linii kolejowej po zachodnio – północnej stronie miasta. Linia ta przebiega częściowo przez obszar gminy Mszana. Realizacja zadania zatem wymagałaby porozumienia z Sąsiadem. Trasa ta mogłaby zaczynać się na wysokości ul. Jesionowej, dalej biegnąc po śladzie nieczynnej linii kolejowej, krzyżując się z ul. Wodzisławską (najlepiej bezkolizyjnie), następnie

z ul. Połomską, przechodząc pod Drogą Główną Południową, dochodząc do ul. Powstańców Śl. i Gagarina lub kończąc się na ul. Bocznej. Całkowita trasa (łącznie z dwoma krótkimi odcinkami na terenie Gminy Mszana) wynosiłaby 6,6 km. Ze względu na to, że linia kolejowa znajdująca się przy Drodze Główniej Południowej jest w dalszym ciągu wykorzystywana do obsługi zwałowiska odpadów powęglowych, wykorzystanie tego odcinka na drogę dla rowerów będzie możliwe dopiero w przyszłości. Dlatego przy planowaniu docelowego przebiegu trasy rowerowej należy wziąć pod uwagę etapowanie inwestycji.

23. Planowane Strefy Tempo 30 i Strefy Zamieszkania

Wyznaczanie stref Tempo 30 w miastach dobrze się sprawdza, gdy są wydzielane na całych obszarach, a nie tylko na pojedynczych ulicach. Taką strefą mogłaby być niemalże cała dzielnica Zdrój, a dokładnie obszar wyznaczony ulicami: Wodzisławską, Zdrojową, Słoneczną, Armii Krajowej i prof. R. Ranozka. Jest to teren historyczny Miasta, gdzie zlokalizowane było jastrzębskie uzdrowisko, którego pozostałości – zabytkowe obiekty i Park Zdrojowy, do dziś cieszą mieszkańców i turystów. Tym bardziej jest zatem uzasadnione, aby wskazany obszar stał się taką strefą, ponieważ jest to ważny dla miasta punkt turystyki, w tym turystyki rowerowej.

Poniżej zamieszczono mapkę z zaznaczoną, proponowaną strefą *Tempo 30* w dzielnicy Zdrój:

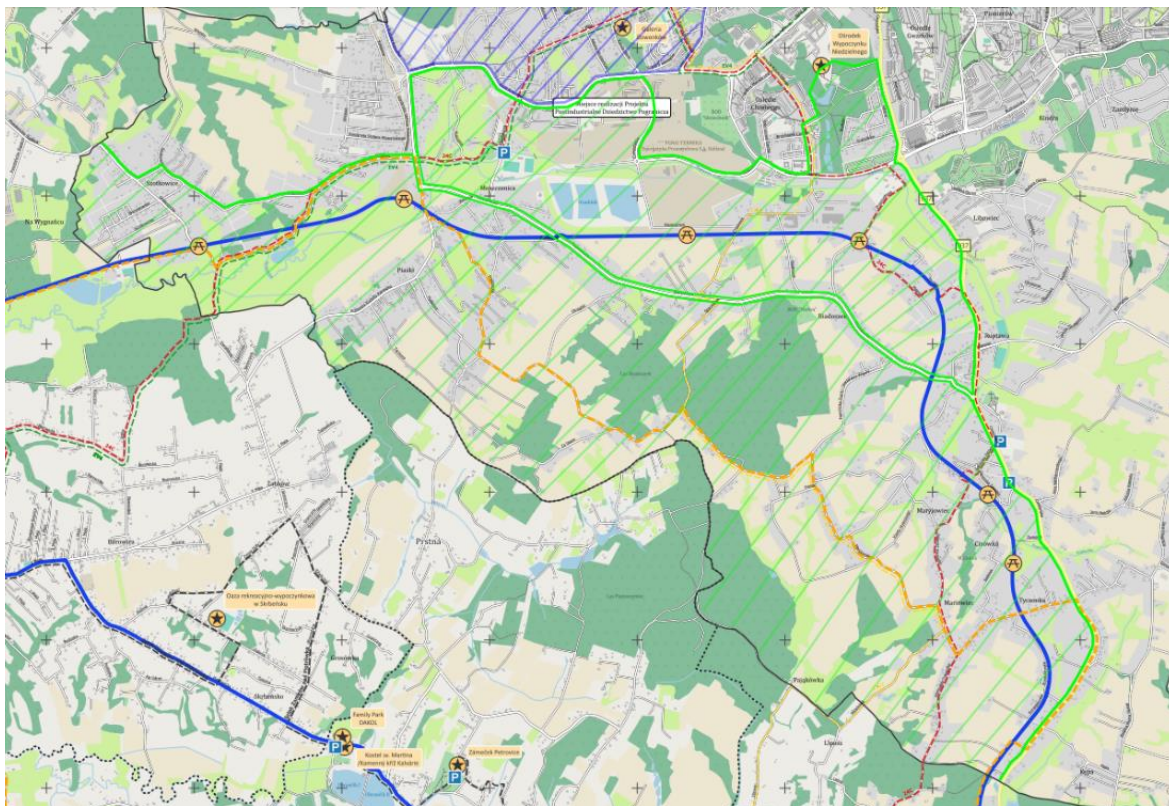


Drugim proponowanym terenem do objęcia strefą jest obszar pomiędzy południowo-zachodnią granicą miasta, a ulicami: Cieszyńską, Kazimierza Wielkiego, Janusza Kusocińskiego, Władysława Jagiełły, Moszczenicką, Energetyków, Armii Krajowej, Kasztanową, Komuny Paryskiej, Dąbrowskiego i Szotkownicką. Z tej strefy, z uwagi na przenoszony ruch tranzytowy, wyłączone zostałyby ulice

Wyzwolenia i prof. R. Ranoszka. Wyznaczenie drugiej strefy ma oczywiście związek z istnieniem Żelaznego Szlaku Rowerowego, a w związku z tym bardzo natężonego ruchu rowerowego w tym obszarze miasta. Wspomniane już wcześniej, zamontowane na Szlaku punkty zliczające rowerzystów, od momentu uruchomienia Szlaku we wrześniu 2020 r. do początku czerwca 2022 r., zliczyły już ponad 510 tys. „odbić”, co daje średnią dzienną na poziomie ponad 780 użytkowników Szlaku.

Jest to dowodem na to, jak bardzo atrakcyjnym produktem turystycznym stał się Szlak. Jego potencjał jest ogromny, szczególnie, że nadal jest on rozbudowywany o nowe elementy. Tym bardziej zatem trafnym i koniecznym byłoby utworzenie strefy ograniczenia prędkości w tym rejonie miasta. Strefa ta objęłaby cały odcinek Szlaku, biegnący po terenie miasta Jastrzębie-Zdrój, wraz z jedną z najważniejszych atrakcji miasta – Ośrodkiem Wypoczynku Niedzielnego, który w okresie letnim przyciąga bardzo wielu mieszkańców i turystów. Zaznaczony na następnej mapce teren, jest obszarem gdzie przebiegają również inne szlaki rowerowe, w tym też nieformalne. Wielu rowerzystów korzysta z ulic tego obszaru miasta, aby dostać się do Czech i tam kontynuować jazdę. Jest to zatem obszar bardzo mocno wysycony rowerzystami, nie tylko z miasta Jastrzębie-Zdrój, ale także rowerzystami z Czech oraz miast i gmin sąsiednich, a także turystów rowerowych z innych regionów kraju.

