



3.7. Wytyczne w zakresie infrastruktury służącej integracji sieci transportowej

3.7.2. Transport rowerowy i zbiorowy

Jako podstawę integracji transportu rowerowego i zbiorowego w obszarze LGOF rekomenduje się realizację systemu Bike&Ride (B&R). System B&R w obszarze LGOF powinien obejmować:

- spójną sieć tras rowerowych doprowadzających ruch rowerowy do węzłów przesiadkowych,
- miejsca do parkowania rowerów i udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu,
- możliwość przewozu rowerów w środkach komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi włączonymi w system B&R,

Węzły B&R

W obszarze LGOF rekomenduje się realizację zhierarchizowanej sieci rowerowych węzłów przesiadkowych w systemie B&R obejmującej:

- **główne węzły B&R**– obsługujące rowerowy ruch przesiadkowy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych o zasięgu krajowym w Legnicy, Głogowie, Bolesławcu, Polkowicach, Lubinie (charakterystyka głównych węzłów B&R w pkt.1 w tabeli poniżej),
- **uzupełniające węzły B&R**– obsługujące rowerowy ruch przesiadkowy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych o zasięgu regionalnym w Złotoryi, Jaworze, Chocianowie, Chojnowie, Przemkowie, Prochowicach, Ścinawie(charakterystyka uzupełniających węzłów B&R w pkt.2 w tabeli poniżej),
- **lokalne węzły B&R**- obsługujące rowerowy ruch przesiadkowy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych o zasięgu lokalnym, na przystankach regionalnych linii autobusowych, przystankach końcowych miejskich linii autobusowych, przystankach linii autobusowych na terenach wiejskich w miarę potrzeb(charakterystyka lokalnych węzłów B&R w pkt.3 w tabeli poniżej),

Tab. Charakterystyka węzłów B&R rekomendowanych do realizacji w obszarze LGOF

Lp.	ranga węzła B&R	rekomendowana lokalizacja węzłów B&R	rodzaje transportu zbiorowego integrowanego z transportem rowerowym	standard wyposażenia węzłów B&R	zasięg obsługi węzłów B&R
1.	główny	zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu krajowym:	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym i autobusowym	<ul style="list-style-type: none"> • dozorowane przechowywanie rowerów, • parkingi rowerowe zadane, oświetlone i monitorowane, • rampy, podjazdy, kładki rowerowe, przystosowane dla rowerów przejścia przez tory, oznakowanie, 	do 7 km
		<ul style="list-style-type: none"> • LEGNICA • GŁOGÓW • BOLESŁAWIEC 			
2.	uzupełniający	zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu regionalnym:	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym i autobusowym	<ul style="list-style-type: none"> • parkingi rowerowe zadane, oświetlone i monitorowane, • boksy rowerowe, • rampy, podjazdy, kładki rowerowe, przystosowane dla rowerów przejścia przez tory kolejowe, oznakowanie, 	do 7 km
		<ul style="list-style-type: none"> • JAWOR • CHOJNÓW • ŚCINAWA 			
3.	lokalny	zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu lokalnym:	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym i	<ul style="list-style-type: none"> • parkingi rowerowe, zadane, • boksy rowerowe, 	do 7 km
		Krzepów, Rudna Gwizdanów, Rudna Miasto, Rokitki, Okmiany, Zebrzydowa, Legnica Piekary, Brzeg Głogowski, Goliszów,			



			autobusowym	<ul style="list-style-type: none"> rampy, podjazdy, kładki rowerowe, przystosowane dla rowerów przejścia przez tory kolejowe, oznakowanie, 	
		zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu lokalnym: Czarna, Głogów Huta, Grębocice, Chelmek Wołowski, Wierzbowa Śląska, Modła, Miłkowice, Jezierzany, Osetnica, Tomaszów Bolesławiecki, Gierałtów, Gierałtów Wykryto, Nowa Wieś Legnicka, Przybyłowice, Stary Jawor, Jaśkowice Legnickie,	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym		
		przystanki regionalnych linii autobusowych w miarę potrzeb,	integracja transportu rowerowego z transportem autobusowym		
		przystanki końcowe miejskich linii autobusowych w miarę potrzeb,			
		przystanki linii autobusowych na terenach wiejskich LGOF w miarę potrzeb			

Rekomenduje się obowiązkową realizację głównych i uzupełniających węzłów B&R oraz lokalnych węzłów B&R o wskazanych lokalizacjach. Realizacja lokalnych węzłów B&R na przystankach regionalnych linii autobusowych, przystankach końcowych miejskich linii autobusowych oraz przystankach linii autobusowych na terenach wiejskich powinna opierać się o analizę lokalnych potrzeb.

