

BADANIE NATĘŻENIA RUCHU ROWEROWEGO W KONTEKŚCIE TWORZENIA „SYSTEMU REKREACYJNYCH SZLAKÓW I TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE LASU MIEJSKIEGO W OLSZTYNIE”

I. Wstęp

Olsztyński Las Miejski jest wyjątkowo atrakcyjnym obszarem posiadającym wielki potencjał rekreacyjno-sportowy. Zagospodarowanie tego potencjału może być ważnym elementem całościowej oferty miejskiej skierowanej tak do mieszkańców, jak i do turystów szukających aktywnych form poznawania Olsztyna oraz spędzania wolnego czasu w jego granicach.

Jednym ze sposobów wykorzystania zasobów Lasu Miejskiego jest udostępnienie jego wybranych obszarów dla coraz liczniejszej grupy miłośników rowerów. Udostępnienie Lasu Miejskiego dla cyklistów oznacza przygotowanie bezpiecznej, czytelnej i wyjątkowej w swojej formie sieci szlaków i tras, wzajemnie się uzupełniających i stanowiących integralną całość. System taki powinien zawierać propozycje odpowiednio oznakowanych szlaków i tras o różnym dystansie, poziomie trudności i skomplikowania, adresowany do osób zainteresowanych terenową jazdą na rowerze po obszarach leśnych.

II. Wymogi rekreacyjnej sieci rowerowej

Rekreacyjna sieć rowerowa odpowiada na nieco inne zapotrzebowanie użytkowników niż typowo miejska-komunikacyjna sieć dróg rowerowych, ale istnieje 5 zasadniczych wymogów (zgodnie z podręcznikiem projektowania infrastruktury przyjaznej dla rowerów „Postaw na rower”, C.R.O.W., PKE, Kraków 1999), które powinny być podstawą prac projektowych i wykonawczych:

- **spójność** - infrastruktura rowerowa tworzy jednolitą całość i łączy wszystkie, stwierdzone na danym obszarze, źródła i cele podróży rowerowych;
- **bezpośredniość** - minimalizacja dojazdów i obniżenie do minimum współczynnika Wydłużenia;
- **atrakcyjność** - system rowerowy jest czytelny dla użytkownika, bezpieczny społecznie, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiada na realne potrzeby użytkowników;
- **bezpieczeństwo** - zapewniona infrastruktura gwarantuje bezpieczeństwo ruchu użytkowników sieci i ogólnego ruchu drogowego;
- **wygoda** - minimalizacja współczynnika opóźnienia, możliwie wysoka prędkość projektowa, minimalizacja pochyleń niwelety i różnicy poziomów, dostępna infrastruktura umożliwia sprawny i szybki przepływ ruchu rowerowego.

Należy dążyć do tego, aby ww. wymogi były spełnione, chyba, że charakter danej trasy (wymagania specyficznych grup użytkowników) pozwala na odmienne postępowanie i odstępstwa od najlepszych praktyk w zakresie jakości nawierzchni, ograniczania występowania znacznych wzniesień na trasie, naturalnych i sztucznych przeszkód terenowych, zapewnienie możliwie wysokiej prędkości projektowej, itp.).

III. Badania natężenia ruchu

Istotnym wskaźnikiem, jaki należy brać pod uwagę przy pracach koncepcyjnych dotyczących tworzenia sieci drogowej przeznaczonej dla ruchu rowerowego, są badania natężenia tego ruchu. W krajach o wysokiej kulturze rowerowej (Holandia, Dania, Niemcy, Szwecja, Wielka Brytania) to właśnie badanie natężenia poprzedza podjęcie decyzji (tych o charakterze strategicznym- decyzje długofalowe oraz na poziomie konkretnych inwestycji- decyzje krótkofalowe), których adresatami mają być użytkownicy rowerów.

Dane będące wynikiem takich badań wskazują wartość i zasadność czynionych inwestycji, pozwalają obserwować faktyczne zachowania rowerzystów i ich nawyki, a tym samym tworzyć infrastrukturę przydatną i wymaganą przez użytkowników. Z drugiej strony badania natężenia mogą służyć kreowaniu, wspieraniu i upowszechnianiu zachowań transportowych mieszkańców, które wspierają zrównoważony rozwój miasta, a w tym także obszarów rekreacyjnych.