Poniżej zamieszczono mapkę z zaznaczoną, proponowaną strefą w opisanym obszarze miasta:



Jeśli chodzi o inne części miasta, do analizy pod kątem wyznaczenia strefy Tempo 30 czy strefy zamieszkania proponuje się: ul. Okrzei, Skargi, Matejki, Długosza, Ruptawiec, Podleśna i Rolnicza.

24. Trasy międzynarodowe - EV 4

Korytarz europejskiej trasy rowerowej EuroVelo nr 4 został opracowany przez Europejską Federację Cyklistów z siedzibą w Brukseli - międzynarodową organizację zrzeszającą 65 krajowych stowarzyszeń rowerzystów z 39 krajów - głównie europejskich. Celem organizacji jest działalność na rzecz propagowania roweru jako środka komunikacji i rekreacji. Tym samym trasy EuroVelo są tworzone w celu promocji turystyki rowerowej, zdrowego trybu życia oraz zmniejszenia wykorzystania samochodów w podróżowaniu po Europie.

Korytarz trasy został poprowadzony m.in. przez miasto Jastrzębie-Zdrój. Jednak obecnie istniejący przebieg EuroVelo nr 4 na terenie miasta, powinien zostać zweryfikowany i przy najbliższej okazji zmieniony w terenie. Teraźniejsza trasa EV4 nie wykorzystuje wybudowanej w ostatnich latach infrastruktury rowerowej i niejednokrotnie prowadzi przez odcinki, które mogą okazać się niebezpieczne dla rowerzystów. Istniejący oraz proponowany przebieg trasy EuroVelo nr 4 widoczny jest na **Załączniku nr 5**.

Proponuje się, aby przebieg trasy, poczynawszy od granicy z gminą Godów w kierunku gminy Pawłowice, został poprowadzony:

- od granicy miasta z gminą Godów – Żelaznym Szlakiem Rowerowym do stacji Zielony Most,
- dalej nowym, planowanym odcinkiem ŻSR – od stacji Zielony Most do ronda na skrzyżowaniu ulic prof. R. Ranozka i Armii Krajowej,
- od ronda ulicą Pogodną do połączenia z nowym, planowanym odcinkiem ścieżki rowerowej do ulicy Kasztanowej,
- następnie w ruchu ogólnym ulicami publicznymi: Kasztanową, 1 Maja (z wykorzystaniem kontrapasa), Kościuszki,
- drogami dla rowerów wzdłuż ulic: Broniewskiego, al. Jana Pawła II, al. J. Piłsudskiego, Graniczną,
- dalej, zgodnie z obecnym przebiegiem EV4 na terenie miasta, ulicami: Cichą, Rostków i Sportową,
- później nowowyznaczoną ulicą Sobocików i zgodnie z obecnym przebiegiem EV4 - ulicami Spokojną i Skerbenia do granicy z gminą Pawłowice w kierunku gminy Strumień.

Proponowany przebieg trasy będzie optymalny ze względów bezpieczeństwa, a także ze względu na wykorzystanie istniejącej i planowanej do budowy infrastruktury rowerowej. Trasa powinna zostać oznakowana w terenie znakami R-4 oraz zostać wyposażona w elementy infrastruktury sprzyjające rowerzystom. Dodatkowo planuje się, że trasa EV4 skrzyżuje się w centrum miasta z planowaną do realizacji trasą regionalną nr 607, która umożliwi zmianę kierunku jazdy na północ w stronę miasta Żory i dalej w kierunku Katowic, lub na południe w stronę gminy Zebrzydowice i dalej do Cieszyna.

25. Trasy krajowe – Trasa Rowerowa nr 607

Korytarz wojewódzkiej trasy rowerowej nr 607 został przedstawiony w opracowaniu pod nazwą: „Założenia regionalnej polityki rowerowej Województwa Śląskiego wraz z koncepcją sieci regionalnych tras rowerowych (w ujęciu korytarzowym)”, przygotowanym przez Biuro ds. Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w czerwcu 2019 r. Celem regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego, jak można przeczytać w przedmiotowym dokumencie, jest stworzenie warunków dla rozwoju szeroko rozumianego ruchu rowerowego, a przez to:

- poprawę mobilności mieszkańców regionu,
- poprawę ich zdrowia dzięki aktywnemu trybowi życia,
- zmniejszenie emisji CO₂ i hałasu,
- otwarcie miast dla osób z niepełnosprawnością ruchową,
- przeciwdziałanie segregacji oraz wykluczeniu społecznemu,
- zmniejszenie ilości powierzchni utwardzonych przeznaczonych na drogi i parkingi, które mogą zostać zastąpione wysokiej jakości wielofunkcyjnymi przestrzeniami publicznymi nasyconymi zielenią,
- ożywienie i rozwój lokalnej gospodarki, poprzez tworzenie nowych miejsc pracy przy budowie infrastruktury rowerowej oraz w sferach usług związanych z komunikacją i turystyką rowerową,
- promocję województwa jako regionu przyjaznego mieszkańcom i turystom.

Cel regionalnej polityki rowerowej województwa śląskiego osiągnięty będzie poprzez stworzenie spójnego systemu regionalnych tras rowerowych o wysokich walorach komunikacyjnych, rekreacyjnych, turystycznych, o wysokim standardzie, stanowiącego integralną część systemu transportowego województwa śląskiego.

W odniesieniu zatem do ustanowionego w ww. dokumencie korytarza trasy nr 607 w relacji z Cieszyna do Katowic, proponuje się, aby na terenie miasta został poprowadzony następującym przebiegiem:

- od granicy miasta Jastrzębie-Zdrój z gminą Zebrzydowice – Żelaznym Szlakiem Rowerowym do przecięcia z ulicą Biadoszek,
- następnie ulicami: Biadoszek, Chlebową, Janusza Kusocińskiego, Kazimierza Wielkiego przy Ośrodku Wypoczynku Niedzielnego,
- dalej ulicami publicznymi z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury rowerowej: Cieszyńską, al. J. Piłsudskiego,
- nowymi drogami dla rowerów wzdłuż ulic Pszczyńskiej i Rybnickiej do ronda im. Ostaszewskiego,
- od ronda nowym, planowanym odcinkiem ścieżki rowerowej do ulicy Gagarina,
- następnie ulicą Boczną i nowym odcinkiem ulicy Wojska Polskiego od ul. Powstańców Śląskich,

- dalej ulicami Wojska Polskiego, Malinową, Mikołaja Reja, Węglową, Plebiscytową, Świerkłańską do ul. Myśliwskiej,
- ulicą Myśliwską dojeżdżamy do granicy z miastem Żory i kontynuujemy jazdę w kierunku Katowic przez Orzesze.

Proponowany przebieg trasy będzie optymalny ze względów wyznaczonego korytarza, wymogów bezpieczeństwa, a także ze względu na wykorzystanie istniejącej i planowanej do budowy infrastruktury rowerowej. Trasa powinna zostać oznakowana w terenie znakami R-4 oraz zostać wyposażona w elementy infrastruktury sprzyjające rowerzystom. Dodatkowo planuje się, że trasa 607 skrzyżuje się w centrum miasta z europejską trasą rowerową EuroVelo nr 4, która umożliwi zmianę kierunku jazdy na zachód w stronę gminy Godów i dalej w kierunku Chałupek, lub na wschód w stronę gminy Pawłowice i dalej w kierunku Pszczyny. Istniejący oraz planowany przebieg trasy znajduje się na **Załączniku nr 5**.

