



Urząd Gminy Suchy Las

Nr sprawy: RG.0003.1.9.2020

Suchy Las, dnia 21 maja 2020r.


Sz. Pani

Joanna Radzięda
Radna Gminy Suchy Las

Odpowiadając na Pani interpelację z dnia 8 maja 2020r. (data wpływu do urzędu), dotyczącą „gminnej polityki rowerowej”, przedstawiam poniższe informacje:

- 1) na zlecenie Gminy, w 2015 roku została wykonana „Koncepcja ścieżek rowerowych na terenie gminy Suchy Las”. W załączeniu opracowanie w wersji elektronicznej.
- 2) obecnie wykonane są dwa projekty na budowę dróg rowerowych, dla których uzyskano pozwolenie na budowę:
 - *Przebudowa ul. Stefańskiego w miejscowości Suchy Las, polegająca na budowie ścieżki rowerowej i chodnika.*
 - *Rozbudowa ul. Szkółkarskiej polegająca na budowie ścieżki rowerowej w Suchym Lesie.*
- 3) w trakcie realizacji są następujące inwestycje związane z budową dróg rowerowych:
 - *Budowa węzłów przesiadkowych w Chłudowie i Gołęczewie.*
 - *Przebudowa skrzyżowania ul. Obornickiej z ul. Młodzieżową w Suchym Lesie.*

Z poważaniem

Z up. Wójta Gminy

Marcin Bułński
Z-ca Wójta Gminy

Otrzymują:

1. Adresat
2. Przewodnicząca Rady Gminy – p. Anna Ankiewicz
3. Bl a/a

SuchyLas 
- FOR YOU





KONCEPCJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH NA TERENIE GMINY SUCHY LAS



PRACOWNIA PROJEKTÓW KOMUNIKACYJNYCH I ARCHITEKTURY KRAJOBRAZU
ANDRZEJ BILLERT

sierpień 2015

PRACOWNIA PROJEKTÓW KOMUNIKACYJNYCH I ARCHITEKTURY KRAJOBRAZU
ANDRZEJ BILLERT
60-195 POZNAŃ UL. SHEHEREZADY 84, TEL. +48 506 145 176
abilert@op.pl

KONCEPCJA ŚCIEŻEK ROWEROWYCH NA TERENIE GMINY SUCHY LAS

ZLECENIODAWCA:

GMINA SUCHY LAS

AUTOR PROJEKTU:

MGR INŻ. ANDRZEJ BILLERT
UPR.PROJ. NR 526/88/Pw
WOIIB WBD/BD/0284/01

POZNAŃ, SUCHY LAS
sierpień 2015

Spis treści

1.	Wstęp	5
2.	Koncepcja dróg rowerowych na terenie gminy Suchy Las z 1997 roku	5
3.	Aktualizacja istniejącej koncepcji ścieżek rowerowych na terenie gminy Suchy Las	6
4.	Adresaci projektu	6
5.	Drogi dla ruchu rowerowego.....	7
5.1.	Ulice ruchu uspokojonego.....	7
5.2.	Chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym.....	8
5.3.	Pasy rowerowe na jezdni.....	9
5.4.	Droga dla pieszych i rowerzystów	9
5.5.	Droga dla rowerów.....	10
5.6.	Nowe oznakowania poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów	10
6.	Oznakowanie i organizacja ruchu dotycząca turystycznych tras rowerowych	12
6.1.	Oznakowanie turystycznych tras rowerowych.....	12
6.2.	Oznakowanie drogowe zwiększające bezpieczeństwo rowerzystów.....	13
7.	Roboty drogowe – budowa dróg rowerowych i naprawa nawierzchni	14
7.1.	Wykonanie nowych dróg rowerowych.....	14
7.2.	Poszerzenie istniejących jezdni z celu wykonania pasów rowerowych	17
7.3.	Naprawa nawierzchni dróg gruntowych	17
8.	Propozycje rozwiązań dla ruchu rowerowego codziennego	17
8.1.	Trasa nr 1 - ulica Obornicka.....	17
8.2.	Trasa nr 2 – ulica Sucholeska.....	23
8.3.	Trasa nr 3 – ulica Szkolna	24
8.4.	Trasa nr 4 – ulica Powstańców Wielkopolskich.....	25
8.5.	Trasa nr 5 – ulica Szkółkarska	25
8.6.	Trasa nr 6 – ulica Stefańskiego	25
8.7.	Trasa nr 7 – ulica Borówkowa	26
8.8.	Trasa nr 8 - ulica Nektarowa.....	26
8.9.	Trasa nr 9 – ulica Sosnowa	26
8.10.	Trasa nr 10 – Złotniki	27
8.11.	Trasa nr 11 – ulica Słoneczna w Złotnikach – Osiedle	27
8.12.	Trasa nr 12 – ulica Łagiewnicka	27
8.13.	Trasa nr 13 – Trasa kolejowa – ulica Dworcowa	28
8.14.	Trasa nr 14 – ulica Południowa i Pawłowicka.....	29

8.15.	Trasa nr 15 – Gołęczewo	30
8.16.	Trasa nr 16 – Gołęczewo - Chłudowo	30
8.17.	Trasa nr 17 – Zielątkowo - Chłudowo	31
8.18.	Trasa nr 18 – Ulica Meteorytowa między ulicą Morasko a ul. Sprzeczną	31
8.19.	Trasa nr 19 – Ulica Sprieczna	32
8.20.	Trasa nr 20 – Stara Droga	32
8.21.	Trasa nr 21 – Ulica Bogusławskiego	33
8.22.	Trasa nr 22 - Ulica Meteorytowa, Dębowa, Magnoliowa, Strażacka	33
8.23.	Trasa nr 23 – „Trasa do nowej szkoły”	34
8.24.	Trasa nr 24 – „Trasa do starej szkoły”	35
8.25.	Trasa nr 25 – „Trasa do Moraska”	35
8.26.	Trasa nr 26 – „Nowa Szyszkowa”	36
8.27.	Trasa nr 27 – „Nowa Droga”	36
8.28.	Trasa nr 28 – „Trasa Aquanet”	37
8.29.	Trasa nr 29 – Drogi pod wiaduktem Narutowicza	37
8.30.	Trasa nr 30 – Droga Biedruska.....	37
9.	Turystyczne i rekreacyjne trasy rowerowe	38
9.1.	Trasa turystyczna nr 1 – Pierścień Rowerowy dokoła Poznania	38
9.2.	Trasa turystyczna nr 2 – Trasa do rezerwatu Gogulec i Obornik.....	39
9.3.	Trasa turystyczna nr 3 – Nadwarciański Szlak Rowerowy	40
9.4.	Trasa turystyczna nr 4 – wzdłuż rzeki Samicy do Puszczy Noteckiej	41
9.5.	Trasa turystyczna nr 5 – Szlak Stu Jezior (poza gminą)	41
9.6.	Trasa turystyczna nr 6 – Do Strzeszynka	41
9.7.	Trasa turystyczna nr 7 – Łysy Młyn.....	42
9.8.	Trasa turystyczna nr 8 – Morasko-Radojewo	43
9.9.	Trasa turystyczna nr 9 – Glinno Bogusławskiego	43
10.	Powiązania rowerowe gminy Suchy las z gminami sąsiednimi	44
10.1.	Powiązania z Poznaniem	44
10.2.	Powiązania z gminą Czerwonak.....	44
10.3.	Powiązania z gminą Rokietnica.....	45
10.4.	Powiązania z gminą Oborniki	45
11.	Integracja transportu rowerowego z transportem zbiorowym.	45
12.	Podsumowanie.....	46

Mapy

Gmina Suchy Las 1 : 25 000 mapa główna

Gmina Suchy Las fragment 1 : 10 000 mapa pomocnicza

1. Wstęp

Odrodzenie ruchu rowerowego w Polsce ma wiele przyczyn. Na pewno jedną z istotniejszych jest moda na rower. Jest to jednak moda szlachetna i bardzo zdrowa. I dobrze, że taka się pojawiła. Pozwoliła ona również wyjść z ukrycia cichym zwolennikom rowerów, którzy bali się wcześniej, że jazda rowerem nie będzie zbyt dobrze przyjęte przez otoczenie. Dzisiaj rower jest już pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego, chociaż nie zawsze jest możliwość, aby w pełni bezpiecznie można było realizować podróże rowerowe. Nie wynika to jednak z niechęci do roweru i rowerzystów, ale z wcześniejszego ukształtowania infrastruktury drogowej w której dominującą rolę odgrywał transport samochodowy i ruchu pieszego. W pewnym sensie te dwie formy transportu całkowicie zajmują przestrzeń drogową, tak iż „wykrojenie” osobnego wydzielonego pasa dla rowerów jest bardzo trudne. Rower jest bardzo specyficznym środkiem transportu, z jednej strony bardzo zbliżonym do ruchu pieszego, tak iż w niektórych przypadkach rowerzyści mają prawo korzystania z chodników, a ich prędkość wynosi około 10 km/h. W innych przypadkach rowerzyści poruszają się z prędkością około 30-40 km/h, czyli taką jaką średnio uzyskują samochody w ruchu miejskim. Trudno więc nawet pogodzić interesy wszystkich rowerzystów, a co dopiero pogodzić interesy rowerzystów z innymi uczestnikami ruchu drogowego. Jednak wypracowanie takiego kompromisu jest konieczne, ponieważ rower może odgrywać bardzo ważną rolę w systemie transportowym gminy.

Przedstawione opracowanie ma na celu określenie koncepcji ścieżek rowerowych na terenie gminy Suchy Las, a właściwie określenie zasad kształtowania układu drogowego służącego bezpiecznemu korzystaniu z roweru w ruchu codziennym, rekreacyjnym i turystycznym.

2. Koncepcja dróg rowerowych na terenie gminy Suchy Las z 1997 roku

W 1997 roku została wykonana na zlecenie „Towarzystwa Przyjaciół Gminy Suchy Las opracowanie: „Koncepcja dróg rowerowych na terenie gminy Suchy Las”. Jego autorami był zespół pracowników naukowych Instytutu Architektury i Planowania Przestrzennego Politechniki Poznańskiej pod kierunkiem dr inż. arch.

