

Rower usprawni codzienne podróże po Metropolii. Oto założenia programów

Trwają przygotowania do ogłoszenia postępowania na wybór wykonawcy Roweru Metropolitalnego, zarekomendowany został wariant przebiegu pierwszej metropolitalnej velostrady, a podczas ostatniej sesji Zgromadzenia, która odbyła się pod koniec lutego, przyjęty został program dalszej budowy spójnej sieci tras. Oto szczegóły działań podejmowanych przez Metropolie GZM w obszarach związanych z rozwojem systemu rowerowego jako równorzędnego środka transportu. Przedstawia je Marcin Dworak, pełnomocnik GZM ds. nowej mobilności.

Rower odgrywa kluczową rolę w budowanym przez Metropolie systemie zrównoważonej mobilności miejskiej. Wszystkie podejmowane w tym kontekście działania, mają jeden cel: zachęcenie mieszkańców, by korzystali z niego podczas codziennych podróży np. do pracy, szkoły, na zakupy.

Aby to było możliwe ważne jest zapewnienie szerokiego dostępu do wypożyczalni. Ale równie istotne są inwestycje w rozbudowę nowych dróg, na których użytkownicy będą mogli bezpiecznie, szybko i wygodnie dojechać do wybranego celu.

Metropolia przyjazna rowerom: szczegóły dotyczące uruchomienia Roweru Metropolitalnego, budowy velostrad i spójnej sieci tras rowerowych, przedstawia Marcin Dworak, pełnomocnik GZM ds. nowej mobilności.

Poniżej można przeczytać szczegółowe informacje o wskazanych projektach.

Rower Metropolitalny, czyli jedna z większych wypożyczalni w Europie

Działający przez cały rok, z wypożyczalnią zlokalizowaną co kilkaset metrów oraz z możliwością wynajęcia na dłużej roweru ze wspomaganie elektrycznym. To kilka z podstawowych założeń systemu Roweru Metropolitalnego, czyli jednej z większych w Europie wypożyczalni rowerów miejskich, która powstanie w miastach i gminach Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Rowery standardowe

Po przeprowadzeniu uzgodnień z gminami, rekomendowany został wariant, zakładający, że w wypożyczalniach udostępnione będą rowery standardowe IV generacji (tzw. smart bike), a rowery elektryczne przeznaczone będą do wynajmu długoterminowego.

Szczegóły dotyczące ostatecznego kształtu systemu (liczby rowerów i lokalizacji stojaków) poznamy po przeprowadzeniu zamówienia publicznego.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Rowery standardowe IV generacji (smart bike)

- Aby system działał sprawnie
- Łatwiejsze wypożyczenie i zwrot
- Zamiast drogich stacji – tańsze i łatwiejsze w obsłudze stojaki, które można stawiać gęściej niż przy III generacji

Rowery elektryczne do wynajęcia na dłużej

- Będzie tańsze niż jednorazowy zakup takiego sprzętu
- Rozwiązuje problem wyczerpanych baterii, utrudniających korzystanie z systemu

Kiedy start systemu?

W optymistycznym scenariuszu uruchomienie systemu byłoby możliwe w połowie 2022 roku. Jednak w zależności od tego, jak długo będą trwały konieczne uzgodnienia z gminami, przeprowadzenie zamówienia publicznego i konsultacje społeczne, system może zostać uruchomiony na początku 2023 roku.

W tej chwili dobiegają końca uzgodnienia z gminami oraz przygotowywane jest postępowanie, w którym zostanie wybrany wykonawca.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Start: połowa 2022 roku lub początek 2023

- Wpływ na termin ma m.in. to, jak długo potrwa procedura zamówienia

**Korzyści dla gmin:
system połowę tańszy w utrzymaniu**

- Zamawiając więcej i wspólnie – oszczędzamy
- Jedna usługa dla wszystkich mieszkańców GZM
- Możliwość zintegrowania wypożyczalni z transportem zbiorowym

Wypożyczalnie całoroczne

Rower to jeden z najważniejszych elementów systemu zrównoważonej mobilności miejskiej, do którego stworzenia dąży Metropolia. Przejedziemy nim najszybciej kilkukilometrowe trasy, ominiemy uliczne korki i nie stracimy czasu na szukanie miejsca parkingowego.