26. Planowane nowe trasy rekreacyjne

Na **Załączniku nr 7** znajdują się zwizualizowane na tle miasta, propozycje tras rekreacyjnych. Są to: ścieżka nad Jastrzębianką, ścieżka w ramach planowanego Projektu „Trzy gminy, dwa kółka, jeden szlak!” wraz ze ścieżką łączącą Żelazny Szlak Rowerowy z parkiem za Dąbrówką w dzielnicy Zdrój, ścieżka w ramach planowanego Projektu „Rowerem od pałacu do pałacu” oraz trasa Wodzisław – Jastrzębie-Zdrój – Wisła.

Ścieżka nad Jastrzębianką. Planowana do wykonania ścieżka rowerowa o długości ok. 7 km. Przebieg zaczynałby się od skrzyżowania ulic prof. R. Rąkoszka - Armii Krajowej i prowadził w kierunku ulicy Kasztanowej i dalej na północ do potoku Jastrzębianka. Dalej trasa kierowałaby się na wschód i biegłaby obok Parku Zdrojowego, a następnie obok stawów znajdujących się przy ulicy Wodzisławskiej. Stawy w niedalekiej przyszłości mają zostać zrewitalizowane, a przyległy do nich teren wyposażony w infrastrukturę turystyczną. Po przekroczeniu ulicy Zdrojowej, bieg ścieżki miałby przybrać kształt małej pętli i koncentrować się wokół brzegu potoku Jastrzębianka i starego torowiska. Od potoku ścieżka wracałaby na drogi publiczne – ulicę św. Katarzyny i ulicę Północą, a następnie śladem starego torowiska i ulicą Dworcową, powracałaby na teren stawów przy ul. Wodzisławskiej.

Planowana ścieżka połączy atrakcyjne turystycznie miejsca Jastrzębia-Zdroju, a także będzie możliwością do rozwoju infrastruktury turystycznej przy samej ścieżce nad potokiem Jastrzębianka.

Ścieżka w ramach planowanego Projektu „Trzy gminy, dwa kółka, jeden szlak!”. Projekt polega na rozwoju turystyki rowerowej, poprzez budowę bezpiecznej trasy rowerowej o długości około 28 km, przebiegającej przez Jastrzębie-Zdrój, Godów i Wodzisław Śląski, łączącej największe atrakcje

Partnerów Projektu. Projekt planowany jest do realizacji w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027.

Droga rowerowa będzie wiodła z Rodzinnego Parku Rozrywki "Trzy Wzgórza" w Wodzisławiu Śląskim, poprzez istniejącą trasę w kierunku dworca kolejowego, a następnie po wybudowanej ścieżce rowerowej, w głównej mierze na nieczynnych liniach kolejowych.

Dalej trasa przebiegać będzie w części przez planowaną do budowy w gminie Godów ścieżkę rowerową oraz przez oznaczoną po istniejących drogach trasę, gdzie mijając zabytkowe obiekty sakralne, połączy się z malowniczo położonym Żelaznym Szlakiem Rowerowym.

Jadąc Szlakiem w kierunku wschodnim, dojedziemy do Jastrzębia-Zdroju, gdzie przez całe to miasto, przejechać można po wybudowanej na nasypach nieczynnych linii kolejowych, dziewięciokilometrowej ścieżce rowerowej. Ze Szlaku będzie można dojechać nową, planowaną do budowy trasą o długości ok. 6 km, do największych atrakcji miasta, m.in. do Ośrodka Wypoczynku Niedzielnego, zabytkowego Parku Zdrojowego i Łąki Moszczenica, a także do parku za Dąbrówką w zabytkowej dzielnicy Zdrój.

Ścieżka w ramach planowanego Projektu „Rowerem od pałacu do pałacu - budowa ścieżek rowerowych na terenie miast: Jastrzębie-Zdrój i Żory”. Projekt polega na budowie bezpiecznej trasy rowerowej o długości około 8 km, łączącej dwa zabytkowe pałace - Pałac Borynia w Jastrzębiu-Zdroju oraz Pałac w Żorach-Baranowicach. Projekt planowany jest do realizacji w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027.

W zakres projektu wchodzi zarówno budowa drogi dla rowerów czy ciągów pieszo-rowerowych, jak i oznakowanie szlaków rowerowych. Ponadto wzdłuż trasy zostaną zaprojektowane Miejsca Obsługi Rowerzystów wraz z niezbędną infrastrukturą służącą rowerzystom. MORy zostaną wyposażone w tablice z mapami tras i szlaków rowerowych w obu miastach i całym regionie. Zostanie także wykonane oznakowanie pionowe i poziome trasy, które będzie miało jednolity charakter dla całej projektowanej trasy. Na terenie miasta Jastrzębie-Zdrój planowana jest realizacja ok. 2 km trasy. W przyszłości planuje się również połączenie przedmiotowej trasy rowerowej z centrum Jastrzębia-Zdroju oraz z międzynarodową trasą rowerową „Żelazny Szlak Rowerowy”.

VIII. Etapowanie realizacji koncepcji

Aby niniejsza Koncepcja miała odniesienie do realnej sytuacji i potrzeb miasta, a zarazem jego możliwości finansowych, założono konkretny horyzont czasowy i nadano priorytety zaplanowanym zadaniom.

Lista zadań:

- 1) Realizacja nowej infrastruktury rowerowej (realizacja zgodnie z załącznikiem mapowym nr 3 - odcinki zaznaczone na czerwono):

Lokalizacja	Planowane roboty	Rok realizacji
ul. Warszawska	budowa obustronnych dróg dla rowerów	2022
ul. Władysława Jagiełły		2022-2023
ul. Janusza Kusocińskiego		2023-2025
ul. Podhalańska		2024-2026
ul. Graniczna	budowa jednostronnej drogi dla rowerów	2023-2025
ul. Północna		2022-2023
ul. Dworcowa		2024-2030
ul. Zdrojowa		2024-2030
ul. Połomska	budowa jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego	2024-2030
ul. Wodzisławska		2023-2026
ul. Armii Krajowej	budowa jednostronnej drogi dla rowerów	2024-2030
ul. Cieszyńska	budowa obustronnych ciągów pieszo-rowerowych	2027-2035
ul. Wyzwolenia	budowa jednostronnego ciągu pieszo-rowerowego	2022-2023
ul. Libowiec		2023-2025
ul. Cicha		2023-2025
Żelazny Szlak Rowerowy na odcinku od stacji Zielony Most do ronda ul. Ranozka i Ar. Krajowej	budowa samodzielnej drogi dla rowerów	2023-2025
ul. Pszczyńska	budowa jednostronnej drogi dla rowerów	2024-2027
ul. Rybnicka		2024-2027
ul. Mikołaja Reja		2023-2026

- 2) Remonty istniejącej infrastruktury rowerowej:

Lokalizacja	Planowane roboty	Rok realizacji
al. Józefa Piłsudskiego	Wprowadzenie przejazdów dla rowerów na sygnalizacjach świetlnych, rozbudowa ścieżek do dwukierunkowych o nawierzchni asfaltowej	2025-2030
ul. Sybiraków	Wymiana nawierzchni ścieżek z kostki betonowej na asfaltową	2023-2025
ul. Porozumienia Jastrz.		2022-2025

- 3) Doraźne działania i poprawa istniejącej infrastruktury.
- 4) Realizacja projektów „miękkich” - edukacja i promocja mobilności rowerowej.
- 5) Współpraca z gminami ościennymi w zakresie połączenia trasami regionalnymi.

IX. Monitoring realizacji koncepcji

Realizacja założeń niniejszego opracowania będzie stale monitorowana. Jeśli zajdzie taka potrzeba i zmienią się uwarunkowania, Koncepcja zostanie odpowiednio skorygowana. Monitoring realizacji założeń Koncepcji będzie realizowany w Wydziale Infrastruktury Komunalnej i Inwestycji i będzie

tworzony raport na koniec każdego roku i przedstawiany Prezydentowi Miasta w terminie do końca I kwartału roku następnego.