Teresy Bardzińskiej-Bonenberg. Opracowanie to zostało sfinansowane z funduszy PHARE „Dialog społeczny”. Koncepcja tras rowerowych wykonana została na podkładzie mapowym w skali 1 : 25 000 i oprócz wyznaczenia przebiegu tras rowerowych zawiera również wiele szczegółowych rozwiązań technicznych i analiz finansowych, może nawet zbyt dokładnych jak na dużą skalę pracy koncepcyjnej. Chyba, za wyjątkiem wyznaczenia niektórych tras turystycznych, koncepcja właściwie nie została zrealizowana. Możliwe, że wpłynęła na to również jej szczegółowość. Koncepcja dróg rowerowych dotycząca całej gminy powinna bowiem wskazać główne zadania w zakresie kształtowania systemu rowerowego, natomiast szczegółowe rozwiązania powinny być realizowane w skali właściwej projektom drogowym tzn. w skali 1: 500 i większej.

3. Aktualizacja istniejącej koncepcji ścieżek rowerowych na terenie gminy Suchy Las

Aktualizacja koncepcji ścieżek rowerowych w gminie Suchy Las jest właściwie nowym, niezależnym spojrzeniem na problemy ruchu rowerowego w gminie. Przemiany w ruchu rowerowym, bardzo duże zurbanizowanie gminy, powstanie nowych dróg i celów podróży, oraz znaczne rozszerzenie grupy rowerzystów o różne środowiska i wynikające stąd różne ich potrzeby, powoduje konieczność nowego spojrzenia na zasadę kształtowania ruchu rowerowego w gminie i jego infrastrukturę. Oczywiście wiele propozycji rozwiązań ścieżek lub tras rowerowych w poszczególnych drogach pokrywa się w obu koncepcjach, ponieważ są to na ogół najważniejsze drogi w gminie, istotne dla powiązań lokalnych i w strukturze całej gminy, a także ważne dla powiązań zewnętrznych z gminami sąsiednimi.

4. Adresaci projektu

W przypadku ruchu rowerowego występuje bardzo duże rozbieżność potrzeb i umiejętności jego uczestników. Dla niektórych rowerzystów ważne jest bezpieczne dojechanie do bliskiego celu, inni rowerzyści chcą poruszać się szybko i prawie bez żadnych ograniczeń. Czasem trudno spełnić życzenia wszystkich, ponieważ dla osób poruszających się wolno wystarczy dopuszczenie chodnika do ruchu rowerowego, na którym zresztą nie stanowią oni zagrożenia dla pieszych,

natomiast rowerzyści chcący jechać szybko lub sportowo wolą nawet nie korzystać z dróg rowerowych, na których często są ograniczani przez znacznie wolniej jadących innych rowerzystów. Zasadniczo przyjętym modelem rowerzysty jest osoba korzystająca z roweru w dojazdach codziennych, poruszająca się rowerem z prędkością około 20 km/h i co najmniej dość dobrze orientująca się w zasadach ruchu drogowego.

5. Drogi dla ruchu rowerowego

Mimo, iż najbardziej popularnym rozwiązaniem służącym ruchowi rowerowemu jest wydzielona droga rowerowa, to jednak nie jest to jedyny element zapewniający bezpieczeństwo ruchu rowerowego. Oczywiście jest to najlepsze rozwiązanie dla rowerzystów, bowiem mogą korzystać z drogi tylko dla nich przeznaczonej. Niestety bardzo często brak miejsca na wykonanie takiej drogi, albo łączy się to z ograniczeniem przestrzeni ruchu innych użytkowników. Jest to poza tym inwestycja relatywnie kosztowna i przy mniejszym wykorzystaniu niekoniecznie bardzo opłacalna. Jednak w przypadkach gdy ruch rowerowy prowadzony jest trasą samochodową o dużym natężeniu ruchu budowa dróg rowerowych jest koniecznym warunkiem dla realizacji bezpiecznego ruchu rowerowego. Istnieje jednak bardzo dużo różnych rozwiązań poprawiających warunki i bezpieczeństwo ruchu rowerowego, wygodnych dla rowerzystów a znacznie mniej kosztownych.

5.1. Ulice ruchu uspokojonego

Ruch rowerowy może się odbywać bezpiecznie, gdy prędkość ruchu samochodowego będzie zbliżona do prędkości ruchu rowerowego tzn. nie będzie większa niż 30 km/h. W „strefie 30” zasadniczo nie wyznacza się w związku z tym dróg rowerowych. W gminie Suchy Las jest wiele obszarów z dopuszczalną prędkością do 40 km/h, natomiast zastosowano fizyczne uspokojenia ruchu w formie progów zwalniających z prędkością przejazdu do 20 km/h. Dlatego wskazana byłoby w takich obszarach zamiana dotychczasowego ograniczenia prędkości znakiem B-33 do 40 km/h i tabliczką, że „dotyczy całego osiedla” na strefowe ograniczenie prędkości do 30 km/h znakiem B-43 – „strefa 30”.



Jelonek, Wjazd w ul. Sosnową od Złotnickiej – ograniczenie prędkości do 40 km/h i progi zwalniające z ograniczeniem prędkości do 20 km/h



Oznakowanie wjazdu do strefy 30 i wyjazdu ze strefy 30

Ulice ruchu uspokojonego stanowią dla rowerzystów najdogodniejszą formę ruchu ponieważ nie są oni skrupowani np. ściśle wyznaczonymi i obowiązkowymi dla ruchu drogami rowerowymi. Od rowerzystów wymaga się jednak w takich przypadkach dobrej znajomości zasad ruchu drogowego.

5.2. Chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym

Prawo o ruchu drogowym jednoznacznie określa warunki kiedy rowerzyści mogą korzystać z chodników. Szczególnie dotyczy to sytuacji, gdy dopuszczalna prędkość ruchu samochodowego na jezdni jest większa niż 50 km/h. Wówczas jeżeli szerokość chodnika wynosi minimum 2,0 m rowerzysta może poruszać się po chodniku. W niektórych jednak przypadkach zarządca drogi dopuszcza ruch po chodniku w obszarach miejskich, jeżeli ruch pieszy i rowerowy jest stosunkowo niewielki. Szczególnie ma to znaczenie w przypadku korzystania z rowerów przez osoby starsze czy młodzież szkolną. Najczęściej taki chodnik oznakowuje się znakiem C-16 z tabliczką „dopuszczony ruch rowerowy”.

Rowerzysta nie ma obowiązku korzystania z takiego chodnika, a więc każdy rowerzysta, który chce poruszać się istotnie szybciej niż pieszy jedzie jezdnią.

W ostatnim czasie takie rozwiązania, stosowane w wielu miejscach w Polsce, są jednak uznawane za niezgodne z prawem.

5.3. Pasy rowerowe na jezdni

Istotnej znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego na jezdni, szczególnie przy dużym ruchu samochodowym ma wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni. Pasy szerokości min. 1,5 m wyznacza się przy krawędzi jezdni i są one zawsze jednokierunkowe. Specyficzną formą pasów rowerowych są kontrapasy, czyli pasy rowerowe wyznaczone na jezdniach jednokierunkowych, na których dopuszcza się dwukierunkowy ruch rowerowy. Z kontrapasa korzystają rowerzyści jadący przeciwnie do obowiązującego ruchu na jezdni jednokierunkowej. Nowe przepisy, które wejdą w życie czwartym kwartale 2015 roku pozwalają na dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego w ulicach o prędkości ruchu nie większej niż 30 km/h bez wyznaczania kontrapasów dla rowerzystów.

5.4. Droga dla pieszych i rowerzystów

Połączenie znaków C-16 droga dla pieszych i C-13 droga dla rowerzystów oznacza, że mogą z niej wspólnie korzystać piesi i rowerzyści. Poziomy podział znaku oznacza to, że ruch pieszych i rowerzystów odbywa się na całej powierzchni.



Znak C-13/16 z podziałem poziomym

Jeżeli podział znaków jest linią pionową oznacza to, że ruch pieszych i rowerzystów odbywa się odpowiednio po stronach drogi wskazanych na znaku.



Znak C-13/16 z podziałem pionowym

Minimalna szerokość dwukierunkowej drogi rowerowej o wspólnej powierzchni ruchu wynosi 3,0 m. Minimalna szerokość dwukierunkowej drogi rowerowej o wydzielonych powierzchniach ruchu wynosi 4,0 m. Zalecane jest wówczas aby drogi piesza i rowerowa miały inny typ nawierzchni np. nawierzchnia z kostki betonowej przewidziana jest dla chodnika a droga rowerowa powinna mieć nawierzchnię asfaltową lub przynajmniej aby pasy ruchu dla pieszych i rowerów różniły się kolorystycznie tj. szary kolor nawierzchni dla pieszych a czerwony kolor dla rowerzystów.

Korzystanie z drogi dla pieszych i rowerzystów jest obowiązkowe.

5.5. Droga dla rowerów

Zasadniczo najlepszym rozwiązaniem dla ruchu rowerowego, ale także dla innych uczestników ruchu są wydzielone drogi rowerowe. Rowerzyści korzystają bowiem ze swojej, tylko dla nich wykonanej drogi, a zarazem inne powierzchnie ruchu wolne są od rowerzystów, ponieważ zobowiązani są oni do poruszania się po drodze rowerowej. Minimalna szerokość drogi rowerowej dwukierunkowej wynosi 2,0 m, a drogi rowerowej jednokierunkowej 1,5 m.

Niestety nie zawsze takie rozwiązanie jest możliwe do wykonania z powodu braku miejsca w pasie drogowym. Jest to również rozwiązanie kosztowne.