Rower Metropolitalny ma być dla mieszkańców GZM przede

wszystkim środkiem transportu, który ułatwi podróżowanie po miastach i gminach, zwłaszcza na krótkich odcinkach. Dlatego najważniejszym założeniem projektowanego systemu jest to, aby działał cały rok, a nie tylko przez sezon wiosenno-jesienny, od marca do listopada.

Dzięki temu wypożyczalnia będzie cały czas dostępna dla mieszkańców, co pozwoli zachęcić do zmiany nawyków, aby korzystać z rowerów jako środka transportu.

Stojaki co kilkaset metrów

W projektowanym systemie wypożyczalnie będą zlokalizowane średnio co ok. 300 – 450 m, podczas gdy teraz ta średnia odległość jest prawie dwa razy większa i wynosi ponad 700 m.

Gdy system obejmie wszystkie gminy GZM, wówczas liczba rowerów przeznaczonych do wypożyczenia wzrośnie pięć razy – nawet do ponad 8 000, a liczba stacji z około 180 do ponad 940.

Rower Metropolitalny mają docelowo stworzyć rowery IV generacji. To oznacza zdecydowanie większą swobodę korzystania. Nowy model wypożyczalni pozwoli bowiem na łatwiejsze znalezienie i odstawienie roweru, ponieważ generacja ta umożliwia rezygnację z dotychczasowych drogich stacji na rzecz prostszych i tańszych stojaków.

Przypomnijmy, że w tej chwili wypożyczalnie rowerów miejskich udostępniane były od 5 do 7 gmin GZM.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Wypożyczalnia całoroczna

- Bo rower jest najlepszy do przemieszczania się po mieście
- Dzięki niemu mniej czasu stracimy na dojazdy, bo ominiemy korki

Nawet 8000 rowerów i stojaki co kilkaset metrów

- Aby był blisko tych miejsc, gdzie się przesiadamy
- Uczelnie, biurowce, podróże do centrów miast – to tam generowane jest największe zapotrzebowanie

Rowery elektryczne do wynajęcia na dłużej

Nowością będzie stworzenie oferty długoterminowego wynajmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym.

Mieszkańcy będą mogli wypożyczyć go na tydzień, miesiąc, cały sezon a nawet rok. Będzie to model, który jest ekonomicznie bardziej uzasadniony niż jednorazowy zakup takiego sprzętu.

Szczegółowy cennik będzie znany po przeprowadzeniu zamówienia publicznego i wyborze wykonawcy.

Zintegrowana płatność z komunikacją miejską

To jedno z ważniejszych założeń w kontekście budowania systemów zrównoważonej mobilności miejskiej i zachęcania pasażerów do korzystania z rowerów jako środka transportu publicznego.

Po przeprowadzeniu modernizacji i unowocześnienia systemu ŚKUP, będzie możliwe zintegrowanie go z system płatności w wypożyczalni. Oznacza to, że w przyszłości za pomocą jednej aplikacji będziemy mogli kupić bilet na autobus i uzyskać dostęp do roweru miejskiego.

Dodatkowo, planowane jest otwarcie systemu na podmioty zewnętrzne, tak, aby mogły one oferować wynajem rowerów w swoich własnych aplikacjach, np. bankowych, ubezpieczeniowych czy transportowych.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Na czym jeździć?

Rower Metropolitalny

Wspólny regulamin i cennik

- Te same warunki korzystania we wszystkich gminach systemu
- Ujednolicone ceny za wypożyczenie

Docelowo: płatność w jednej aplikacji ZTM

- Rower to środek transportu, więc wypożyczysz go tak samo, jak kupisz bilet na autobus
- Jadę bliżej – wybieram rower.
Muszę pojechać dalej – mogę przesiąść się na autobus

Korzyści dla gmin – wspólny system będzie tańszy

Dzisiaj średni koszt utrzymania jednego roweru w funkcjonujących wypożyczalniach wynosi prawie 480 zł. Po stworzeniu zintegrowanego i wspólnego systemu, z rozeznania rynku i szacunków eksperckich wynika, może być dużo niższa.