X. Inspiracje rowerowe i standardy

W Europie i w Polsce jest wiele miast, które również postawiły na zrównoważoną mobilność i sukcesywnie realizują inwestycje rowerowe, i aktualnie mogą się pochwalić wygodną infrastrukturą oraz znacznym udziałem rowerzystów w podziale zadań przewozowych w mieście tzw. Modal Split. Na przykładzie tych miast można uczyć się i stosować rozwiązania, które sprawdziły się w wielu miejscach i stały się standardowymi rozwiązaniami projektowymi. W miejscach, gdzie jest wystarczające miejsce w pasie drogowym należy dążyć do tego, aby usytuować tam drogi dla rowerów odseparowane fizycznie od jezdni. Natomiast, w miejscach gdzie nie ma takiej swobody, a jest potrzeba zaprojektowania infrastruktury rowerowej, można projektować pasy ruchu dla rowerzystów. Choć nie są oddzielone fizycznie od pasów ruchu dla samochodów, mają tę przewagę nad drogami dla rowerów, że łatwiej jest rowerzystom poruszać się w obrębie skrzyżowań i zmieniać kierunek ruchu.

1. Przykłady infrastruktury rowerowej z miasta Wrocław



Ul. Sucha - jednokierunkowa droga dla rowerów.



Ul. Sucha - jednokierunkowa droga dla rowerów.



Ul. Sucha - jednokierunkowa droga dla rowerów.



Dwukierunkowa droga dla rowerów oddzielona od jezdni za pomocą betonowych wysepek o szerokości 0,5 m w obramowaniu z krawężników



Ul. Karkonoska - przejazd dla rowerów na wlocie drogi podporządkowanej wykonany z masy bitumicznej bez krawężników (ciągłość nawierzchni). Droga dla rowerów wykonana jest ja jednym

poziomie. Kierowca samochodu jest zmuszony wjechać na niewielki próg, co zwiększa jego czujność i wpływa na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów.



Ul. Buforowa - droga dla pieszych i rowerzystów wykonana z asfaltu, bezpośrednio przy pasie ruchu przeznaczonym tylko dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych.



Ul. Buforowa - przejście dla pieszych i przejazd rowerzystów wykonany na wyniesionym progu płytowym na wlocie ulicy podporządkowanej. Droga dla rowerów i przejście dla pieszych wykonane są ja jednym poziomem. Kierowca samochodu jest zmuszony wjechać na próg, co zwiększa jego czujność i wpływa na poprawę bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych. Na poniższym zdjęciu widać zastosowanie podobnego rozwiązania.



Ul. Jedności Narodowej - ciągłość nawierzchni na przejeździe dla rowerzystów



Ul. Trzebnicka – oznakowanie poziome jednokierunkowej drogi dla rowerów dokładnie wskazuje na kierunki jazdy.



Ul. Trzebnicka - Jednokierunkowy przejazd dla rowerzystów oraz strzałka kierunkowa typu MINI na drodze dla rowerów.



Ul. Żmigrodzka – podział drogi dla rowerów na dwa kierunki, aby ominąć drzewo.



Ul. Swobodna - dwukierunkowa droga dla rowerów z linią podziału w osi ciągu.

2. Punkty odpoczynkowe w formie zadaszonych zatoczek z ławką i mapą miasta i szlaków rowerowych.

Punkty odpoczynku dają możliwość rowerzystom, żeby zregenerować siły, sprawdzić mapę, zreperować rower itp. W mieście Jastrzębie-Zdrój również jest zapotrzebowanie na takie miejsca. Proponuje się usytuowanie takich punktów na początek w trzech lokalizacjach - przy Urzędzie Miasta, przy rondzie Porozumienia Jastrzębskiego (w miejscu planowanego wspólnego przebiegu EuroVelo 4 i trasy nr 607) oraz w pobliżu Parku Zdrojowego – wszystkie trzy punkty znalazłyby się zatem „na trasie” przebiegu EV4. Poniżej zamieszczono fotografię przykładowego wyglądu punktu odpoczynkowego z Godowa na trasie Żelaznego Szlaku Rowerowego.



3. Zadaszone parkingi/wiaty rowerowe, z możliwością przypięcia roweru.

Takie wiaty powinny znajdować się szczególnie przy obiektach użyteczności publicznej oraz przy szkołach podstawowych i ponadpodstawowych, tj. tam, gdzie w największej liczbie obserwuje się cel ruchu rowerzystów w centrach miast. Poniżej zamieszczono fotografię przykładowego wyglądu wiaty rowerowej z centrum przesiadkowego w Pszczynie.



4. Odpowiednie stojaki rowerowe.

Najlepszymi stojakami są tzw. stojaki U-kształtne, które nie uszkodzają i nie niszczą opon, kół i tarcz hamulcowych, a pozwalają na oparcie roweru i jego zapięcia za ramę. Poniżej zamieszczono fotografię przykładowego wyglądu stojaków. Stojaki wyposażone są w gumowe odboje, które chronią przed uszkodzeniami lakieru na ramie roweru.



5. Poręcze z podporą dla rowerzystów.

Takie rozwiązanie jest szczególnie potrzebne przy przejazdach z sygnalizacją świetlną, gdzie czas oczekiwania jest często wydłużony. Rowerzysta wówczas nie traci energii na schodzenie z roweru i wchodzenie aby ruszyć, tylko podpira się o poręcz i swobodnie rusza. Czasami dobrze jest, gdy takie poręcze znajdują się także przy przejazdach bez świateł. Poniżej zamieszczono fotografię przykładowego wyglądu pojedynczej poręczy.



Rybnik, ul. Mikołowska

6. Kosze na śmieci z nakładką w kształcie tuby.

Takie kosze są świetnym pomysłem dla zapalonych rowerzystów, którzy jedzą w trakcie jazdy i nie zawsze mają możliwość schowania niepotrzebnego opakowania. Jest to optymalne rozwiązanie, ponieważ nie trzeba zsiadać z roweru w celu wyrzucenia śmieci, ale również dlatego, że wyrzucić śmieci można w trakcie jazdy. Mogą to być również zwykłe kosze na śmieci, jakie spotyka się w miastach, jednak muszą one być odpowiednio podniesione i nachylone w kierunku jazdy rowerzysty.

7. Stacje naprawcze i stacje ładowania rowerów elektrycznych.

Zlokalizowanie takich stacji w centrum miasta, w miejscu przebiegu europejskiej trasy EuroVelo 4 lub planowanej trasy regionalnej nr 607, byłoby rozwiązaniem bardzo ułatwiającym jazdę dla rowerzystów każdego typu, a szczególnie dla turystów. Przewidujący rowerzyści wożą ze sobą odpowiednie narzędzia lub pompkę, jednak nie zawsze się to zdarza, a rozregulowana nakrętka lub zbyt mało powietrza w dętkach, może zupełnie zniweczyć jazdę.

Stacje takie powinny zostać zabudowane także w kilku innych miejscach, które przyciągają rowerzystów będących turystami w mieście Jastrzębie-Zdrój, np. w Parku Zdrojowym, czy też na terenie Ośrodka Wypoczynku Niedzielnego.

Poniżej zamieszczono fotografię jednej ze stacji naprawczych i stacji ładowania rowerów elektrycznych, zlokalizowanych przy Żelaznym Szlaku Rowerowym.