5.6. Nowe oznakowania poprawiające bezpieczeństwo rowerzystów

Poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego na jezdni można także uzyskać poprzez wyznaczenie mniej lub bardziej formalnych pasów rowerowych na jezdni, będących swego rodzaju „wirtualnymi” pasami rowerowymi. Zmiany *Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* przewiduje możliwość stosowania tzw. „sierżantów rowerowych”. Jest to znak P-27 „kierunek i tor ruchu rowerowego”. Jego opis nie oznacza wprawdzie iż

służy on do wyznaczania „wirtualnego” pasa rowerowego, ale w praktyce pełni on taką funkcję. Zaletą takich psów rowerowych polega na tym, że nie ograniczają one formalnie jezdni ale, w przypadku kiedy korzysta z nich rowerzysta, funkcjonują jak pasy rowerowe wskazując zarazem kierowcy na konieczność zachowania odpowiedniej, bezpiecznej odległości od wyprzedzanego rowerzysty.



Nowy znak poziomy P-27 „kierunek i tor ruchu rowerowego”

Koszt wymalowania 1 km jezdni obustronnie znakami P-27 wynosi około 1200 zł



Praga, na jezdni zastosowano tzw. „sierżanty rowerowe”

Zdjęcie pochodzi z rowerowej strony internetowej Pragi (Czechy)

www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/aktuality/cyklopruhy_v_olsinach_dalsi_etapa.html



Czerwone, nieformalne pasy rowerowe na jezdni (Assen w Holandii)

6. Oznakowanie i organizacja ruchu dotycząca turystycznych tras rowerowych

6.1. Oznakowanie turystycznych tras rowerowych

Oznakowanie tras rowerowych turystycznymi znakami rowerowym



Znak R-4 „informacja o szlaku rowerowym”

Szlaki rowerowe mogą być oznakowane numerami lub kolorami.

Drogowskazy rowerowe

Przy zmianie kierunku trasy rowerowej, należy zastosować drogowskaz kierunkowy.



Znak R-4b informacja o zmianie kierunku trasy rowerowej

Dodatkowe drogowskazy rowerowe

Bardzo pomocne do oznakowania trasy rowerowej są dodatkowe drogowskazy rowerowe podające nazwy miejscowości i kierunek dojazdu.



Znak R-4c



Znak R-4d



Znak R-4e

6.2. Oznakowanie drogowe zwiększające bezpieczeństwo rowerzystów

W przypadku wjazdu rowerzystów na drogę publiczną, przed miejscem zjazdu ustawia znak A-24 „rowerzyści”.



A-24 „rowerzyści”

Za zjazdem z trasy rowerowej możliwe jest ustawienie znaku A-30 „inne niebezpieczeństwo” łącznie z tabliczką „rowerzyści” i tabliczką oznaczającą szlak rowerowy R-4. Zestawienie tych znaków będzie służyło zarówno rowerzystom jak i kierowcom. Rowerzystów poinformuje, że korzystają z właściwej drogi, a dla kierowców będzie informacją i ostrzeżeniem, że z tej drogi korzystają także turyści rowerowi, poruszający się po szlaku.



Znak A-30 z tabliczką „rowerzyści” oraz znakiem trasy rowerowej R-4, do ustawienia przy drodze w której wytyczona jest trasa rowerowa

W miejscach przejazdu rowerzystów przez drogi publiczne należy wykonać oznakowanie drogowe zwiększające bezpieczeństwo rowerzystów: oznakowanie A-24 „rowerzyści”. Można też wykonać oznakowanie poziome i pionowe przejazdu dla rowerzystów.

7. Roboty drogowe – budowa dróg rowerowych i naprawa nawierzchni

7.1. Wykonanie nowych dróg rowerowych

Proponowana konstrukcja drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 10 cm
- warstwa odsączająca – podsypka piaskowa gr. 10 cm
- obrzeża betonowe 6x20 cm na podsypce cementowo-piaskowej

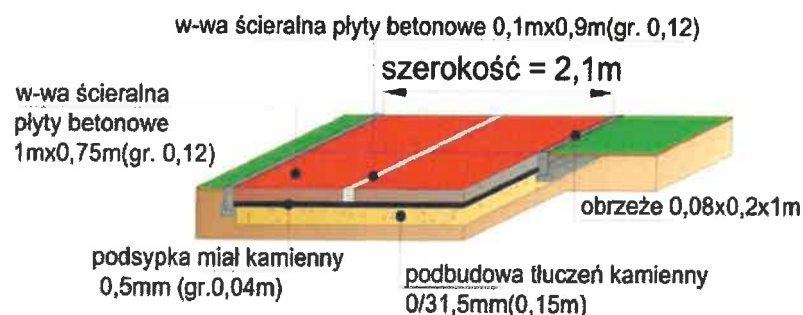
Szacunkowe koszty budowy drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej wynoszą 150 zł/ m² tj. około 300 tys. zł za budowę 1 km drogi rowerowej o szerokości 2,0 m.

Proponowana konstrukcja drogi rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej

- kostka betonowa szara, bezzazowa gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm
- podbudowa betonowa B7,5 gr. 10 cm
- warstwa odsączająca – podsypka piaskowa gr. 10 cm
- obrzeża betonowe 6x20 cm na podsypce cementowo-piaskowej

Szacunkowe koszty wykonania 1 m² drogi rowerowej o nawierzchni z kostki betonowej wynoszą 150 -180 zł/ m².

Nowym rodzajem nawierzchni dróg rowerowych są duże płyty betonowe o wymiarach 1,0x0,75x0,12 m produkowane przez firmę ZPB Kaczmarek z Rawicza. Według badań producenta warunki ruchu rowerowego na takich płytach są nie gorsze niż dla asfaltu. Nawierzchnie takie mogą być wykonywane w kolorze szarym, czarnym, czerwonym, białym. Biały kolor nawierzchni pozwala na jej dobrą widoczność nawet w nocy przy świetle księżyca.



Przykłady
nawierzchni dróg
rowerowych ZPB
Kaczmarek

Koszt 1 m² są porównywalne z kosztami drobnej kostki betonowej wysokości 8 cm.

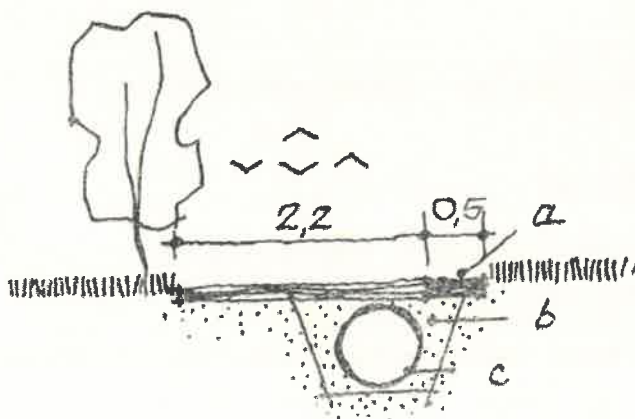
W przypadku dróg rowerowych budowanych miejscowościach, będzie zachodziła konieczność wykonania zjazdów do posesji i niektórych elementów zagospodarowania ulic np. odwodnienia, co zwiększy wysokość kosztów inwestycji. Należy podkreślić, że podane koszty nie obejmują ewentualnego wykupu ziemi pod budowę drogi rowerowej, prac związanych z zielenią, budowy odwodnienia.

Szczególnie trudnym zadaniem jest budowa drogi rowerowej w ulicach (drogach), które posiadają rowy przydrożne i przylegającą do granicy pasa drogowego zabudowę, która uniemożliwia zbudowanie drogi rowerowej poza rowem. W niektórych przypadkach można rów skanalizować i wykonać nawierzchnię drogi rowerowej w miejscu rowu. Czasem jednak do korony drogi przylega wysoka skarpa i wówczas mogą wystąpić duże trudności z budową drogi rowerowej. W takim przypadku rozważana jest budowa drogi rowerowej na konstrukcji betonowej, która nie będzie wstrzymywała spływu wód opadowych. Taką konstrukcję można również rozważyć w przypadku rowów przydrożnych.

Trudno określić koszty realizacji takich rozwiązań. Szacunkowo przyjęto, że będą one wynosiły od 500 do 1000 zł za 1 m² drogi rowerowej.

Wszystkie koszty podane są w cenach netto, bez podatku VAT.

Dodatkowe koszty mogą być związane z istotnymi robotami ziemnymi, oczyszczeniem rowu, gdy ścieżka rowerowa budowana jest poza rowem lub innymi elementami związanymi z obsługą przyległego terenu.



Ścieżka rowerowa na dawnym rowie przydrożnym a – ściek, b – dawny rów, c – rura kanalizacyjna (rysunek z Czarnecki Władysław, Planowanie miast i osiedli tom IV, PWN Warszawa 1970)

7.2. Poszerzenie istniejących jezdni z celu wykonania pasów rowerowych

W niektórych przypadkach może się okazać korzystne wykonanie obustronnych pasów dla ruchu rowerowego w jezdni. Wówczas należy poszerzyć jezdni o min. 1,5 m z każdej strony.

Koszt poszerzenia jezdni o nawierzchni:

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 4 cm
- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej gr. 4 cm
- górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego gr 10 cm
- dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego gr 20 cm

wynosi około 210 zł/m²

7.3. Naprawa nawierzchni dróg gruntowych

Ponieważ odcinki dróg gruntowych służących w głównej mierze turystyce i rekreacji rowerowej mogą być fragmentami trudniej przejezdne, dlatego może zachodzić konieczność ich naprawy. W niektórych przypadkach może to polegać na wyprofilowaniu nawierzchni, w innych może zająć konieczność lokalnych napraw nawierzchni z wykorzystaniem tłucznia, albo poprzez wzmocnienie nawierzchni gruntowej cementem lub krzemianami.

Koszt utwardzenia drogi tłuczniem wynosi około 30 zł/m², natomiast koszt stabilizacji nawierzchni gruntowej, spiaszczonej wynosi około 15 zł/m².