Sieć tras doprowadzających ruch rowerowy do węzłów B&R w obszarze LGOF

Sieć tras rowerowych doprowadzających ruch rowerowy do węzłów B&R w obszarze LGOF powinna być spójna i zapewnić możliwość dojazdu rowerem do węzła z odległości nie przekraczającej 7 km. Aby było to możliwe musi być osiągnięta spójność miejskich sieci tras rowerowych w Legnicy, Głogowie, Bolesławcu, Lubinie i Polkowicach oraz ich powiązanie z głównymi węzłami B&R na terenie tych ośrodków. W pozostałych miastach LGOF oraz na terenach wiejskich w otoczeniu węzłów przesiadkowych spójna sieć tras rowerowych powiązanych z węzłami B&R powinna być zrealizowana od podstaw.

Przewóz rowerów środkami komunikacji zbiorowej w obszarze LGOF

Optymalnym rozwiązaniem dla przewozu rowerów w obszarze LGOF, jest wykorzystanie w tym celu komunikacji kolejowej. Dla obszaru LGOF, pozostającego poza zasięgiem komunikacji kolejowej, racjonalnym rozwiązaniem jest wprowadzenie możliwości przewożenia rowerów w autobusach - wewnątrz pojazdu lub w specjalnie do tego przystosowanych zewnętrznych bagażnikach. Alternatywą dla przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej lub jego uzupełnieniem może być uruchomienie systemu wypożyczalni rowerów w głównych miastach LGOF.

Zasady realizacji systemu B&R w obszarze LGOF

Duże natężenie ruchu w otoczeniu węzłów przesiadkowych powoduje konieczność wyprzedzającego opracowania projektów organizacji ruchu dla planowanych lokalizacji głównych i uzupełniających węzłów B&R oraz ujęcia ich wyników przy sporządzaniu dokumentacji realizacyjnych.