Badania są przeprowadzane na całym terenie, który ma być objęty rowerową siecią i dostarczają informacji na temat:

> cech ilościowych, w tym m.in.:

- aktualna liczba użytkowników dostępnej infrastruktury
- rozkład użytkowników na całym terenie
- liczba rowerzystów na poszczególnych relacjach drogowych (skąd? dokąd?)

> cech jakościowych, w tym m.in.:

- upodobania użytkowników w zakresie sposobów korzystania z dostępnej infrastruktury (wycieczki, treningi, dojazd do miejsca rekreacji, itp.)
- miejsca nagromadzenia sytuacji konfliktowych pomiędzy samymi rowerzystami, a także pomiędzy rowerzystami a innymi uczestnikami ruchu drogowego
- podział użytkowników ze względu na niektóre cechy, np. płeć, wiek, umiejętności korzystania z dostępnej infrastruktury i inne)
- braki w dostępnej infrastrukturze (kompensowane niebezpiecznymi i/lub nielegalnymi zachowaniami użytkowników).

IV. Badanie natężenia ruchu rowerowego w Olsztynie

Badanie natężenia ruchu przynosi oczekiwane efekty w postaci czytelnych danych na temat efektów działań związanych z tworzoną siecią rowerową na realne zmiany w terenie, których (stosunkowo najłatwiej mierzalnym) probierzem jest liczba osób decydująca się skorzystać z dostępnej infrastruktury.

Stan początkowy (STAN 0) obrazuje punkt wyjścia i wskazuje liczbę użytkowników korzystających z dostępnej infrastruktury drogowej w lipcu 2010 r.

Przeprowadzone w sierpniu i wrześniu 2010 r. drugie badanie (STAN 1) dostarcza danych pozwalających porównać stan początkowy ze stanem zaistniałym po wdrożeniu projektu „System rekreacyjnych szlaków i tras rowerowych na terenie Lasu Miejskiego”.

Badania natężenia ruchu rowerowego (STAN 0 i STAN 1) wykonano zgodnie z metodyką wykorzystaną przy opracowaniu „Koncepcji budowy rekreacyjnych ścieżek rowerowych na terenie Miasta Olsztyna” z 2009 r. przez konsorcjum WYG Int. oraz stowarzyszenie Zielone Mazowsze. Do badań zastosowano formularze (wzór w załączniku) wykonane w oparciu o druki stowarzyszenia Zielone Mazowsze.

Pozwala to uzyskać ciągłość dokonywanych pomiarów, wskazać tendencje rekreacyjnego ruchu rowerowego na terenie Lasu Miejskiego i umożliwia wiarygodne wykorzystanie materiałów zawartych w „Koncepcji...” z 2009 r.



IV.1 Badanie STAN 0

Badanie STAN 0 było przeprowadzone dwutorowo:

* **badanie całodniowe** wykonane w miejscu kluczowym dla tworzonego w 2010 r. pilotażowego etapu „Systemu Tras Rowerowych w Lesie Miejskim”.

Na podstawie wyników natężenia ruchu rowerowego z „Koncepcji...”, a także obserwacji własnych, na miejsce badania całodniowego wybrano duże skrzyżowanie (w formie ronda) ulic: Artyleryjskiej, Grunwaldzkiej, Schumanna, Bałtyckiej, Leśnej. Jest ono zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie malowniczo położonego jez. Długiego. Ulica Leśna jest znanym i uczęszczanym dojazdem w kierunku Lasu Miejskiego. Aleja Schumanna przenosi ruch rowerowy znad i w kierunku jez. Ukiel (w tym Plaży Miejskiej). Ul. Artyleryjska jest najkrótszą drogą dojazd do wymienionych jezior dla mieszkańców Zatorza. Ul. Grunwaldzka (i łącząca się z nią ul. Konopnickiej) stanowi dojazd nad jeziora i do Lasu Miejskiego od strony Śródmieścia i starówki.