Zawarcie jednej umowy z tym samym operatorem, wpłynie również na ujednolicenie warunków korzystania z rowerów i cennik ich wypożyczeń.

Velostrada połączy miasta Śląska i Zagłębia. Koncepcja dla pierwszego etapu gotowa

Velostrada, czyli szybka trasa dla rowerów, która w pierwszym etapie połączy Katowice z miastami Zagłębia Dąbrowskiego, to obecnie najważniejsza inwestycja w infrastrukturę rowerową Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Którędy planowana trasa będzie przebiegać? Jakie mogą być koszty jej budowy oraz utrzymania? Jak będzie oddziaływać na środowisko? Odpowiedzi na te i inne pytania zawarto w kompleksowej analizie dla pierwszego etapu velostrady, opracowanej na zlecenie GZM.

1. Velostrada Wschód – z Katowic do Sosnowca, Będzina i Czeladzi

Warianty przebiegu szybkiej drogi rowerowej, a także jej charakterystyka, zostały ujęte w opracowaniu firmy LPW z Katowic pn. „Wielokryterialna analiza i wariantowa koncepcja przebiegu drogi rowerowej (Velostrady) Metropolia Wschód. Etap I”.

Na podstawie otrzymanej analizy Metropolia rekomenduje realizację prac przygotowawczych na dwóch odcinkach.

Pierwszy z nich to: Katowice (Bulwary Rawy) – Sosnowiec (ul. Hallera, S86). Długość tego odcinka wynosi 5,4 km, a szacunkowa wartość – 8,1 mln zł.

Przebieg drugiego odcinka to: Sosnowiec (ul. Hallera, S86) – Będzin/Czeladź (DK 86). Jego długość wynosi 2,9 km, a szacunkowa wartość – 5 mln zł.

Velostrada odseparowana od ruchu

samochodowego

Velostrada ma być realizowana zgodnie ze „Standardami i wytycznymi kształtowania infrastruktury rowerowej GZM”. Inwestycja zapewni szybki i bezpieczny przejazd dla rowerzystów. Będzie odseparowana od ruchu samochodowego oraz ruchu pieszych z systemem bezkolizyjnych zjazdów oraz skrzyżowań. Wymagać to może budowy tuneli i kładek.

Rowerzyści będą się przemieszczać dwoma wyznaczonymi pasami ruchu, które łącznie mają mieć minimum 4 metry szerokości. Będą mogli skorzystać z punktów obsługi rowerów. Trasa będzie miała także możliwość połączenia z gminnymi drogami rowerowymi.

W planach połączenie pozostałych miast GZM

Trasa łącząca Katowice z miastami Zagłębia Dąbrowskiego to pierwszy etap planowanej inwestycji. Wykonawca koncepcji przebiegu velostrady zaproponował także kolejne warianty jej przebiegu.

Pierwszy z nich zakłada połączenie Bytomia i Piekar Śląskich z Chorzowem, Siemianowicami Śląskimi i Katowicami. Drugi projekt łączy Katowice z Tychami. Trzecia propozycja wyznacza przebieg trasy przez Gliwice, Zabrze, Rudę Śląską, Chorzów i Katowice.

Velostrady to nie wszystko. Celem jest stworzenie spójnej sieci połączeń rowerowych

Metropolitalny Program Tras Rowerowych został przyjęty przez Zgromadzenie 24 lutego. Określa zasady i tryb realizacji dróg rowerowych o funkcji transportowej i o znaczeniu

ponadlokalnym. Przedstawia kierunki rozbudowy dróg, których zadaniem jest stworzenie sieci połączeń. Dzięki temu ułatwione zostanie przemieszczanie się na rowerach podczas codziennych, obowiązkowych podróży np. do pracy, szkoły, na zakupy, do przychodni.