W przypadku budowy nawierzchni tłuczniowej koszty wynoszą od 60 do 100 zł/m²

8. Propozycje rozwiązań dla ruchu rowerowego codziennego

8.1. Trasa nr 1 - ulica Obornicka

Ulica Obornicka to najważniejsza droga-ulica całej gminy Suchy Las, łącząca większość miejscowości gminy. Jest to dawna droga nr 11. Obecnie droga krajowa znajduje się na odcinku od skrzyżowania z drogą S-11 w Złotkowie do granicy gminy. Od skrzyżowania drogą S-11 w Złotkowie do granicy miasta Poznania ulica Obornicka jest to drogą gminną.

Ulica Obornicka jest bardzo mocno obciążona ruchem samochodowym i zasadniczo zupełnie nie jest odpowiednia dla ruchu rowerowego, co jednak nie oznacza, że rowerzyści z niej nie korzystają. Jako oś gminy droga ta jest bardzo ważna w strukturze ruchu rowerowego, dlatego mimo iż wykonanie w tej drodze rozwiązań dla rowerzystów jest bardzo trudne, oraz podróż tą ulicą nie będzie komfortowa z uwagi na hałas i spaliny, projektuje się wykonanie dróg rowerowych prawie na całej jej długości. Zakłada się jednak, realizację dróg rowerowych w pasie drogowym lub z niewielkim wykupami.

Najlepszym rozwiązaniem byłaby możliwość istotnego wykupu pod ścieżkę rowerową terenów położonych przy drodze, ale z uwagi na koszty takiego przedsięwzięcia, ta wersja wydaje się w obecnym czasie nierealna. Możliwe jednak, że przyszłe dokumenty planistyczne gminy wskażą na konieczność przekształcenia drogi Obornickiej w główną ulicę gminy z obustronnymi chodnikami i drogami rowerowymi oraz z zagospodarowaniem zielenią i elementami ograniczającymi hałas.

Odcinek od wiaduktu Gabriela Narutowicza do ulicy Sucholeskiej - Bogusławskiego

Projektuje się wykonanie po obu stronach dróg pieszo-rowerowych od wiaduktu do rejonu ulicy Klonowej. Na tym odcinku mogą to być drogi pieszo-rowerowe (z jednokierunkowym ruchem rowerowym) o szerokości 2,5 m.

Długość projektowanego odcinka 0,1 km.

Przewidywany koszt obustronnych dróg pieszo-rowerowych wynosi 75 tys. zł.

Od ul. Klonowej do ul. Bogusławskiego projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej po wschodniej stronie jezdni. Na długości 0,25 km projektuje się wykonanie nowej drogi pieszo-rowerowej szer. 3,0 m a od stacji benzynowej do ul. Bogusławskiego na długości 0,55 km poszerzenie istniejącego chodnika z szerokości 1,5 m do szerokości 3,0 m.

Łączna długość projektowanego odcinka 0,8 km

Przewidywany koszt budowy 261 tys. zł.



Ulica Obornicka odcinek między wiaduktem Narutowicza a ul. Bogusławskiego

Odcinek od ulicy Sucholeskiej – Bogusławskiego do ul. Młodzieżowej

Projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej po zachodniej stronie drogi o szerokości minimum 3,0 m, chociaż wskazane byłoby wykonanie rozdzielonej drogi pieszo-rowerowej o szerokości minimum 4,0 m.

Długość planowanego odcinka 0,45 km

Przewidywany koszt budowy 306 tys. zł.

Po wschodniej stronie ul. Obornickiej planuje się wykorzystanie dla ruchu rowerowego istniejącej jezdni serwisowej. W związku z tym wskazane byłoby wykonanie przejazdu na drogę serwisową od skrzyżowania ul. Bogusławskiego z Obornicką przez teren parkingu przy kościele.



Ulica Obornicka strona zachodnia i wschodnia

Odcinek od ul. Młodzieżowej do Złotnickiej

Projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej o szerokości minimum 3,0 m po zachodniej stronie jezdni. Fragmentami np. od ul. Nektarowej w kierunku ul. Złotnickiej mogą być duże problemy z wykonaniem drogi pieszo-rowerowej. Nie wykluczone, że może zająć konieczność wykonania takiej drogi na konstrukcji

betonowej lub dokonania wykupu terenu. Problemy z budową drogi rowerowej występują po obu stronach jezdni, ale po zachodniej są one mniejsze, a poza tym po zachodniej stronie droga rowerowa jest bardziej potrzebna z uwagi na przyległą zabudowę tereny.

Długość planowanego odcinka 1,7 km

Przewidywany koszt budowy 3 825 tys. zł.



Zachodnia strona ul. Obornickiej

Po wschodniej stronie ul. Obornickiej projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej na odcinku od ul. Młodzieżowej do ośrodka zdrowia.

Odcinek od Złotnickiej – Czołgowej do ul. Łągiewnickiej

Po wschodniej stronie drogi Obornickiej znajduje się długi odcinek drogi serwisowej, bardzo dobry dla ruchu rowerowego. Chodnik między skrzyżowaniem ul. Czołgowej-Obornickiej a drogą serwisową oraz między drogą serwisową a skrzyżowaniem ul. Łągiewnickiej wymagałby dopuszczenia do ruchu rowerowego, albo przekształcenia w drogę pieszo-rowerową.

Po zachodniej stronie drogi Obornickiej możliwy jest przejazd drogą gruntową. Projektuje się wykonanie po tej stronie jezdni drogi pieszej szer. 2,0 m i rowerowej szer. 2,0 m. Jest to tym ważniejsze, że planowana jest po tej stronie intensywna zabudowa.

Długość planowanego odcinka 1,0 km

Przewidywany koszt budowy drogi pieszo-rowerowej szerokości 4,0 m wynosi 660 tys. zł.

Odcinek od ul. Łągiewnickiej do ul. Pawłowickiej

Po zachodniej stronie drogi Obornickiej projektuje się wykorzystanie istniejących ciągów pieszych i pieszo-jezdnych do prowadzenia ruchu rowerowego. Wskazana byłaby naprawa lub umocnienie niektórych fragmentów nawierzchni.

Po wschodniej stronie drogi Obornickiej projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej szer. 3,0 m. Będzie ona obsługiwała również znajdujące się w tym rejonie ogrody działkowe.

Długość planowanego odcinka 0,8 km

Przewidywany koszt budowy drogi pieszo-rowerowej po wschodniej stronie jezdni wynosi 360 tys. zł.



Ulica Obornicka zachodnia i wschodnia strona jezdni

Odcinek od ul. Pawłowickiej do Złotkowa

Zasadniczo korzystniejsze byłoby wykonanie drogi rowerowej po wschodniej stronie drogi Obornickiej od ulicy Pawłowickiej do ulicy Lipowej w Złotkowie. Jednak z uwagi na fakt, że po zachodniej stronie ul. Obornickiej istnieje już droga dochodząca co najmniej do granicy las, dlatego projektuje się jej wykorzystanie dla prowadzenia ruchu rowerowego. Możliwe, że zostanie zbudowany dalszy odcinek drogi w kierunku Złotkowa i będzie ona wykorzystywana przez rowerzystów. Na obecnym etapie zakłada się jednak wykonanie drogi rowerowej szer. 2,0 m po stronie wschodniej ul. Obornickiej, od granicy lasu do ul. Lipowej w Złotkowie.

Długość całego odcinka 0,97 km

Długość planowanej drogi rowerowej 0,67 km

Przewidywany koszt budowy drogi rowerowej 201 tys. zł.



Droga po zachodniej stronie ul. Obornickiej

Złotkowo

Trasa nr 1a – ulica Lipowa i Żłota – wschodnia droga serwisowa przy węźle ulicy Obornickiej i drogi krajowej nr 11 i S-11

W Złotkowie trasa rowerowa wyznaczona jest w ul. Lipowej i Żłotej a dalej w kierunku Chłudowa drogą serwisową po wschodniej stronie węzła drogi S-1. Na tych ulicach (drogach) nie przewiduje się wprowadzenia specjalnych rozwiązań dla ruchu rowerowego. W Złotkowie na całym obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h. Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu rowerowego wskazane byłoby wprowadzenie na całym obszarze Złotkowa i dróg serwisowych „strefy 30”.

Łączna długość trasy rowerowej na terenie Złotkowa wynosi 2,6 km.

Węzeł drogowy S-11 – Gołęczewo

Projektuje się po wschodniej stronie drogi krajowej nr 11 od drogi serwisowej do ul. Dworcowej w Gołęczewie drogę rowerową szerokości 2,0 m.

Długość planowanej drogi rowerowej 0,85 km

Przewidywany koszt budowy drogi rowerowej 255 tys. zł.

Wskazane byłoby kontynuowanie budowy drogi rowerowej wzdłuż drogi krajowej nr 11 do Chłudowa. Z uwagi na koszty przewiduje się jednak na tym etapie wykorzystanie przez rowerzystów Drogi Gołęczewskiej (trasy TT2d) i trasy rowerowej T2.

Długość tego odcinka drogi od Gołęczewa do Chłudowa wynosi 2,9 km

Złotkowo –Gołęczewo (ulica Dworcowa)

Trasa nr 1b – ulica Sobocka, zachodnia droga serwisowa przy węźle ulicy Obornickiej i drogi krajowej nr 11 i S-11, przejazd przez tory kolejowe w kierunku Gołęczewa, ul. Czereśniowa w Gołęczewie.

Trasa rowerowa prowadzi istniejącymi drogami w tym nową ulicą Sobotecką. Nie przewiduje się wprowadzenia specjalnych rozwiązań dla ruchu rowerowego. Ewentualnie na odcinku ulicy Soboteckiej, prowadzącej ruch rowerowy, można wprowadzić ograniczenie prędkości do 30 km/h.

Długość całego odcinka trasy rowerowej wynosi 3,1 km.

Ulica Sobotecka stanowi połączenie gminy Suchy Las z gminą Rokietnica.



Drogi serwisowe przy węźle S-11

Łączny, szacunkowy koszt budowy dróg rowerowych w ulicy Obornickiej wynosi 5 867 tys. zł.