Proponowane powyżej rozwiązania są już z powodzeniem stosowane w innych polskich miastach i stanowią swego rodzaju standard europejski w zakresie planowania i realizowania polityk rowerowych miast. Żadnego rowerzysty nie trzeba też już przekonywać, że taka infrastruktura jest niezbędna, nawet jeśli chodzi o jednodniowe, rekreacyjne przejazdy do innych miast czy gmin. Ponadto odpowiednio przygotowana infrastruktura rowerowa będzie też sprzyjała przyciąganiu turystów do miasta, a to będzie generowało także zwiększenie dochodów dla lokalnych przedsiębiorców.

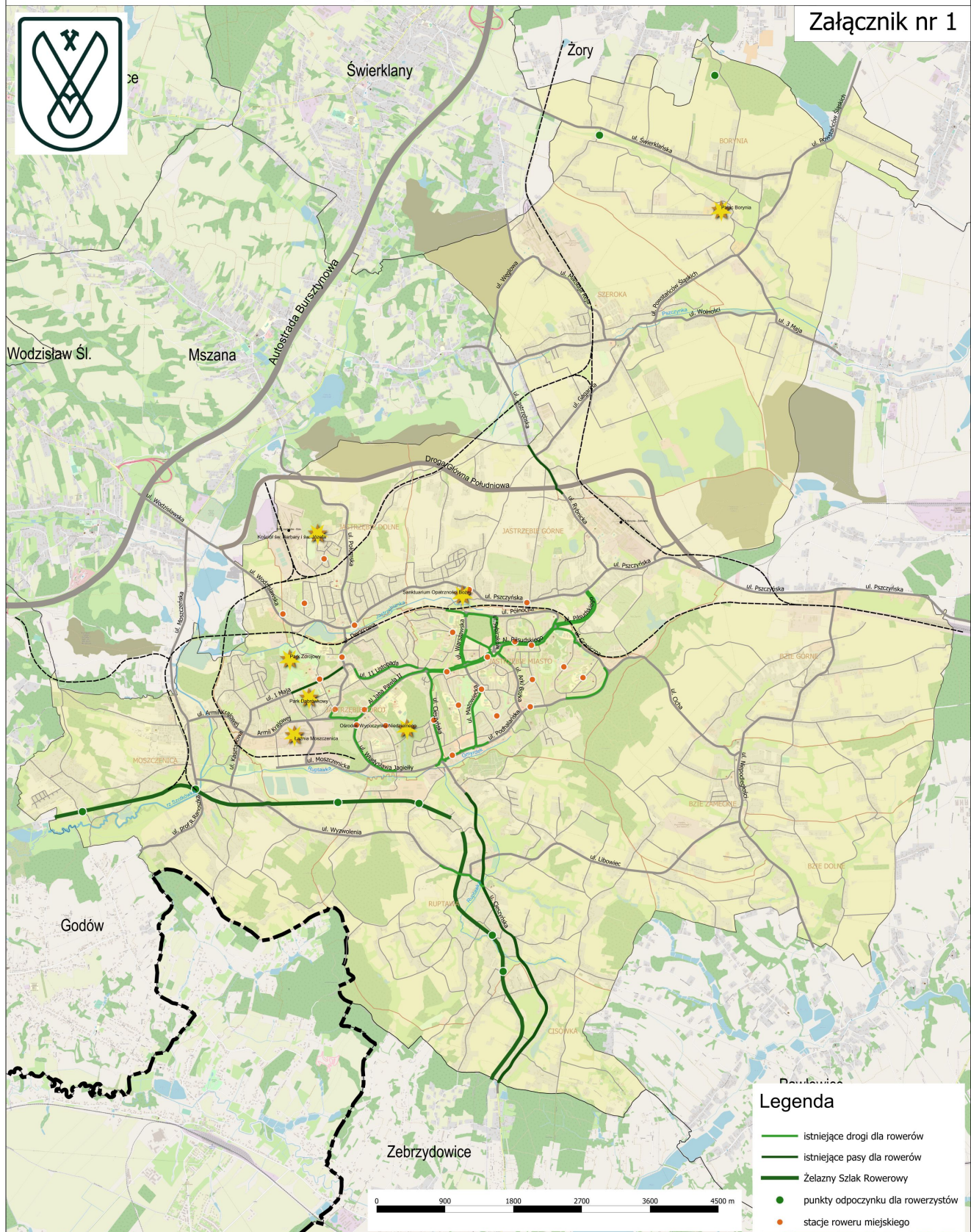
Bibliografia:

1. Ustawa o drogach publicznych USTAWA z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, t.j. z dnia 29 lipca 2021 r. (Dz.U. z 2021 r., poz. 1376) z późniejszymi zmianami.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach t.j. z dnia 26 listopada 2019 r. (Dz.U. z 2019 r., poz. 2311) z późniejszymi zmianami.
3. Strategia Rozwoju Miasta Jastrzębie-Zdrój 2030+, Uchwała Nr XIII.126.2020 Rady Miasta Jastrzębie-Zdrój z dnia 12 Listopada 2020 r.
4. Program Rozwoju Turystyki w Województwie Śląskim 2020+ (Załącznik nr 1 do Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego Nr 2110/222/V/2017 z dnia 17.10.2017 r.).
5. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ załącznik do uchwały nr V / 26 / 2 / 2016 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 29 sierpnia 2016 r.
6. Standardy i wytyczne kształtowania infrastruktury rowerowej, Górnośląski Związek Metropolitalny, marzec 2016 r.
7. Strategia rozwoju systemu transportu województwa śląskiego, Katowice, kwiecień 2014.
8. Audyt nieczynnych tras kolejowych pod kątem ich adaptacji na trasy rowerowe, Województwo Śląskie, grudzień 2016.
9. Założenia Regionalnej Polityki Rowerowej Województwa Śląskiego wraz z Koncepcją Sieci Regionalnych Tras Rowerowych, Biuro ds. Planowania Przestrzennego, Katowice, luty 2019 r.
10. Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej, GDDKiA, styczeń 2017.
11. „Postaw na rower” Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury, Centrum Informacji i Technologii dla Transportu i Infrastruktury w Holandii - C.R.O.W. oraz Zarząd Główny Polskiego Klubu Ekologicznego - „Miasta dla rowerów”, Kraków 1999r.
12. Raport funkcjonowania systemu rowerów miejskich JSRM Jaskółka - (Sezon zakończony) Jastrzębie-Zdrój, sezon 2021.

KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Istniejąca infrastruktura rowerowa