* **78 badań wyrywkowych** trwających 1 lub 2 godziny, obejmujących swoim zasięgiem cały obszar tworzonego „Systemu...”.

Szereg badań przeprowadzono w 21 miejscach (mapka lokalizacji w załączniku) dobranych ze względu na strategiczne usytuowanie w stosunku do tworzonego „Systemu...”, a także stanowiących cenne źródło informacji o rowerowym ruchu rekreacyjnym w wybranych rejonach Miasta.

Badanie STAN 0 przeprowadzono:

1. 07 lipca 2010 r. (czwartek- dzień powszedni)
2. 11 lipca 2010 r. (niedziela- dzień wolny od pracy).

Badania całodniowe wykonano dwukrotnie w godzinach 10:30 – 18:00.

Badania wrywkowe wykonano w 21 lokalizacjach w godzinach 10:30 – 12:30 oraz 15:30 – 18:00.

Powyższy zakres godzinowy mieści się w granicach rekomendowanych w „Koncepcji...”.

Dni objęte badaniami cechowały się słoneczną pogodą, minimalnym zachmurzeniem, słabym wiatrem i temperaturami rzędu 22-27 stopni C. Warunki pogodowe zostały dobrane celowo, aby badanie przyniosło odpowiedź na pytanie o maksymalną liczbę rowerzystów, która odwiedza teren Lasu Miejskiego przy optymalnej pogodzie (zła aura jest powodem częstych rezygnacji ze skorzystania z roweru, ale aktualnie nie jest określony średni procentowy udział osób, które właśnie od dobrej pogody uzależniają wybór tego pojazdu).

IV.II Badanie STAN 1

Badanie STAN 1 było przeprowadzone dwutorowo:

* **2 badania całodniowe** wykonane w miejscach o największym ruchu rekreacyjnym w mieście (zgodnie z wynikami badań natężenia ruchu z 2009 r. oraz lipca 2010 r.):

- skrzyżowanie (w formie ronda) ulic: Artyleryjskiej, Grunwaldzkiej, Schumanna, Bałtyckiej, Leśnej

- skrzyżowanie ulic: Sikorskiego, Synów Pułku, Tuwima.

* **56 badań wrywkowych** trwających od 0,5 do 1 godziny, obejmujących swoim zasięgiem całe miasto, w tym obszar stworzonego „Systemu...”.

Badania przeprowadzono w 14 miejscach (mapka lokalizacji w załączniku) dobranych ze względu na strategiczne usytuowanie w stosunku do tworzonego „Systemu...”, a także stanowiących cenne źródło informacji o rowerowym ruchu rekreacyjnym w wybranych rejonach Miasta.

Badanie STAN 1 przeprowadzono 05 września 2010 r. (niedziela- dzień wolny od pracy).

Badania całodniowe wykonano w godzinach 8:00 – 18:00.

Badania wrywkowe wykonano w 14 lokalizacjach w godzinach 10:30 – 13:30 oraz 15:00 – 18:00.

Powyższy zakres godzinowy mieści się w granicach rekomendowanych w „Koncepcji...”.

Dzień przeprowadzenia badań cechował się słoneczną pogodą, minimalnym zachmurzeniem, słabym wiatrem i temperaturą rzędu 21-23 stopnie C.

Warunki pogodowe zostały dobrane celowo, aby badanie przyniosło odpowiedź na pytanie o maksymalną liczbę rowerzystów, która odwiedza teren Lasu Miejskiego przy optymalnej pogodzie (zła aura jest powodem częstych rezygnacji ze skorzystania z roweru, ale nie jest określony średni procentowy udział osób, które właśnie od dobrej pogody uzależniają wybór tego pojazdu).

Należy mieć na uwadze, iż badania STAN 0 i STAN 1 były wykonywane w okresie intensywnych robót drogowych na ul. Artyleryjskiej i Leśnej, a także na znacznym fragmencie ważnej dla rowerowego układu rekreacyjnego arterii „dojazdowej”- al. Wojska Polskiego.