8.2. Trasa nr 2 – ulica Sucholeska

W ulicy Sucholeskiej brak jest odwodnienia, dlatego deszczówka spływa do rowów przydrożnych lub w teren zielony. Przemiennie po różnych stronach ulicy znajdują się chodniki. Możliwe byłoby poszerzenie istniejących chodników do parametrów drogi pieszo-rowerowej, ale rowerzyści musieliby przecinać kilka razy jezdnię. Dlatego projektuje się obustronne poszerzenie istniejącej jezdni o 1,5 m w celu wyznaczenia pasów rowerowych.

Od przejazdu kolejowego już na terenie Poznania droga rowerowa znajduje się po południowo-wschodniej stronie ul. Sucholeskiej.

Łączna długość ulicy Sucholeskiej w której projektuje się pasy rowerowe 0,96 km

Przewidywany koszt obustronnych poszerzeń jezdni w celu wykonania drogi rowerowej 605 tys. zł.



Ulica Sucholeska, chodnik znajduje się przemiennie po oby stronach ulicy

8.3. Trasa nr 3 – ulica Szkolna



Ulica Szkolna od strony skrzyżowania z ulicą Niziną

Ulica Szkolna jest jedną z najważniejszych ulic Suchego Lasu. Znajduje się przy niej Urząd Gminy, Szkoła Podstawowa, a w pobliżu wiele obiektów sportowych, usługowych i handlowych. Może ona przejąć istotną część ruchu rowerowego z ulicy Obornickiej, która jest równoległa do niej. Na odcinku od ul. Nizinnej do ul. Nektarowej ulica Szkolna jest jednokierunkowa. Ulica Szkolna powinna być cała objęta „strefą 30”. Wówczas można wyznaczyć ruch rowerowy dwukierunkowy w ulicy jednokierunkowej bez wykonania kontrapasa. Oprócz ograniczenia prędkości projektuje się wykonanie po oby stronach ulicy oznakowania P-27 „sierżantami rowerowymi”.

Długość ulicy Szkolnej z oznakowaniem przyjaznym rowerzystom 1,45 km

Przewidywany koszt oznakowania 2 tys. zł.

8.4. Trasa nr 4 – ulica Powstańców Wielkopolskich

Ulica Powstańców Wielkopolskich posiada obustronne lub jednostronne chodniki, dobrej jakości, często oddzielone od jezdni pasem zieleni. Dlatego projektuje się nie ingerowanie w tą przestrzeń z infrastrukturą rowerową, ale uspokojenie ruchu do 30 km/h i wykonanie po obu stronach jezdni oznakowania P-27.

Długość ulicy Powstańców Wielkopolskich z oznakowaniem przyjaznym rowerzystom 1,67 km

Przewidywany koszt oznakowania 2,1 tys. zł.

8.5. Trasa nr 5 – ulica Szkółkarska

W ulicy Szkółkarskiej na odcinku między ul. Nektarową a a Borówkową znajdują się wydzielone drogi rowerowe. Na odcinku między ul. Sucholeską a ul. Borówkową przewiduje się tylko ograniczenie prędkości do 30 km/h.

Łączna długość ulicy Szkółkarskiej 1,6 km

8.6. Trasa nr 6 – ulica Stefańskiego

Ponieważ ulica Stefańskiego nie posiada chodników i jest możliwość wykonanie w pasie drogowym zarówno chodników jak i drogi rowerowej, dlatego projektuje się wykonanie po północno-wschodniej stronie ulicy dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości 2,0 m. Całkowicie nowego urządzenia, ale również z drogą rowerową wymaga także odcinek ulicy Stefańskiego rozpoczynający się od skrzyżowania Szkółkarskiej i Truskawkowej.

Długość projektowanej drogi rowerowej 1,25 km

Przewidywany koszt realizacji 375 tys. zł.



Ulica Stefańskiego

8.7. Trasa nr 7 – ulica Borówkowa

W ulicy Borówkowej możliwe jest rozważenie poszerzenia północno-wschodniego chodnika w celu wykonania drogi pieszo-rowerowej szerokości 3,0 m. Na odcinku ul. Borówkowej od ul. Obornickiej do ul. Szkolnej, z uwagi na wąski pas drogowy, mogą być jednak poważne trudności nawet z realizacją drogi rowerowej szerokości 2,0 m, dlatego przewiduje się tam wykonanie oznakowania P-27.

Długość projektowanej drogi pieszo-rowerowej 1,2 km

Przewidywany koszt realizacji 270 tys. zł.

8.8. Trasa nr 8 - ulica Nektarowa

Od ulicy Obornickiej do ulicy Szkolnej przewiduje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej szer. 3,0 m.

Dalej ruch rowerowy powinien odbywać się na jezdni o ograniczonej prędkości do 30 km/h

Długość projektowanej drogi pieszo-rowerowej 0,15 km

Przewidywany koszt 68 tys. zł.

Długość ulicy Nektarowej 0,66 km

8.9. Trasa nr 9 – ulica Sosnowa



Ulica Sosnowa

Ulica Sosnowa jest typową ulicą osiedlową, na której dopuszczalna prędkość nie powinna być większa niż 30 km/h. Dotychczasowe oznakowanie B-33 (ograniczenie prędkości do 40 km/h) z tabliczką „Dotyczy całego osiedla” należałoby zastąpić B-43 „strefa ograniczonej prędkości” do 30 km/h.

Długość ulicy Sosnowej 0,86 km

8.10. Trasa nr 10 – Złotniki

Na odcinku między torami kolejowymi a ul. Sosnową istnieje droga rowerowa, a dalej na odcinku między ul. Sosnową a ul. Obornicką znajduje się droga serwisowa o ograniczonej prędkości do 30 km/h, nie wymagająca żadnych rozwiązań dla ruchu rowerowego.

Długość ul. Złotnickiej 0,7 km

Na odcinku od torów kolejowych do Złotnik – Osiedla projektuje się wykonanie ścieżki rowerowej szerokości 2,0 m, po południowej stronie drogi, poza koroną drogi i linią drzew.

Długość projektowanej drogi rowerowej 1,0 km

Przewidywany koszt 300 tys. zł.



Ulica Złotnicka odcinek miejski i zamiejski

8.11. Trasa nr 11 – ulica Słoneczna w Złotnikach – Osiedle

W ulicy Słonecznej wskazane jest ograniczenie prędkości do 30 km/h, ewentualnie na fragmencie ulicy, przy gospodarstwie rolnym Uniwersytetu Przyrodniczego można wprowadzić obustronne oznakowanie P-27

Długość trasy rowerowej 0,95 km

8.12. Trasa nr 12 – ulica Łagiewnicka

Ulicą Łagiewnicką prowadzona jest trasa rowerowa „Pierścienia Rowerowego dookoła Poznania”.

Na odcinku między ulicą Obornicką a Poligonem Biedrusko droga rowerowa znajduje się po północnej stronie jezdni.

Długość istniejącej drogi rowerowej 0,62 km

Na odcinku między ul. Obornicką a torami kolejowymi projektuje się drogę pieszo-rowerową szerokości min 3,0 m

Długość projektowanego odcinka drogi pieszo-rowerowej 0,4 km

Przewidywany koszt budowy 180 tys. zł.

Na odcinku od torów kolejowych do ulicy Słonecznej w Złotnikach projektuje się wykonanie drogi rowerowej szerokości 2,0 po południowej stronie drogi, poza koroną drogi i linią drzew.

Długość projektowanego odcinka drogi rowerowej 0,78 km

Przewidywany koszt budowy 234 tys. zł.



Ulica Łagiewnicka odcinek środkowy i wschodni

8.13. Trasa nr 13 – Trasa kolejowa – ulica Dworcowa

Trasa kolejowa wyznaczona jest po wschodniej stronie torów kolejowych na odcinku między ul. Pawłowicką a Złotnicką.

Ulica Dworcowa jest starą drogą prowadzącą do stacji kolejowej Złotniki. Z uwagi na ruch rowerowy ulica ta może wymagać fragmentami naprawy szczególnie w rejonie dworca kolejowego i brukowanej drogi od stacji kolejowej do ul. Pawłowickiej

Długość ulicy Dworcowej 0,85 km

Między ul. Łagiewnicką a ul. Złotnicką projektuje się wykonanie wydzielonej drogi rowerowej o szerokości min. 2,0 m. Wskazane byłoby wybudowanie obok drogi rowerowej także chodnika o szerokości 2,0 m.

Długość projektowanej drogi rowerowej 0,88 km

Przewidywany koszt budowy 264 tys. zł.



Trasa dworcowa odcinek północny i południowy

8.14. Trasa nr 14 – ulica Południowa i Pawłowicka

Ulica Południowa łączy ulicę Obornicką z trasą turystyczną T2 „Do rezerwatu Gogulec”. Ulica ta obsługuje również ROD Tęcza. Projektuje się poszerzenie istniejącego chodnika znajdującego się w południowej części ulicy do szerokości 3,0 m.

Długość projektowanego poszerzenia chodnika do parametrów drogi pieszo-rowerowej 0,5 km

Przewidywany koszt 128 tys. zł.

W ulicy Pawłowickiej możliwa jest budowa drogi pieszo-rowerowej po jej południowej stronie, jednak w obecnej chwili raczej taka potrzeba nie występuje.

Projektowana długość drogi pieszo-rowerowej 0,25 km

Przewidywany koszt 75 tys. zł.



Ulica Południowa i Pawłowicka

Ulica Pawłowicka stanowi połączenie z gminą Rokietnica i za szlakiem turystycznym T5 „Szlak Stu Jezior”.

8.15. Trasa nr 15 – Gołęczewo

Trasa rowerowa prowadzi ulicą Dworcową w Gołęczewie i w kierunku północno-zachodnim z Gołęczewa do Zielątkowa. Przedłużenie ulicy Dworcowej w kierunku wschodnim łączy ją z trasą turystyczną T2. Zasadniczo w Gołęczewie dopuszczalna prędkość ruchu nie powinna być większa od 30 km/h i nie buduje się wówczas dróg rowerowych. Jednak tam, gdzie nie ma urządzonych chodników można zbudować drogi pieszo-rowerowe o szerokości 3,0 m.