Załącznik nr 1



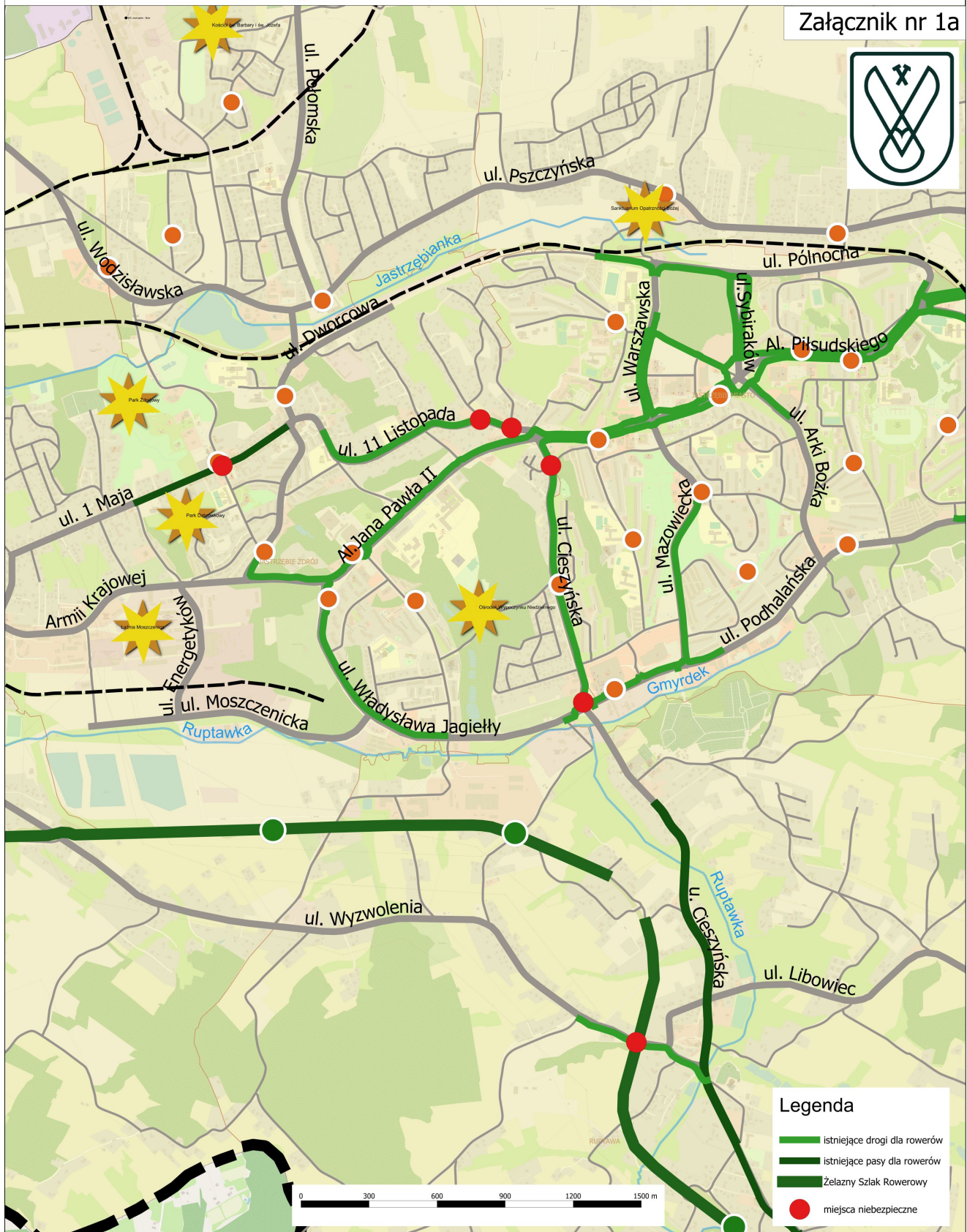
Legenda

- istniejące drogi dla rowerów
- istniejące pasy dla rowerów
- Żelazny Szlak Rowerowy
- ★ punkty odpoczynku dla rowerzystów
- stacje roweru miejskiego

KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Miejsca niebezpieczne dla rowerzystów

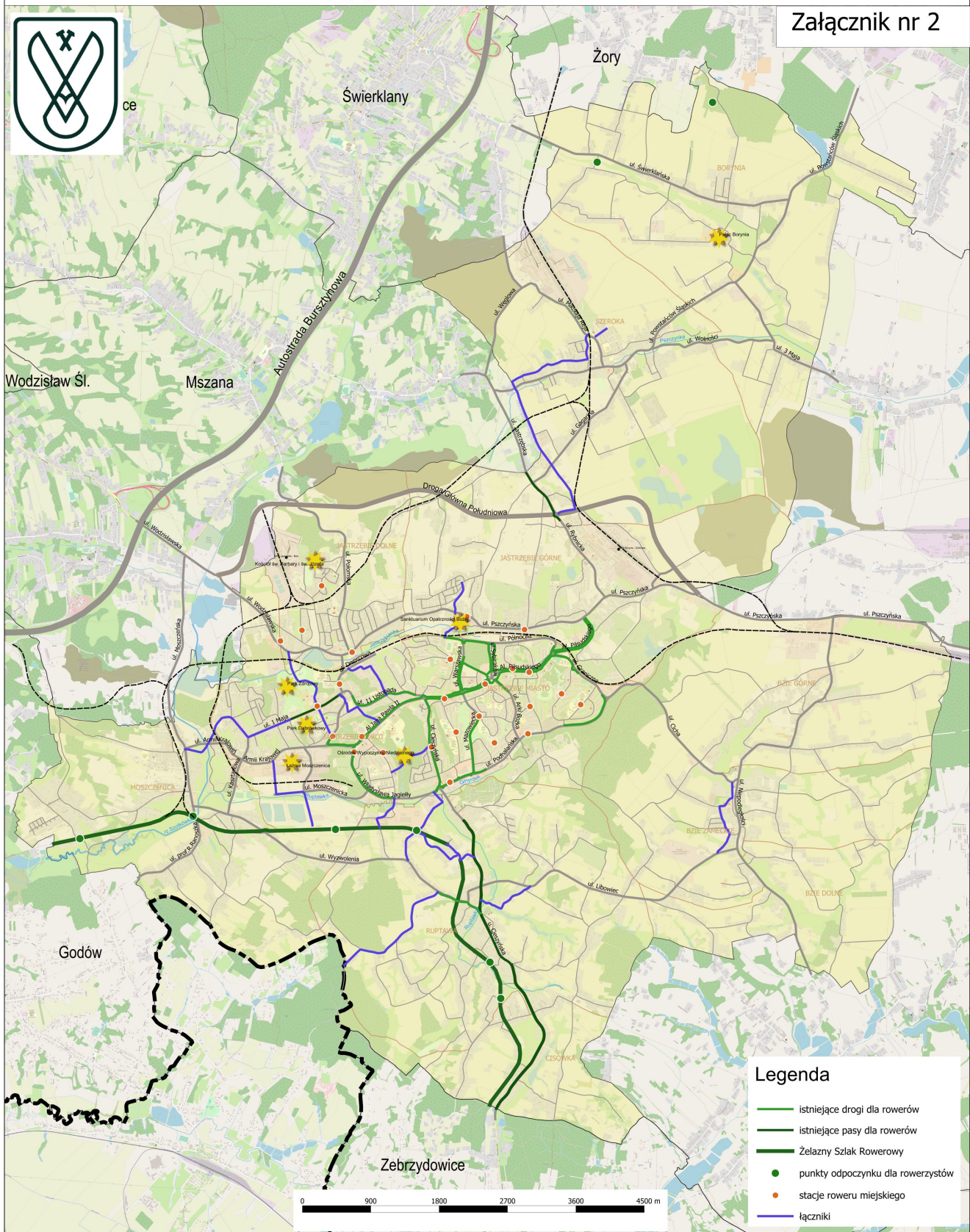
Załącznik nr 1a



KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Istniejąca infrastruktura rowerowa