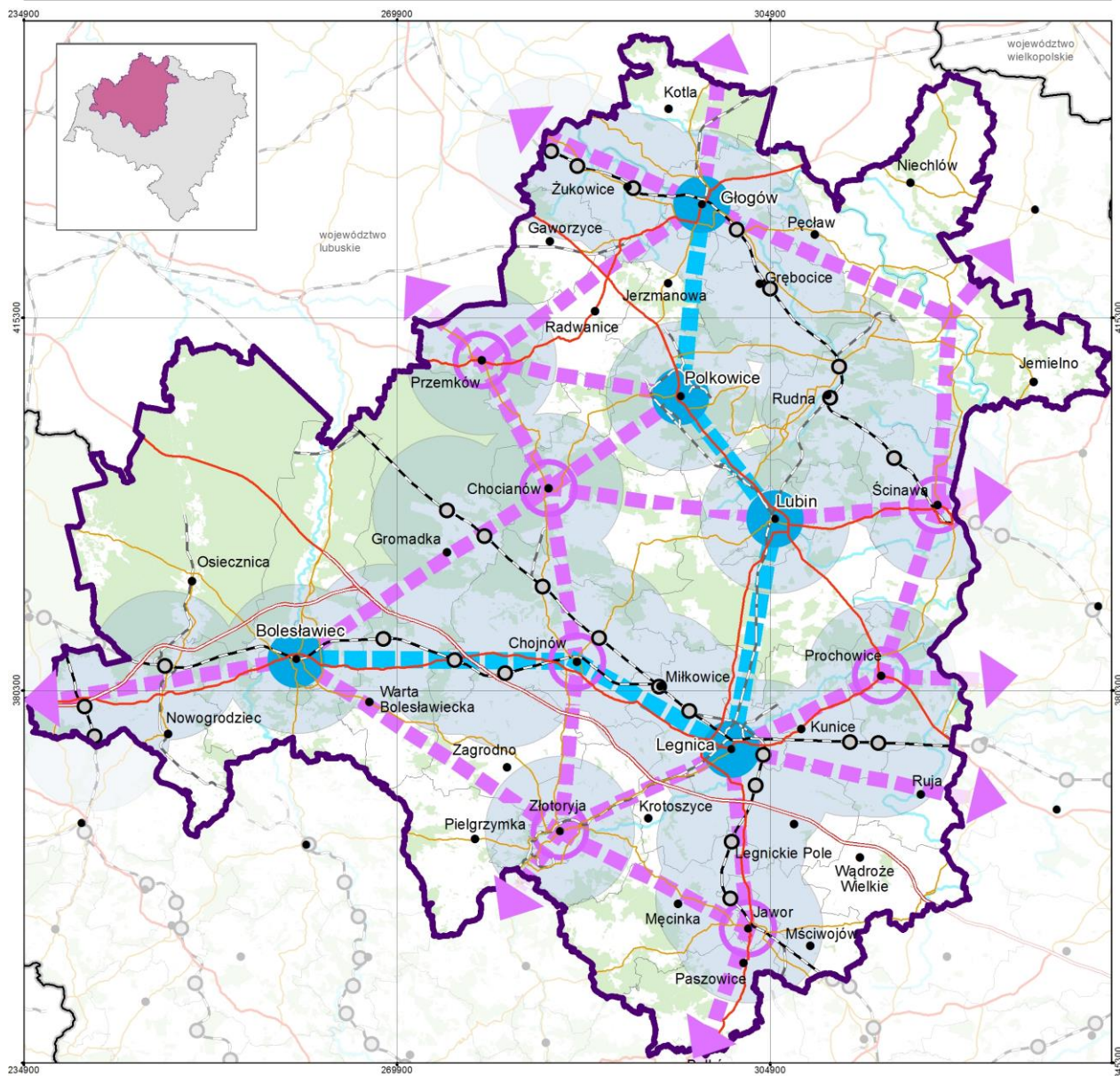
Stosowane w węzłach B&R rozwiązania infrastrukturalne powinny być zgodne ze standardami rowerowymi dla województwa dolnośląskiego, odpowiadać potencjalnej liczbie przesiadających się w poszczególnych węzłach rowerzystów oraz uwzględniać lokalne uwarunkowania terenowe.

Warunkiem powstania systemu B&R w obszarze LGOF jest równoległa realizacja;

- spójnego systemu tras rowerowych w otoczeniu węzłów przesiadkowych,
- dostosowanie taboru kolejowego i autobusowego do przewozu rowerów,
- realizacja systemu parkingów B&R w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych,

Jest to istotne ponieważ nie ma możliwości uruchomienia sprawnego systemu B&R w obszarze LGOF bez równoczesnego wdrożenia wszystkich, wymienionych powyżej jego elementów. Na etapie planowania systemu, w wyborze najbardziej korzystnego wariantu może być pomocna porównawcza ekspertyza finansowa możliwych rozwiązań oraz założenie etapowania realizacji systemu B&R odpowiednio do jego hierarchicznej struktury.

**WYTYCZNE W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY SŁUŻĄCEJ INTEGRACJI
TRANSPORTU ROWEROWEGO I ZBIOROWEGO**



OZNACZENIA

Węzły Bike&Ride

- główne
- uzupełniające
- lokalne

izochrona 7 km dojazdu rowerem
do węzła przesiadkowego

Korytarze tras rowerowych:

- głównych
- zbiorczych

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- granica opracowania
- siedziby gmin
- granica województwa
- granice gmin
- autostrady
- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- linie kolejowe z ruchem osobowym
- linie kolejowe wyłącznie towarowe
- rzeki
- lasy

3.7.2. Transport rowerowy i zbiorowy

Jako podstawę integracji transportu rowerowego i zbiorowego w obszarze LGOF rekomenduje się realizację systemu Bike&Ride (B&R). System B&R w obszarze LGOF powinien obejmować:

- spójną sieć tras rowerowych doprowadzających ruch rowerowy do węzłów przesiadkowych,
- miejsca do parkowania rowerów i udogodnienia dla rowerzystów dostosowane do węzła przesiadkowego każdego typu,
- możliwość przewozu rowerów w środkach komunikacji zbiorowej pomiędzy węzłami przesiadkowymi włączonymi w system B&R,

Węzły B&R

W obszarze LGOF rekomenduje się realizację zhierarchizowanej sieci rowerowych węzłów przesiadkowych w systemie B&R obejmującej:

- **główne węzły B&R** – obsługujące rowerowy ruch przesiadkowy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych o zasięgu krajowym w Legnicy, Głogowie, Bolesławcu, Polkowicach, Lubinie (charakterystyka głównych węzłów B&R w pkt.1 w tabeli poniżej),
- **uzupełniające węzły B&R** – obsługujące rowerowy ruch przesiadkowy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych o zasięgu regionalnym w Złotoryi, Jaworze, Chocianowie, Chojnowie, Przemkowie, Prochowicach, Ścinawie (charakterystyka uzupełniających węzłów B&R w pkt.2 w tabeli poniżej),
- **lokalne węzły B&R** – obsługujące rowerowy ruch przesiadkowy w zintegrowanych węzłach przesiadkowych o zasięgu lokalnym, na przystankach regionalnych linii autobusowych, przystankach końcowych miejskich linii autobusowych, przystankach linii autobusowych na terenach wiejskich w miarę potrzeb (charakterystyka lokalnych węzłów B&R w pkt.3 w tabeli poniżej),

Tab. Charakterystyka węzłów B&R rekomendowanych do realizacji w obszarze LGOF

Lp.	ranga węzła B&R	rekomendowana lokalizacja węzłów B&R	rodzaje transportu zbiorowego integrowanego z transportem rowerowym	standard wyposażenia węzłów B&R	zasięg obsługi węzłów B&R
1.	główny	zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu krajowym:	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym i autobusowym	<ul style="list-style-type: none"> • dozorowane przechowalnie rowerów, • parkingi rowerowe zadane, oświetlone i monitorowane, • rampy, podjazdy, kładki rowerowe, przystosowane dla rowerów przejścia przez tory, oznakowanie, 	do 7 km
		<ul style="list-style-type: none"> • LEGNICA • GŁOGÓW • BOLESŁAWIEC 			
2.	uzupełniający	zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu regionalnym:	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym i autobusowym	<ul style="list-style-type: none"> • parkingi rowerowe zadane, oświetlone i monitorowane, • boksy rowerowe, • rampy, podjazdy, kładki rowerowe, przystosowane dla rowerów przejścia przez tory kolejowe, oznakowanie, 	do 7 km
		<ul style="list-style-type: none"> • JAWOR • CHOJNÓW • ŚCINAWA 			
3.	lokalny	zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu lokalnym:	integracja transportu rowerowego z transportem kolejowym i autobusowym	<ul style="list-style-type: none"> • parkingi rowerowe, zadane, • boksy rowerowe, • rampy, podjazdy, kładki rowerowe, 	do 7 km
		Krzepów, Rudna Gwizdanów, Rudna Miasto, Rokitki, Okmiany, Zebrzydowa, Legnica Piekary, Brzeg Głogowski, Goliszów, zintegrowane węzły przesiadkowe o zasięgu lokalnym: Czerna, Głogów Huta, Grębocice, Chelmek	integracja transportu		

Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
 współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
 w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



		Wołowski, Wierzbowa Śląska, Modła, Miłkowice, Jezierzany, Osetnica, Tomaszów Bolesławiecki, Gierałtów, Gierałtów Wykryto, Nowa Wieś Legnicka, Przybyłowice, Stary Jawor, Jaśkowice Legnickie,	rowerowego z transportem kolejowym	przystosowane dla rowerów przejścia przez tory kolejowe, oznakowanie,	
		przystanki regionalnych linii autobusowych w miarę potrzeb,	integracja transportu		
		przystanki końcowe miejskich linii autobusowych w miarę potrzeb,	rowerowego z transportem autobusowym		
		przystanki linii autobusowych na terenach wiejskich LGOF w miarę potrzeb			

Rekomenduje się obowiązkową realizację głównych i uzupełniających węzłów B&R oraz lokalnych węzłów B&R o wskazanych lokalizacjach. Realizacja lokalnych węzłów B&R na przystankach regionalnych linii autobusowych, przystankach końcowych miejskich linii autobusowych oraz przystankach linii autobusowych na terenach wiejskich powinna opierać się o analizę lokalnych potrzeb.