Długość trasy rowerowej w Gołęczewie 2,0 km

Przy drodze między Gołęczewem a Zielątkowem projektuje się wykonanie po jej północno-wschodniej stronie drogi rowerowej o szerokości 2,0 m (poza koroną drogi i drzewami).

Długość drogi rowerowej Gołęczewo – Chłudowo 1,1 km

Przewidywany koszt budowy 330 tys. zł.



Gołęczewo ul. Dworcowa i droga Gołęczewo Chłudowo

8.16. Trasa nr 16 – Gołęczewo - Chłudowo

W ulicy Tysiąclecia w Gołęczewie, gdzie dopuszczalna prędkość ruchu nie powinna przekraczać 30 km/h nie przewiduje się wprowadzenia specjalnych rozwiązań dla rowerzystów. Wzdłuż drogi łączącej Gołęczewo z Chłudowem (ulica Gołęczewska) projektuje się wykonanie drogi rowerowej szerokości 2,0 m poza koroną drogi.

Długość trasy rowerowej nr 16 wynosi 3,7 km

Długość projektowanej drogi rowerowej 1,5 km

Przewidywany koszt 450 tys. zł.

8.17. Trasa nr 17 – Zielątkowo - Chłudowo

W obszarze Zielątkowie i Chłudowie dopuszczalna prędkość ruchu nie powinna przekraczać 30 km/h, dlatego nie przewiduje się wprowadzenia specjalnych rozwiązań dla ruchu rowerowego. W ulicy Leśnej w Zielątkowie wyznaczona jest trasa turystyczna T4, na północ prowadząca w kierunku gminy Oborniki, a w kierunku na południe łącząca się ze Szlakiem Stu Jezior w gminie Rokietnica (turystyczna trasa rowerowa T5).

Długość trasy nr 17 wynosi 5,3 km



Zielątkowo ul. Leśna i Chłudowo ul. Dworcowa

8.18. Trasa nr 18 – Ulica Meteorytowa między ulicą Morasko a ul. Sprzeczną

Optymalnym rozwiązaniem byłoby wybudowanie w ul. Meteorytowej wydzielonej drogi rowerowej szerokości 2,0 m

Długość projektowanej drogi rowerowej 0,6 km

Przewidywany koszt 180 tys. zł.

Tymczasowo możliwe jest dopuszczenie do ruchu rowerowego obecnego chodnika i ewentualne jego poszerzenie.



Suchy Las ulica Meteorytowa i ul. Sprzeczna

8.19. Trasa nr 19 – Ulica Sprzeczna

Projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej szerokości 3,0 m po południowo-wschodniej stronie ul. Sprzecznej.

Długość projektowanej drogi pieszo-rowerowej 1,0 km

Przewidywany koszt 480 tys. zł.

8.20. Trasa nr 20 – Stara Droga

Projektuje się wykonanie drogi rowerowej szerokości 2,0 m po północno-wschodniej stronie jezdni w miejscu rowu lub wykonanie obustronnych pasów rowerowych szerokości 1,5 m poprzez poszerzenie istniejącej jezdni.

Długość projektowanego odcinka 0,7 km

Szacunkowy koszt 441 tys. zł.



Suchy Las ul. Stara Droga i ul. Bogusławskiego

8.21. Trasa nr 21 – Ulica Bogusławskiego

Ulica Bogusławskiego jest bardzo ważna w strukturze komunikacyjnej Suchego Lasu jednak jej aktualne zagospodarowanie utrudnia wykonanie niezależnych dróg lub pasów rowerowych w związku z tym przewiduje się wykonanie po obu stronach jezdni oznakowania P-27 („sierżanty rowerowe”)

Długość ul. Bogusławskiego 1,56 km

Przewidywany koszt oznakowania 2 tys. zł.

8.22. Trasa nr 22 - Ulica Meteorytowa, Dębowa, Magnoliowa, Strażacka

Trasa nr 22 to ciąg ulic alternatywnych dla ruchu rowerowego w stosunku do ulicy Leśnej, niezbyt przyjaznej dla rowerzystów, ponieważ jest ona ważnym połączeniem samochodowym między Suchym Lasem a Poznaniem. Ciąg ulic trasy nr 22 jest bezpieczny dla ruchu rowerowego za wyjątkiem krótkiego odcinka ulicy Meteorytowej między ul. Leśną a ul. Dębową. Na tym odcinku proponuje się wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h zamiast doczasowego ograniczenia do 40 km/h oraz wprowadzenie po obu stronach oznakowania P-27. Ulica Magnoliowa ma bezpośrednie połączenie „skrót” z ulicą Bogusławskiego, jednak z uwagi na dalszą kontynuację trasy rowerowej ulicą Jaśminową trasa rowerowa prowadzona jest odcinkiem ul. Strażackiej. Jest to wprawdzie ulica jednokierunkowa, ale nowe przepisy pozwalają w ulicach jednokierunkowych o dopuszczalnej prędkości ruchu do 30 km/h wprowadzić dwukierunkowy ruch rowerowy bez wyznaczania kontrapasa.

Długość trasy nr 22 wynosi 1,2 km



Ulica Meteorytowa i ulica Strażacka

8.23. Trasa nr 23 – „Trasa do nowej szkoły”

Nazwa trasy rowerowej wynika z nowego obiektu szkolnego, do którego prowadzi.

Prowadzenie ruchu rowerowego w ul. Jaśminowej możliwy jest w dwojaki sposób. Ruch rowerowy może odbywać się po jezdni, tym bardziej, że progi zwalniające ograniczają prędkość ruchu do 20 km/h lub nowym chodnikiem, którego dwa kolory sugerują, że jest to droga pieszo-rowerowa. Ponieważ nie należy się w tym miejscu spodziewać zbyt dużego ruchu rowerowego można dopuścić ruch na dwubarwnym chodniku – szczególnie na jego szarej części. Na odcinku nowej drogi rowerzyści mogą korzystać, albo z pasów betonowych, albo z nawierzchni z płyt betonowych - raczej jednak wybiorą płyty betonowe.



Ulica Jaśminowa

Ulica Konwaliowa od nowej szkoły do ul. Obornickiej posiada obustronne chodniki, które mogą prowadzić również ruch rowerowy. Niestety na przedłużeniu ulicy Konwaliowej do ulicy Szkolnej chodnik są zbyt wąskie dla ruchu rowerowego. Wskazane byłoby poszerzenie południowo-wschodniego chodnika od strony sklepu LIDL co najmniej o 1,0 m w celu wykonania drogi pieszo-rowerowej. Będzie to wymagało przypuszczalnie zajęcia terenu także poza pasem drogowym.

Długość trasy nr 23 wynosi 1,0 km

Długość poszerzonego chodnika 0,12 km

Przewidywany koszt 20 tys. zł.



Ulica Konwaliowa z szerokimi chodnikami oraz wąskim chodnikiem do poszerzenia od strony napisu „ROWERY”

8.24. Trasa nr 24 – „Trasa do starej szkoły”

Na odcinku ul. Młodzieżowej, między ul. Obornicką a Szkolną, projektuje się wykonanie po stronie południowo-wschodniej dwukierunkowej drogi rowerowej o szerokości 2,0 m.

Długość projektowanego odcinka 0,12 km

Przewidywany koszt 36 tys. zł.



Ulica Młodzieżowa

8.25. Trasa nr 25 – „Trasa do Moraska”

„Trasa do Moraska” może być jedną z najbardziej atrakcyjnych przyrodniczo i krajobrazowo dróg rowerowych gminy. Projektuje się wykonanie drogi rowerowej dwukierunkowej po południowo wschodniej stronie ul. Alejowej, a w ulicy Meteorytowej po stronie wschodniej i południowo-wschodniej przez tereny leśne i dalej, do dawnej wsi Morasko (do Poznania), po południowej stronie alei przydrożnej.

Długość projektowanych dróg rowerowych 2,2 km

Przewidywany koszt 660 tys. zł.



Ulica Południowa i Ulica Meteorytowa w kierunku Moraska

8.26. Trasa nr 26 – „Nowa Szyszkowa”

Ulica Szyszkowa obecnie istnieje, ale jej znaczenie bardzo wzrośnie wraz z realizacją zabudowy zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Rejon ulicy Diamentowej”. Nie przewiduje się w ulicach objętych trasą nr 26 budowy dróg rowerowych, ale ograniczenie prędkości ruchu do maksimum 30 km/h i korzystanie przez rowerzystów z jezdni.

Długość trasy nr 26 wynosi 0,95 km

8.27. Trasa nr 27 – „Nowa Droga”

Nowa droga wyznaczona jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego „Rejon ulicy Diamentowej”. Ponieważ droga ta dopiero powstanie, dlatego wskazane byłoby, żeby ze względu na jej ważność w strukturze drogowej Suchego Lasu posiadała po obu stronach jednokierunkowe drogi rowerowe albo pasy rowerowe szerokości min 1,5 m

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego „Rejon ulicy Diamentowej” zakłada wprowadzić, *„możliwość wykorzystania wszystkich chodników dla ruchu rowerowego”* ale jest to raczej niewykonalne, ani celowe z uwagi na konieczność zachowania odpowiednich parametrów takich rozwiązań.

Drogi lub pasy rowerowe powinny być wykonane jako integralny element nowej ulicy .

Długość trasy rowerowej nr 27 wynosi 0,6 km

8.28. Trasa nr 28 – „Trasa Aquanet”

Trasa rowerowa prowadzona jest drogą techniczną o nawierzchni tłuczniowej, która została wykonana nad rurą kanalizacyjną Aquanet. Ewentualne zmiany nawierzchni zależą od właściciela drogi. Fragmentem, gdzie brak jest drogi technicznej (w pobliżu cieku przy wiadukcie Narutowicza), trasa rowerowa na długości około 0,1 km wykorzystuje istniejącą drogę gruntową.

Łączna długość Trasy Aquanet 1,5 km.