Dokument wyznacza także podział zadań przy realizacji tych inwestycji pomiędzy Metropolią GZM a gminami na trasie ich przebiegu.

Metropolia zaangażuje się finansowo w budowę nowych dróg rowerowych o znaczeniu transportowym.

Kompleksowy program budowy dróg rowerowych o znaczeniu transportowym

Pierwszym elementem jest budowa велоstrad, ale MPTS jest znacznie szerszy. Jego celem jest wdrożenie wspólnego programu rozbudowy dróg rowerowych, dzięki czemu powstanie spójna sieć.

Umożliwi to na maksymalnie wykorzystanie potencjału transportowego prowadzonych inwestycji rowerowych w poszczególnych gminach.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Gdzie jeździć?

Velostrada

Planowane kierunki:

- Katowice (Bulwary Rawy) – Sosnowiec (ul. Hallera, S86) (długość ok. 5,4 km)
- Sosnowiec (ul. Hallera (S86) – Będzin/Czeladź (DK 86) (długość ok. 2,9 km)
- Katowice/Sosnowiec – Mysłowice (długość ok. 6,1 km)
- Piekary Śląskie – Bytom – Chorzów - Siemianowice Śląskie – Katowice (długość ok. 15 km)
- Gliwice – Zabrze - Ruda Śląska - Chorzów – Katowice (długość ok. 30 km)
- Tychy – Katowice (długość ok. 10 km)

Kolejne będą przygotowane razem z miastami i gminami we współpracy z GZM w ramach Metropolitalnej Sieci Tras Rowerowych

To uszczegółowienie studium tras rowerowych

Podstawą do podjęcia prac nad planowaniem przebiegu metropolitalnych dróg rowerowych jest dokument „Metropolia przyjazna rowerom – studium systemu tras rowerowych dla Górnośląsko–Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)”. Dokument ten, stworzony wraz z mieszkańcami GZM, przedstawia główne kierunki rozbudowy dróg rowerowych.

Na Metropolitalny System Tras Rowerowych (MSTR) GZM składa się sieć podstawowych tras, tworzona przez 87 korytarzy ruchu rowerowego, w tym:

- 33 trasy główne łączące gminy GZM ze sobą i sąsiednimi gminami. Rozpoczynają się przeważnie w centrum gminy lub na skrzyżowaniach i rozwidleniach z innymi trasami głównymi. Trasy te mają charakter regionalny, zarówno komunikacyjny, jak i turystyczny;
- 45 tras drugorzędnych, które również łączą gminy GZM ze sobą oraz mają charakter zarówno transportowy, jak i

turystyczny;

- 9 łączników, z których 7 stanowi odgałęzienia tras głównych i drugorzędnych, a które ułatwią do nich dojazd.

Kolejny krok: ustalenie harmonogramu prac

Kolejnym krokiem będzie uzgodnienie zasad współdziałania z gminami, w tym sporządzenie harmonogramu realizacji projektu i określenie zasad finansowania. Następnie, we współpracy z poszczególnymi gminami, będzie można rozpocząć działania inwestycyjne.

Metropolia przyjazna rowerom

Ułatwimy przemieszczanie się rowerem po naszych miastach i gminach



Gdzie jeździć?

Velostrada

Spójna polityka rowerowa:

- Zaktualizujemy standardy infrastruktury rowerowej, rozwinimy część dotyczącą oznakowania
- Będziemy dofinansować budowę Metropolitalnych Tras Rowerowych o znaczeniu transportowym, które wpisują się w nasze studium tras rowerowych
- Dofinansowujemy budowę nowych dróg w gminach z Programu na rzecz ograniczania niskiej emisji i Funduszu Solidarności
- Współpracujemy z gminami, aby nowe drogi były jak najwyższej jakości. Działają nasze pogotowie eksperckie, które doradza w zakresie dostosowania do metropolitalnych standardów zarówno pieszych, jak i rowerowych