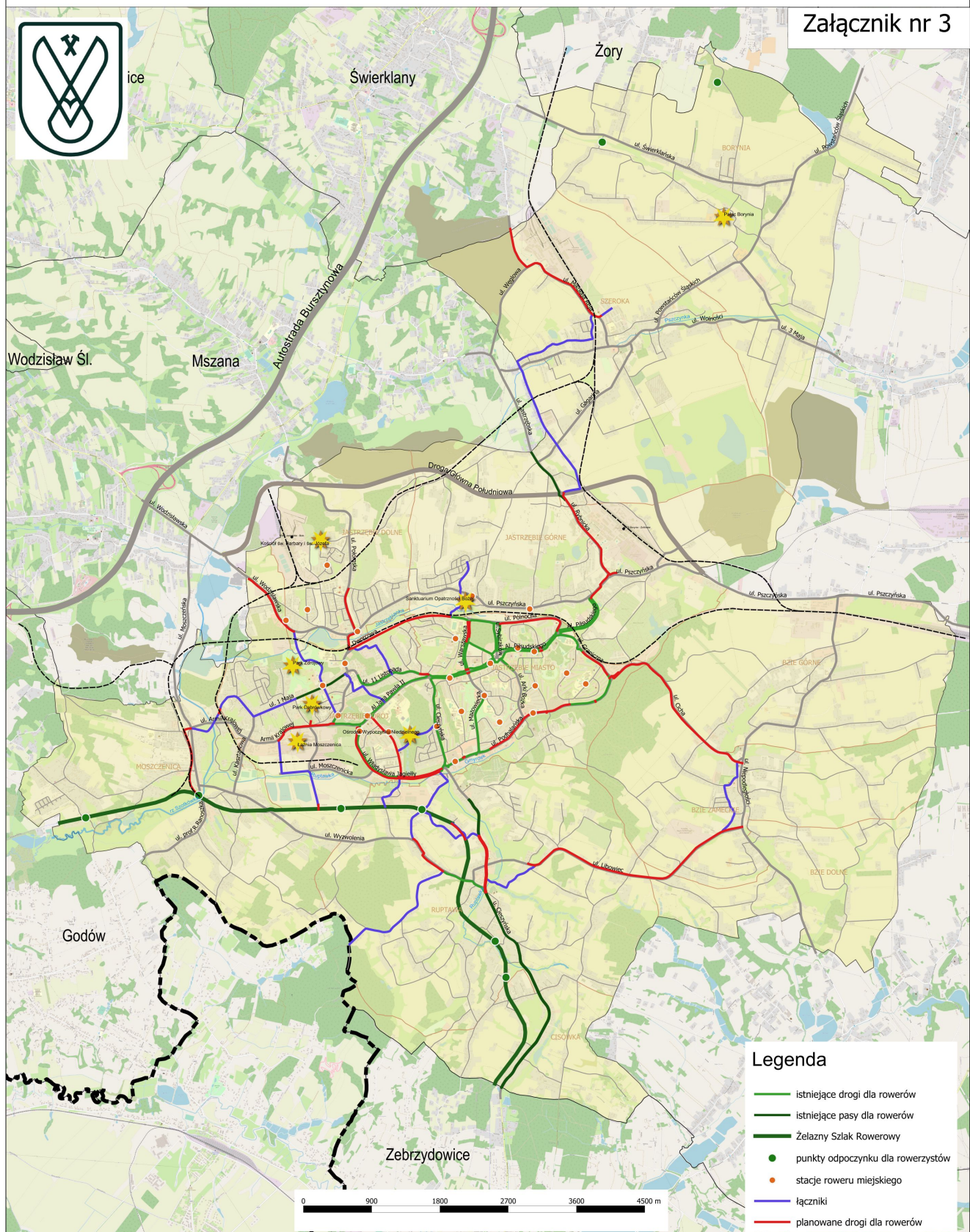
Załącznik nr 2



KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Planowana infrastruktura rowerowa

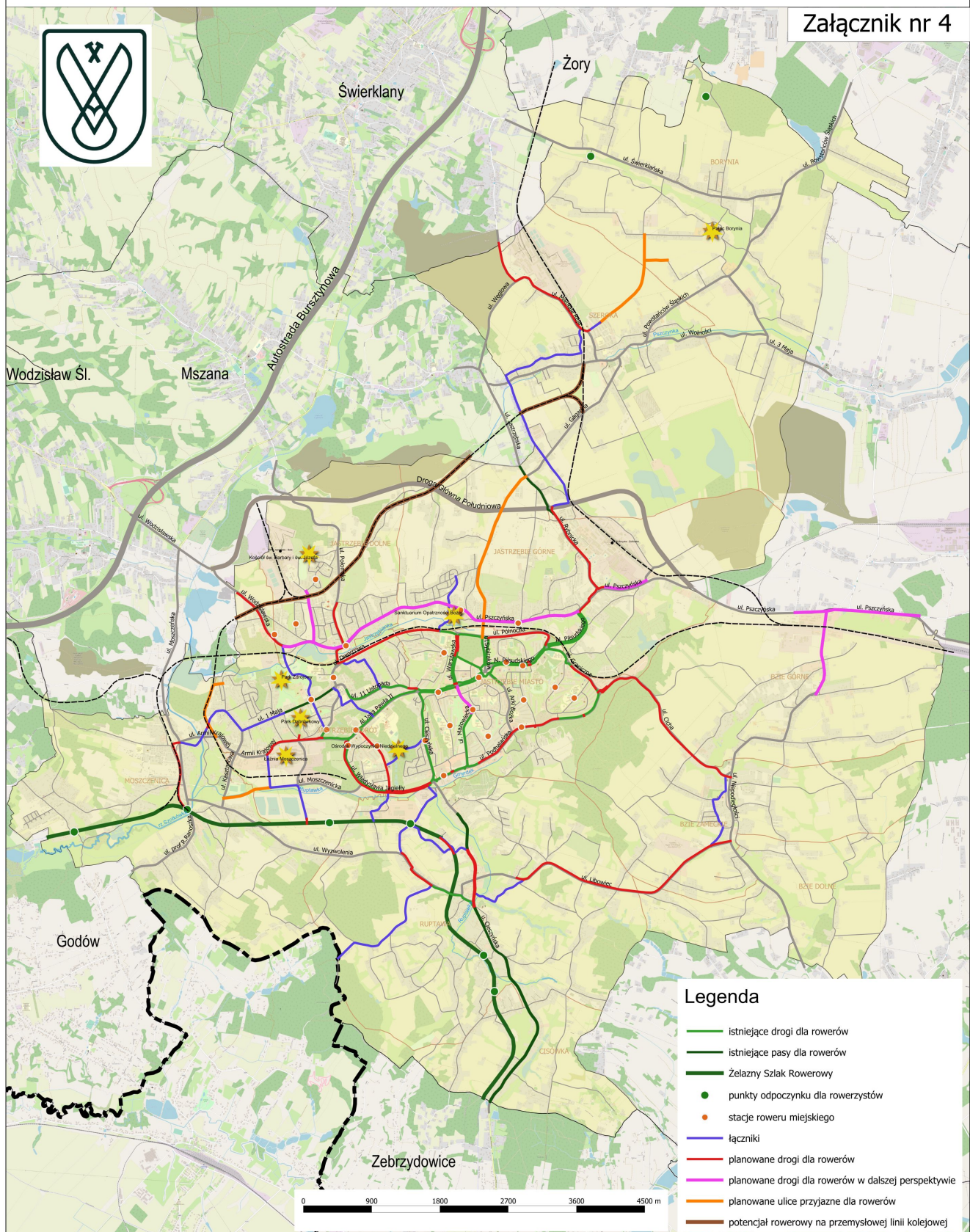
Załącznik nr 3



KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Planowana infrastruktura rowerowa