8.29. Trasa nr 29 – Drogi pod wiaduktem Narutowicza

Istniejące drogi pod wiaduktem Narutowicza łączą Trasę Aquanet między innymi z ul. Sprzeczną i Zieloną, oraz planowaną Nową Drogą. Projektuje się także wykonanie nowej drogi rowerowej pod wiaduktem. Zapewni ona bezkolizyjne powiązanie terenów położonych po wschodniej i zachodniej stronie ulicy Obornickiej.

Łączna długość trasy nr 29 wynosi 0,55 km

Długość planowanej drogi rowerowej 0,05 km

Przewidywany koszt 16 tys. zł.



Droga Aquanet oraz planowana droga rowerowa pod wiaduktem Narutowicza

8.30. Trasa nr 30 – Droga Biedruska

Droga rowerowa projektowana jest do Biedruska na odcinku od Radojewa do Łysego Młyna po zachodniej stronie jezdni, a po przejeździe pod mostem przy Łysym Młynie po wschodniej stronie jezdni. Droga rowerowa posiada przygotowany projekt. W Biedrusku w ul. Poznańskiej znajdują się obustronne pasy rowerowe w jezdni, a na odcinku od ul. Poznańskiej do mostu nad Wartą

drogi pieszo-rowerowe. Przez most nad Wartą następuje połączenie z gminą Czerwonak.

Łączna długość trasy nr 30 wynosi 6,6 km.



Droga Biedruska: przejazd pod mostem w Łysym Młynie i pasy rowerowe w Biedrusku

9. Turystyczne i rekreacyjne trasy rowerowe

Gmina Suchy Las posiada bardzo ciekawe tereny służące rekreacji i turystyce rowerowej. Są one w głównej mierze związane z obrzeżem poligonu, który stanowi niezwykle interesujący obszar przyrodniczy, ale również z uwagi na zachowane pozostałości dawnych wsi jest bardzo ważnym miejscem historyczno-kulturowym.



Kościół w dawnej wsi Chojnica na terenie poligonu, przy trasie T1 i podmokłe tereny na granicy poligonu

9.1. Trasa turystyczna nr 1 – Pierścień Rowerowy dookoła Poznania

Pierścień Rowerowy dookoła Poznania jest najważniejszą trasą rowerową Powiatu Poznańskiego i jedną z głównych tras rowerowych Wielkopolski. W gminie Suchy

Las trasa rowerowa prowadzi głównie przez poligon, który rowerzyści mogą przejechać tylko w dni wolne od pracy.

Długość Pierścienia Rowerowego na terenie gminy Suchy Las wynosi 12,6 km.

9.2. Trasa turystyczna nr 2 – Trasa do rezerwatu Gogulec i Obornik

Trasa do rezerwatu Gogulec jest najważniejszą i najciekawszą trasą rowerową gminy Suchy Las. W początkowym odcinku, między ul. Meteorytowa a ul. Bogusławskiego (na fragmencie jest to ul. Gajowa) i północną częścią ul. Bogusławskiego, trasa rowerowa prowadzi granicą planowanego „Geoparku Morasko”. Trasa rowerowa jest szczególnie atrakcyjna przy zachodniej granicy poligonu ze względu na ciekawe tereny leśne, w tym również miejscami podmokłe. W Złotkowie znajduje się Stanica Rowerowa, która jest wręcz modelowym przykładem miejsca odpoczynkowego dla rowerzystów przy trasie rowerowej. Na północ od Chłudowa trasa rowerowa prowadzi na teren gminy Oborniki.



Stanica Rowerowa w Złotkowie i leśne zagospodarowanie turystyczno-edukacyjne przy rejonie rezerwatu Gogulec

Większość dróg, którymi prowadzi trasa rowerowa ma nawierzchnię gruntową dobrej jakości. Wskazane byłoby tylko poprawienie jakości drogi po południowej stronie planowanego Geoparku (obecnie jest to wąska ścieżka oznakowana jako droga rowerowa) przez wykonanie drogi rowerowej szerokości 2,0 m o nawierzchni tłuczniowej, dobrze uwałowanej, oraz wykonanie takiej samej nawierzchni na początkowym fragmencie drogi prowadzącej na północny zachód od ul. Nektarowej (przy ogrodach działkowych).

Długość dróg rowerowych planowanych do wykonania 1,15 km.

Przewidywany koszt robót drogowych 345 tys. zł.



Fragmenty trasy rowerowej do rezerwatu Gogulec, gdzie wskazane byłoby wykonanie dróg rowerowych

Długość trasy rowerowej od Poznania (Piątkowa) do Chludowa 13,4 km

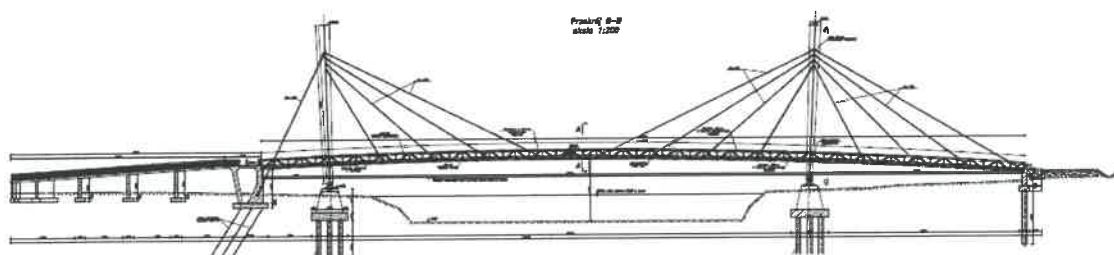
Z trasą rowerową T2 łączą się krótkie trasy łącznikowe:

- T2a droga na północ od Złotnik, połączenie z ul. Obornicką długości 0,4 km
- T2b ulica Leśna w Złotkowie, połączenie z ul. Lipową długości 0,3 km
- T2c ulica Gogulcowa w Złotkowie, połączenie z ul. Złotą długości 0,8 km
- T2d przedłużenie ul. Dworcowej w Gołęczewie Droga Gołęczewska) długości 0,5 km

9.3. Trasa turystyczna nr 3 – Nadwarciański Szlak Rowerowy

Na terenie gminy Suchy Las, między Radojewem a Biedruskiem, przebiega fragment północnego odcinka Nadwarciańskiego Szlaku Rowerowego. Najważniejszym obiektem turystyczny planowanym przy tej trasie rowerowej jest most przez Wartę w kierunku Owińsk w gminie Czerwonak. Po wybudowaniu mostu wskazane byłoby wykonanie nad Wartą placu rekreacyjnego z przystanią dla łodzi. Jest to bardzo ciekawe miejsce widokowe na położony na przeciwległym brzegu klasztor pocysterski.

Długość Trasy Nadwarciańskiej w gminie Suchy Las wynosi 4,0 km



Projektowany most przez Wartę (projekt POLSWISS-ENGINEERING Kraków)



Widok na Owińska i miejsca planowanego mostu

9.4. Trasa turystyczna nr 4 – wzdłuż rzeki Samicy do Puszczy Noteckiej

Trasa wzdłuż rzeki Samicy odchodzi od Trasy Stu Jezior w kierunku Puszczy Noteckiej. Na terenie gminy Suchy Las prowadzi przez Zielątkowo.

Długość trasy rowerowej T4 na odcinku między trasą T5 a Wargowem wynosi 5,0 km

9.5. Trasa turystyczna nr 5 – Szlak Stu Jezior (poza gminą)

Trasa rowerowa „Szlak Stu Jezior” prowadzi całkowicie poza terenem gminy Suchy Las. W projekcie została uwzględniona z uwagi na jej powiązania z trasami turystycznymi na terenie gminy. Dzięki temu można realizować ciekawe wycieczki rowerowe np. poprzez powiązanie tras rowerowych: T2, 17, T4 i T5.

9.6. Trasa turystyczna nr 6 – Do Strzeszynka

Trasa T6 ma zapewnić połączenie gminy Suchy Las z terenami rekreacyjnymi w Strzeszynku. W dużej mierze przebiega już na terenie Poznania. Najważniejszym elementem tej trasy jest wykonanie przejazdu kolejowego w rejonie cmentarza. Zadanie to mają wykonać służby kolejowe. Dojazd od przejazdu kolejowego planowany jest od ul. Borówkowej i przez tereny leśne na przedłużeniu ul. Nektarowej. Od ulicy Nektarowej projektuje się wykonanie drogi pieszo-rowerowej szerokości 3,0 o nawierzchni tłuczniowej dobrze uwałowanej. Wskazane byłoby udostępnienie dla rowerzystów ciekawych terenów nad zbiornikami wód deszczowych.



Nielegalne przejście przez tory kolejowe i zbiornik retencyjny
Projektowana droga pieszo-rowerowa długości 0,5 km.
Przewidywany koszt 75 tys. zł.

9.7. Trasa turystyczna nr 7 – Łysy Młyn

Łysy Młyn jest jedną z największych atrakcji przyrodniczo-edukacyjnych gminy Suchy Las chociaż oddalony jest bardzo od głównych terenów zurbanizowanych gminy. Trasy turystyczne związane z Łysym Młynem w dużej mierze są starymi drogami zapewniającymi połączenie między dawną przeprawą promową przez Wartę między Radojewem a Owińskami, oraz Łysym Młynem i nieistniejącymi wsiami Glinienko i Glinno. Znaczenie tras rowerowych przy Łysym Młynie będzie szczególnie istotne po zbudowaniu mostu nad Wartą w kierunku Owińsk. Długość projektowanych tras rowerowych 4,1 km.



Łysy Młyn i dąb – pomnik przyrody przy trasie rowerowej

9.8. Trasa turystyczna nr 8 – Morasko-Radojewo

Trasa Morasko – Radojewo przechodzi głównie na terenie Poznania i jest to ulica Poligonowa. Fragmentem ulica Poligonowa przebiega przez teren gminy Suchy Las. Znaczenie tej trasy bardzo wzrośnie po utworzeniu Geoparku Morasko i po wybudowaniu mostu przez Wartę.