Sieć tras doprowadzających ruch rowerowy do węzłów B&R w obszarze LGOF

Sieć tras rowerowych doprowadzających ruch rowerowy do węzłów B&R w obszarze LGOF powinna być spójna i zapewnić możliwość dojazdu rowerem do węzła z odległości nie przekraczającej 7 km. Aby było to możliwe musi być osiągnięta spójność miejskich sieci tras rowerowych w Legnicy, Głogowie, Bolesławcu, Lubinie i Polkowicach oraz ich powiązanie z głównymi węzłami B&R na terenie tych ośrodków. W pozostałych miastach LGOF oraz na terenach wiejskich w otoczeniu węzłów przesiadkowych spójna sieć tras rowerowych powiązanych z węzłami B&R powinna być zrealizowana od podstaw.

Przewóz rowerów środkami komunikacji zbiorowej w obszarze LGOF

Optymalnym rozwiązaniem dla przewozu rowerów w obszarze LGOF, jest wykorzystanie w tym celu komunikacji kolejowej. Dla obszaru LGOF, pozostającego poza zasięgiem komunikacji kolejowej, racjonalnym rozwiązaniem jest wprowadzenie możliwości przewożenia rowerów w autobusach - wewnątrz pojazdu lub w specjalnie do tego przystosowanych zewnętrznych bagażnikach. Alternatywą dla przewozu rowerów środkami komunikacji zbiorowej lub jego uzupełnieniem może być uruchomienie systemu wypożyczalni rowerów w głównych miastach LGOF.

Zasady realizacji systemu B&R w obszarze LGOF

Duże natężenie ruchu w otoczeniu węzłów przesiadkowych powoduje konieczność wyprzedzającego opracowania projektów organizacji ruchu dla planowanych lokalizacji głównych i uzupełniających węzłów B&R oraz ujęcia ich wyników przy sporządzaniu dokumentacji realizacyjnych.

Stosowane w węzłach B&R rozwiązania infrastrukturalne powinny być zgodne ze standardami rowerowymi dla województwa dolnośląskiego, odpowiadać potencjalnej liczbie przesiadających się w poszczególnych węzłach rowerzystów oraz uwzględniać lokalne uwarunkowania terenowe.

Warunkiem powstania systemu B&R w obszarze LGOF jest równoległa realizacja;

- spójnego systemu tras rowerowych w otoczeniu węzłów przesiadkowych,
- dostosowanie taboru kolejowego i autobusowego do przewozu rowerów,
- realizacja systemu parkingów B&R w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych,

Jest to istotne ponieważ nie ma możliwości uruchomienia sprawnego systemu B&R w obszarze LGOF bez równoczesnego wdrożenia wszystkich, wymienionych powyżej jego elementów. Na etapie planowania systemu, w wyborze najbardziej korzystnego wariantu może być pomocna porównawcza ekspertyza finansowa możliwych rozwiązań oraz założenie etapowania realizacji systemu B&R odpowiednio do jego hierarchicznej struktury.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



