

Seminarium
Velo Silesia – zarządzanie i tworzenie tras rowerowych o wysokim standardzie technicznym jako warunek rozwoju mobilności rowerowej w województwie śląskim

Termin: 4 października 2018 r. (czwartek)

Godzina rozpoczęcia: 10:00

Miejsce: Wydział Teologiczny Uniwersytetu Śląskiego, ul. Jordana 18, Katowice, sala: 103

Cel seminarium: prezentacja wysokich standardów tworzenia infrastruktury rowerowej jako warunku dla rozwoju mobilności rowerowej w Województwie Śląskim. Przedstawienie narzędzi ułatwiających zarządzanie infrastrukturą i trasami rowerowymi.

Adresaci: przedstawiciele miast, gmin i powiatów, którzy w swojej pracy zawodowej zajmują się problematyką mobilności rowerowej; osoby pełniące obowiązki zarządzających ruchem drogowym (związane z organizacją ruchu drogowego) oraz planowaniem przestrzennym.

Organizatorzy: Śląski Związek Gmin i Powiatów, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego

Prelegent/prelegenci:

- p. Aleksander Kopia, projektant, Śląski Oficer Rowerowy;
- p. Tobiasz Nykamowicz, projektant, inżynier ruchu (ważniejsze wdrożenia udogodnień dla ruchu rowerowego: Poznań, Rybnik, Będzin, Olkusz, Dąbrowa Górnicza, Wiślana Trasa Rowerowa. Współautor dokumentów planów mobilności miejskiej wspólnie z Fundacją Napraw Sobie Miasto z Katowic
- p. Jacek Ziebura, projektant tras rowerowych (ważniejsze realizacje: koncepcja tras rowerowych VeloMałopolska, inwentaryzacji tras rowerowych oraz innych obiektów i obszarów istotnych dla turystyki rowerowej w obszarze wsparcia programu INTERREG V-A Republika Czeska – Polska dla Województwa Dolnośląskiego - IRT);
- p. Jan Fiałkowski, architekt, Oficer Rowerowy Miasta Rybnika

Program spotkania:

| Godzina | Punkt programu |
|-------------|---|
| 9:30-10.00 | Rejestracja uczestników |
| 10.00-10.10 | Przywitanie uczestników – <i>p. dr Ferdynand Morski, dyrektor biura Śląskiego Związku Gmin i Powiatów oraz przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego</i> |
| 10.10-11.30 | Wyzwania rozwoju mobilności rowerowej w województwie śląskim - |



| | |
|--------------|--|
| | <p><i>p. Aleksander Kopia, projektant, śląski oficer rowerowy:</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ założenia programu Velo Silesia▪ „asfalty i spółka” - o nawierzchni dróg rowerowych▪ kryteria europejskiego standardu EuroVelo |
| 11.30-11.45 | Przerwa kawowa |
| 11.45-13.00 | <p>Standardy techniczne wysokiej jakości infrastruktury rowerowej (praktyczne rozwiązania):</p> <ul style="list-style-type: none">▪ przegląd i omówienie wybranych rozwiązań technicznych infrastruktury rowerowej zastosowanych na obszarze województwa śląskiego▪ ruch rowerowy w jezdni na zasadach ogólnych (uspokojenie ruchu, kontra ruch rowerowy, zastosowanie tzw. sierżantów rowerowych)▪ skrzyżowania, przejazdy i śluzy dla rowerzystów. Praktyczne zastosowanie.▪ oznakowanie tras rowerowych o funkcji komunikacyjnej oraz rekreacyjnej (turystycznej) <p>Inwentaryzacja i zarządzanie infrastrukturą na przykładzie miasta Poznania</p> <ul style="list-style-type: none">▪ prezentacja darmowego programu QGIS wraz z jego podstawowymi funkcjami oraz możliwościami▪ przedstawienie elementów infrastruktury rowerowej objętych inwentaryzacją▪ zarządzanie zgromadzonymi danymi. <p><i>p. Tobiasz Nykamowicz – projektant, inżynier ruchu</i> <i>p. Jacek Ziebura – projektant tras rowerowych (VeloMałopolska)</i></p> |
| 13.00 -13.45 | Doświadczenia Rybnika i innych polskich miast w tworzeniu infrastruktury rowerowej, dlaczego warto postawić na rower? - <i>p. Jan Fiałkowski, architekt, Oficer Rowerowy UM Rybnik</i> |
| 13.45-14.00 | Dyskusja |

Organizatorzy zastrzegają sobie prawo do wprowadzenia zmian w programie

VELO SILESIA - pierwszy etap tego programu realizowany był w 2016 roku i polegał na audycie nieczynnych tras kolejowych pod kątem ich adaptacji na szlaki rowerowe. Wstępna analiza wykazała, że na obszarze województwa śląskiego znajduje się prawie tysiąc kilometrów nieczynnych tras kolejowych. Koncentrują się one głównie w subregionach: centralnym, zachodnim oraz północnym. Audytem objętych zostało 280 kilometrów tras i wykazał on, że około połowa z nich nadawałaby się na trasy rowerowe.

Linie kolejowe powstawały na potrzeby przemysłu od połowy XIX wieku łączyły ze sobą kopalnie, huty, węzły przeładunkowe, ale także osiedla mieszkaniowe. Dziś wiele z tych obiektów, zarówno mieszkaniowych jak i industrialnych (choć ich funkcje teraz są inne) nadal



mogłoby korzystać z tych przebiegów zamienionych na trasy rowerowe o wysokim standardzie EuroVelo i być częścią „kręgosłupa” wojewódzkiej sieci tras rowerowych. Doskonałym przykładem na wykorzystanie nieużywanej infrastruktury kolejowej jest Zagłębie Ruhry w Niemczech, gdzie na ich bazie stworzono ponad 700 kilometrów tras o standardzie EuroVelo i sieć ta jest cały czas rozwijana.

Trasy rowerowe wykorzystujące dawne linie kolejowe cieszą się w całej Europie ogromnym zainteresowaniem rowerzystów, gdyż są prawie bezkolizyjne, nie posiadają stromych podjazdów, ich szerokość, nawet kiedy są to ślady po kolejkach wąskotorowych, pozwala na komfortowe poruszanie się wielu rowerzystów w obu kierunkach jednocześnie.