Remontowana al. Wojska Polskiego



Zamknięty wjazd w ul. Leśną

Korzystanie z ul. Artyleryjskiej i Leśnej było bardzo utrudnione, a informacje o prowadzonych robotach i dużych utrudnieniach ruchu drogowego były skrupulatnie przekazywane przez lokalne media. Mogło mieć to wpływ na zmniejszenie liczby rowerzystów „rekreacyjnych” w rejonie jez. Długiego i ul. Leśnej.



Objazd do ul. Artyleryjskiej

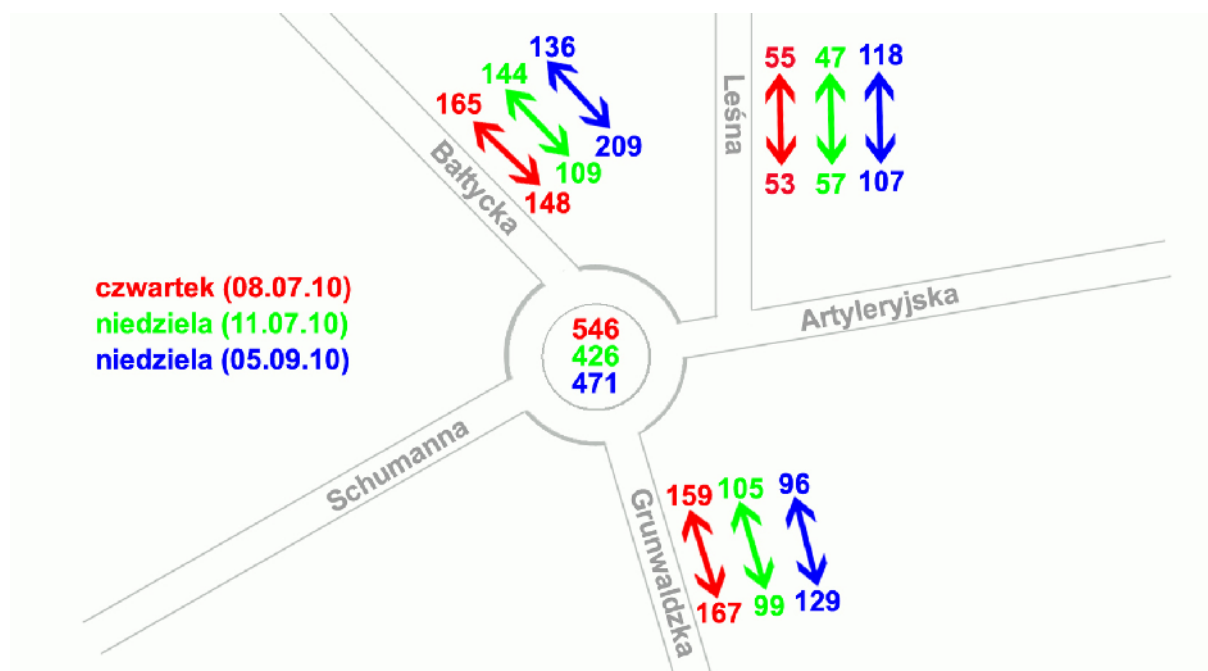


Objazd do ul. Leśnej

Dodatkowo, w sierpniu rozpoczęły się prace przy budowie nowej kładki na jez. Długim oraz ścieżek spacerowych i rowerowych mających biec wzdłuż jego brzegów. Pociągnęło to za sobą całkowite zamknięcie dostępu do zachodniego brzegu jeziora, a także utrudnień w przemieszczaniu się wzdłuż brzegu wschodniego.

IV.III Wyniki badań **Badania całodniowe**

Rys. 1 przedstawia liczbę rowerzystów przejeżdżających w poszczególnych kierunkach podczas całodniowych badań w lipcu i wrześniu.