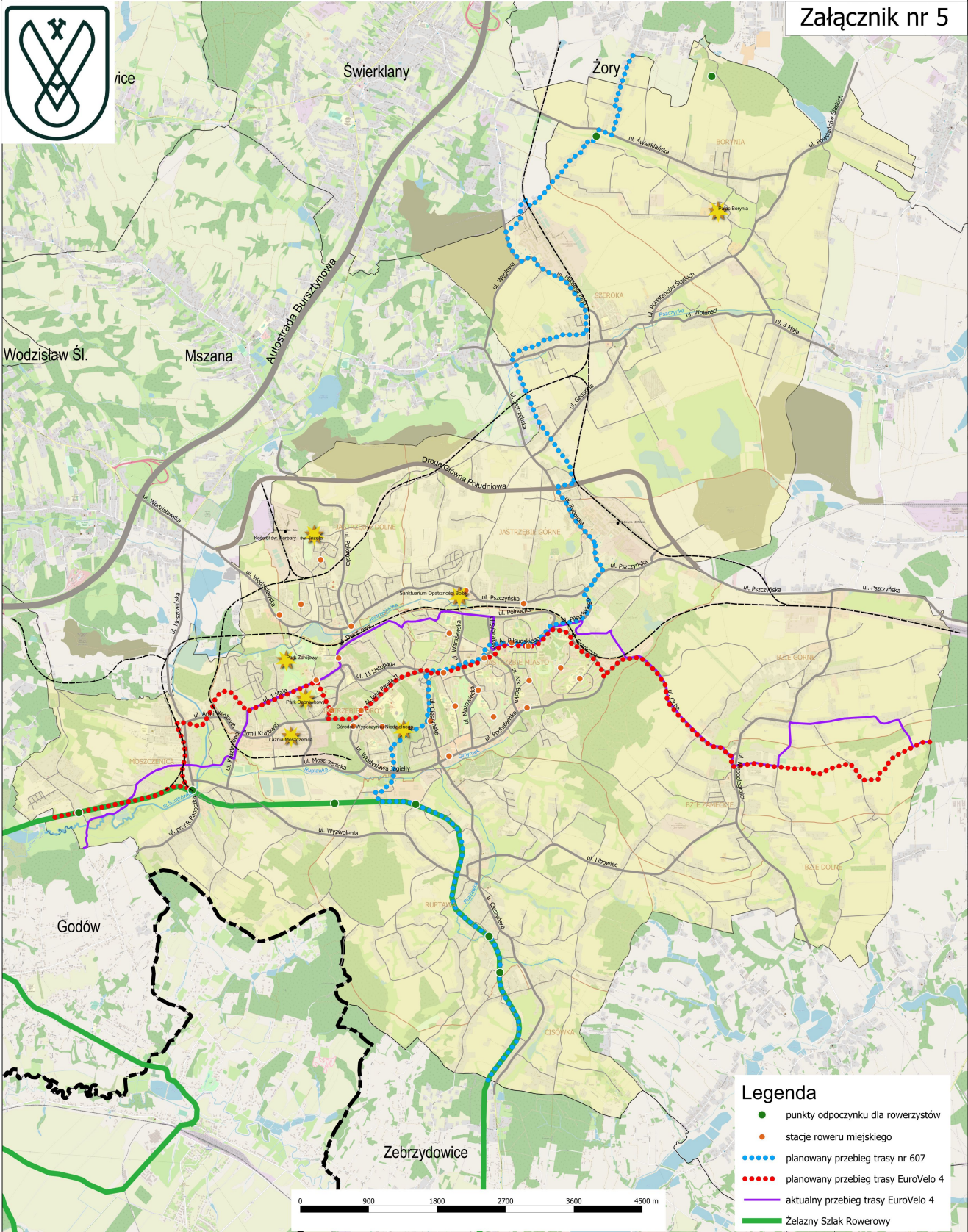
Załącznik nr 4



KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Trasa rowerowa EuroVelo nr 4 i Trasa nr 607

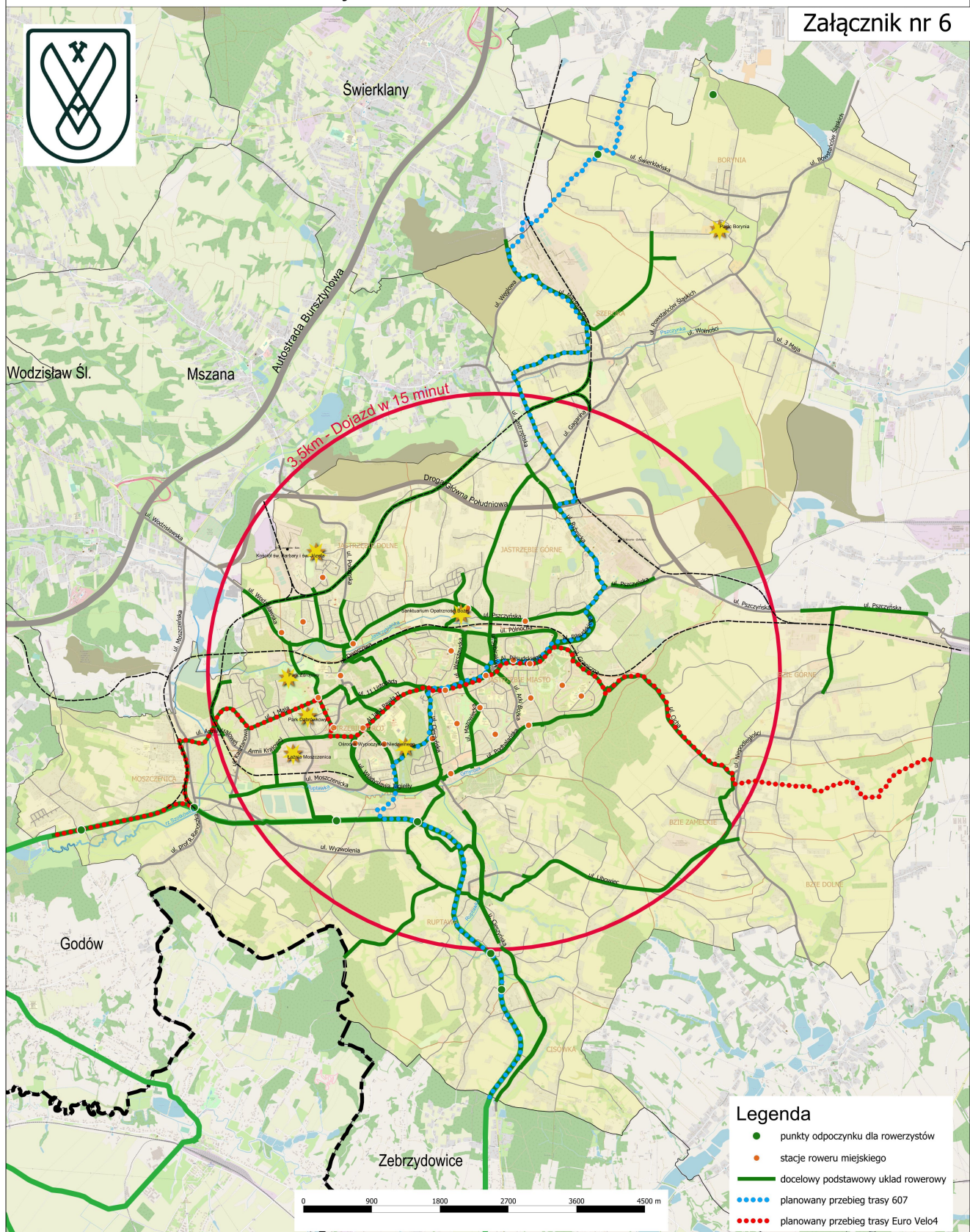
Załącznik nr 5



KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Dojazd na rowerze w 15 minut

Załącznik nr 6



KONCEPCJA ROZWOJU INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ W JASTRZĘBIU-ZDROJU

Planowane trasy regionalne i rekreacyjne

Załącznik nr 7