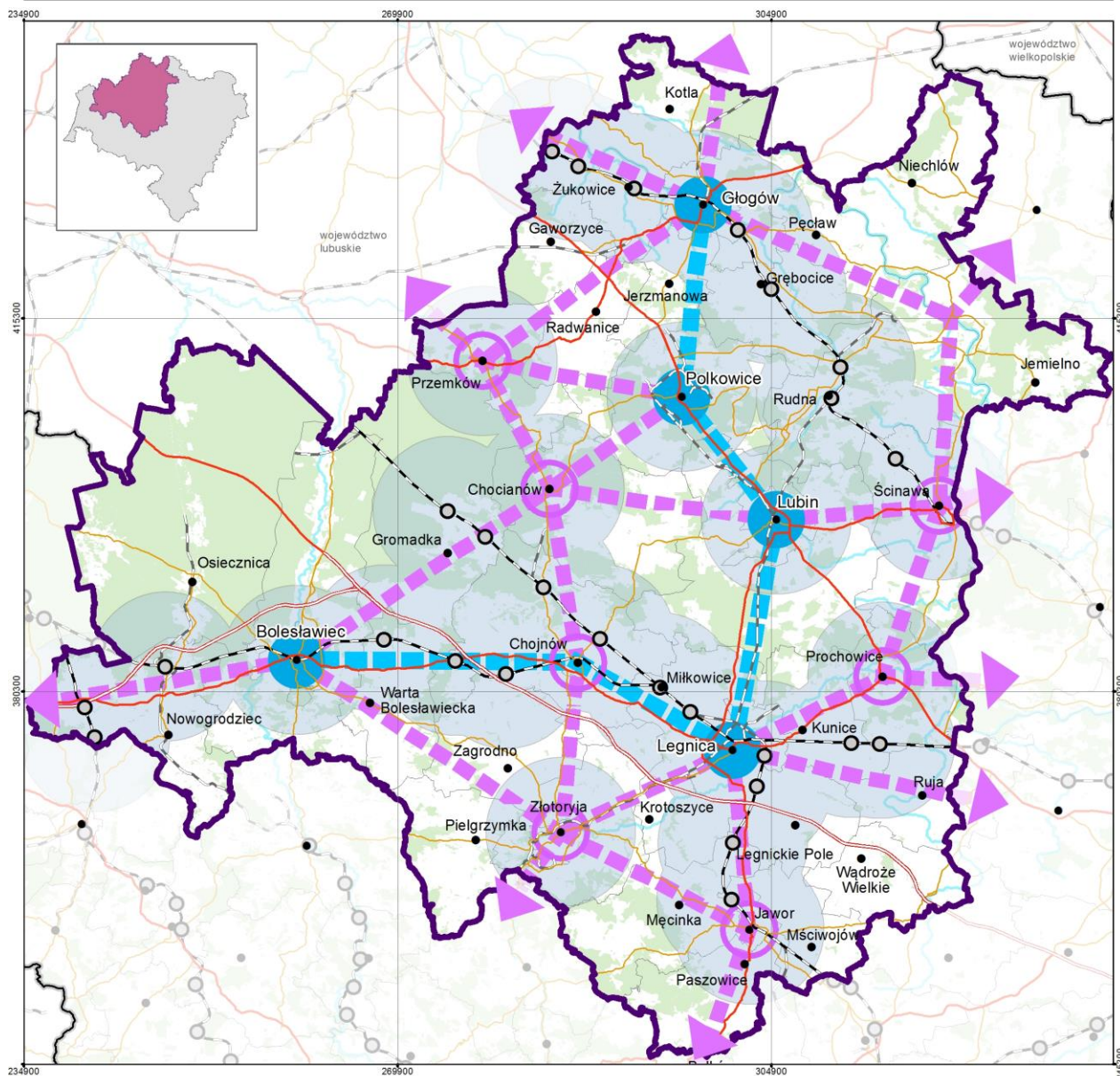
Samorządowa
jednostka
organizacyjna



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



WYTYCZNE W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY SŁUŻĄCEJ INTEGRACJI TRANSPORTU ROWEROWEGO I ZBIOROWEGO



OZNACZENIA

Węzły Bike&Ride

- główne
- uzupełniające
- lokalne

izochrona 7 km dojazdu rowerem
do węzła przesiadkowego

Korytarze tras rowerowych:

- ▬ głównych
- ▬ zbiorczych

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- granica opracowania
- siedziby gmin
- granice województwa
- granice gmin
- ▬ autostrady
- ▬ drogi krajowe
- ▬ drogi wojewódzkie
- - - linie kolejowe z ruchem osobowym
- - - linie kolejowe wyłącznie towarowe
- ▬ rzeki
- ▬ lasy



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Samorządowa
Jednostka Organizacyjna
Województwa Dolnośląskiego



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Projekt „Zintegrowany system powiązań miast w Legnicko-Głogowskim Obszarze Funkcjonalnym (LGOF)”
współfinansowany jest z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013