Długość trasy rowerowej wynosi 3,4 km

9.9. Trasa turystyczna nr 9 – Glinno Bogusławskiego

Do dawnej wsi Glinno leżącej na terenie poligonu możliwy jest tylko dojazd od drogi Chojnickiej, w dniach dopuszczonego ruchu rowerowego na poligonie. Niestety nie jest dozwolony przejazd przez poligon na odcinku między Glinnem a Moraskiem. Połączenie to jest bardzo potrzebne, ponieważ jest to najkrótszy dojazd z Poznania do Glinna – miejsca urodzenia Wojciecha Bogusławskiego. Od lat podejmowane są starania w celu odbudowy dworku Bogusławskiego, ostatnio ukonkretnione w postaci powołanego „Stowarzyszenia Odbudowy Dworku”. Odbudowa dworku Bogusławskiego jest bardzo ważna z uwagi na jego znaczenie dla kultury polskiej. Odtworzony dworek będzie miał również duże znaczenie dla życia kulturalnego i promocji gminy Suchy Las. Niewykluczone, że odbudowa dworku mogłaby odbyć się wraz z tworzeniem infrastruktury Geoparku Morasko. Dobrym przykład przywracania kulturze polskiej obiektów związanych ze sławnymi ludźmi jest odbudowany dworek Żeromskiego w Ciekotach w województwie Świętokrzyskim.



Glinno – miejsce urodzenia Wojciecha Bogusławskiego oraz przykład odbudowanego dworku Żeromskiego w Ciekotach, który może być inspiracją dla Glinna

10. Powiązania rowerowe gminy Suchy las z gminami sąsiednimi

10.1. Powiązania z Poznaniem

- Ulica Złotnicka (ulice w obu gminach o tej samej nazwie) – trasa nr 10
- Ulica Wałęcka w Poznaniu – ulica Borówkowa w Suchym Lesie – trasa T6
- Ulica Sucholeska (ulice w obu gminach o tej samej nazwie) – trasa nr 2
- Ulica Obornicka (ulice w obu gminach o tej samej nazwie) – trasa nr 1
- Powiązania poprzez ulicę Meteorytową
 - Poprzez ul. Morasko i ul. Deszczową – trasa T2, dalej przez ul. Meteorytową – trasa nr 18 do ul. Leśnej-Sprzeczej – trasa nr 19 i Dębowej – trasa nr 22
 - Droga turystyczna prowadzona przez Górę Moraską do przecięcia z ul. Meteorytową a dalej ul. Gajową w Suchym Lesie – trasa T2
 - Ul. Meteorytową od dawnej wsi Morasko – trasa nr 25
- Dawna wieś Morasko – proponuje się przywrócenie połączenia przez teren poligonu z dawną wsią Glinno (miejsce urodzenia Wojciecha Bogusławskiego) – trasa T9 i dalej z drogą do Biedruska (na terenie poligonu) – trasa T1
- Ulica Poligonowa mająca duże, potencjalne znaczenie dla turystycznego ruchu rowerowego przebiegająca fragmentem przez teren gminy Suchy Las – trasa T8.
- Radojewo – Biedrusko
 - Ścieżka rowerowa przy drodze powiatowej Radojewo – Biedrusko – trasa nr 30
 - Turystyczny Szlak Nadwarciański (wzdłuż brzegu Warty) – trasa T3
 - Połączenia rowerowe Łysego Młyna ze Szlakiem Nadwarciańskim i planowanym mostem przez Wartę – trasa T7

10.2. Powiązania z gminą Czerwonak

- Most przez Wartę w Biedrusku – trasa nr 30
- Planowany most przez Wartę między Radojewem a Owińskami – trasy turystyczne T3 i T7

10.3. Powiązania z gminą Rokietnica

- Ulica Łagiewnicka w Złotnikach – trasa nr 12 i T1
- Ulica Sobotecka w Złotkowie – przedłużenie trasy nr 1b
- Ulica Leśna w Zielątkowie – przedłużenie w kierunku południowym trasy T4,

10.4. Powiązania z gminą Oborniki

- Ulica Leśna w Zielątkowie – przedłużenie w kierunku północnym trasy T4
- Przedłużenie od Chłudowa w kierunku północnym trasy T2

11. Integracja transportu rowerowego z transportem zbiorowym.

Istotnym ograniczeniem dla wykorzystania roweru w życiu codziennym jest zasięg podróży rowerowej. Zasadniczo w dużych miastach przyjmuje się, że optymalne dla ruchu rowerowego odległości wynoszą 5 – 10 km. W przypadku obszarów poza dużymi miastami, przy raczej mniejszych prędkości przejazdów rowerem, zasięg akceptowalnych codziennych podróży rowerowych raczej nie przekracza 5 km. Można założyć, że akceptowalny zasięg podróży w przypadku gminy Suchy Las wynosi około 3,0 km, tj. niecałe 15 minut jazdy rowerem. Dlatego rower może być wykorzystywany w przypadku dalszych podróży głównie na zasadzie łączenia różnych środków transportu np. rower – pociąg, rower – autobus. Aby taki system transportu intermodalnego mógł być zrealizowany konieczne jest wykonanie bezpiecznych parkingów rowerowych przy wszystkich dworcach (przystankach) kolejowych oraz wskazane byłoby zlokalizowania bezpiecznych stojaków rowerowych przy przystankach autobusowych (co najmniej tych najważniejszych na terenie gminy).

W projekcie wyznaczono promieniem 3,0 km okręgi, których środkiem są stacje (przystanki) kolejowe istniejące i projektowane:

- Chłudowo,
- Gołęczewo,
- Złotkowo – projektowana przy ul. Soboteckiej,
- Złotniki,
- Park Technologiczny (Osiedle Grzybowe) – projektowana przy ul. Złotnickiej,
- Poznań Strzeszyn,
- Bolechowo.

Wyznaczono także okrąg o promieniu 3,0 km od dworca autobusowo-tramwajowego na Pętli Sobieskiego w Poznaniu.

Przeprowadzona analiza pozwala stwierdzić, że cały zurbanizowany teren gminy Suchy Las znajduje się w odległości mniejszej niż piętnastominutowy dojazd rowerem do przystanków komunikacji zbiorowej. To oznacza, że najbardziej optymalną formą transportu w relacji gmina Suchy Las – Poznań jest powiązanie roweru z transportem zbiorowym. Dodatkowo na korzyść takiego rozwiązania przemawia również fakt istnienia w Poznaniu systemu rowerów miejskich, który jest już dość duży, i systematycznie rozbudowywany.



Parking rowerowy przy dworcu PKP
(źródło: Gdańsk Główny Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska <http://www.drmg.gdansk.pl>)

12. Podsumowanie

Projektem objętych jest 62 km tras rowerowych ruchu codziennego, których szacunkowy koszt realizacji wynosi 11 mln. zł i 47 km turystycznych tras rowerowych, dla których przewiduje się tylko inwestycję w przypadku tras T2 wynoszącą 345 tys. zł. Szacowane koszty obejmują tylko prace budowlane i oznakowanie znakami P-27.

Przedstawione opracowanie pokazuje różne rozwiązania dla ruchu rowerowego, które mają zapewnić istotne podniesienie bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu drogowym na terenie gminy. Najprostszym sposobem jest ograniczenie prędkości ruchu do 30 km/h (lub mniej), a także wprowadzenie tzw. „wirtualnych” pasów rowerowych. Oczywiście takie rozwiązania możliwe są tylko przy stosunkowo niedużym ruchu samochodowym. Najkosztowniejsze rozwiązania związane są z

budową dróg rowerowych. Problem jest jednak stosunkowo prosty w sytuacji gdy jest miejsce na wybudowanie drogi rowerowej. Gorzej jest, tak jak w przypadku znacznych fragmentów ulicy Obornickiej, gdy obok jezdni znajdują się rowy lub wysokie skarpy. Wówczas trzeba szukać różnych, czasem indywidualnych rozwiązań. Przy każdej większej inwestycji rowerowej podany jest jej koszt. Przepuszczalnie rozwiązywanie problemów rowerowych będzie następowało etapami w ciągu wielu lat. Przedstawione koszty pozwalają na wstępne oszacowanie inwestycji i ewentualny wybór podejmowanych działań realizacyjnych. Jednak nie jest wskazane, aby najpierw rozwiązywać problemy najłatwiejsze i najtańsze. Niewątpliwie najbardziej palącym problemem jest zapewnienie bezpiecznego ruchu rowerowego w ul. Obornickiej, mimo iż jest to najtrudniejszy „problem rowerowy” w gminie. Warto więc ustalić listę priorytetów stosownie do potrzeb rowerowych gminy.

Niemniej ważne od dróg rowerowych codziennego użytku są trasy rowerowe służące rekreacji. Zasadniczo takie trasy rowerowe mają najszerszy zakres użytkowników; od rodzin z małymi dziećmi, po osoby traktujące rower bardzo sportowo. Warto więc pamiętać o utrzymaniu tych tras w dobrym stanie i odpowiednim ich zagospodarowaniu służącemu odpoczynkowi w czasie wycieczek rowerowych. Idealnym przykładem takiego rozwiązania jest Stanica Rowerowa w Złotkowie przy trasie do rezerwatu Gogulec, jak również leśne elementy edukacyjne położone przy tej trasie.

Dużą nadzieję na rozwój turystyki i rekreacji rowerowej dają plany powołania „Geoparku Morasko” i budowy mostu przez Wartę między Radojewem a Owińskami. Spowoduje to znaczny wzrost zainteresowania wędrownkami rowerowymi wzdłuż południowych krańców gminy aż do Puszczy Zielonka.

Wielką szansą na rozwój ruchu rowerowego jest także powiązanie roweru z transportem zbiorowym tym bardziej, że dla wielu mieszkańców gminy Suchy Las może być to najszybszy i najtańszy sposób dojazdu do Poznania.

Gmina Suchy Las ma bardzo dobre warunki, aby z roweru korzystać bezpiecznie, często i z przyjemnością.