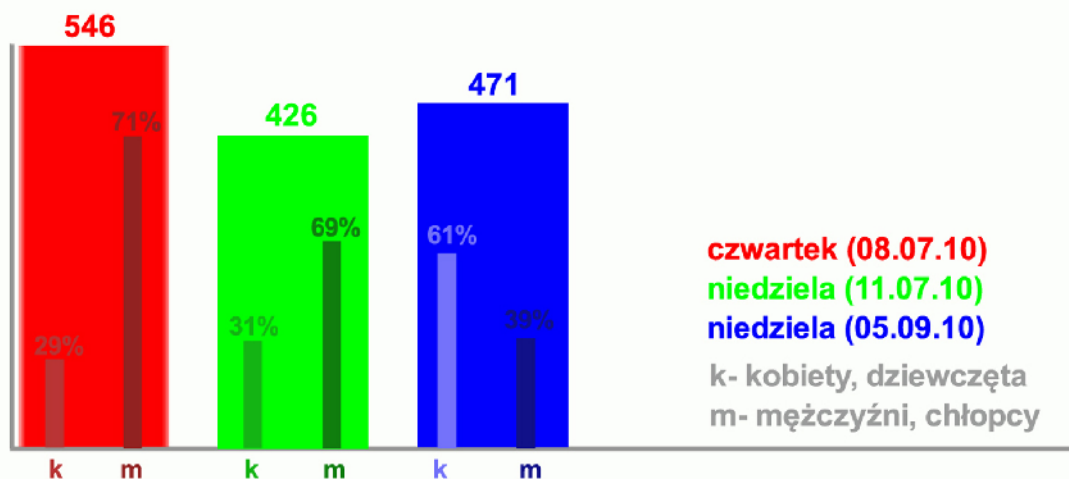
rys. 1

Charakterystyczny jest znaczny wzrost rowerzystów na ul. Leśnej zanotowany we wrześniu (pomimo trudnego wjazdu na tę ulicę).

Największe potoki ruchu przemieszczają się w obie strony ul. Bałtyckiej, która umożliwia dojazd np. nad jez. Długie.

Rowerzyści najczęściej docierają w rejon opisywanego ronda z kierunku ul. Grunwaldzkiej, zmagając się obecnie z dużymi utrudnieniami. **Okolo 25% obserwowanych cyklistów zdecydowało się na korzystanie z wyłączzonego nawet dla ruchu pieszego chodnika i wjazd na rondo od strony zamkniętego przejścia pod wiaduktem kolejowym!** Świadczy to z jednej strony o ich determinacji, a z drugiej stanowi niezbity dowód na to, że niezbędne jest szybkie zapewnienie bezpiecznego i wygodnego wjazdu od strony ul. Konopnickiej i Grunwaldzkiej.

Rys. 2 przedstawia rozkład płci wśród osób przejeżdżających przez punkt całodniowego badania. Co ciekawe, w lipcu rowerzystki stanowiły około 1/3 tej grupy, a we wrześniu te proporcje się odwróciły. Pozostawiając to jednak na marginesie, warto stwierdzić, że rowerowa rekreacja jest aktywnie uprawiana tak przez mieszkańców, jak i przez mieszkanki Olsztyna.



rys. 2

O rekreacyjnym charakterze przejazdów rowerowych przez punkty badawcze świadczy także fakt, iż około 30% wszystkich policzonych rowerzystów jechało w towarzystwie co najmniej jeszcze jednej osoby na rowerze, a bardzo często były to grupki 3-4 osobowe.

Charakterystyczną cechą zaobserwowaną na opisywanym rondzie była wyraźna falowość ruchu rowerowego, który miał swoje maksymalne wartości w godzinach 12:00-13:00 i 15:00-16:00, a najczęściej obserwowane kierunki świadczyły wtedy o kierowaniu się do miejsca rekreacji oraz powrotu z tegoż miejsca.

Badania wyrywkowe

Punkty kontrolne na terenie Lasu Miejskiego zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie „Systemu Tras Rowerowych” nie pozwalają jednoznacznie poprzeć tezy o atrakcyjności tego przedsięwzięcia.

Godzinne badania wyrywkowe punktu „Leśna/przepompownia” pokazuje, iż liczba rowerzystów zanotowanych w lipcu i wrześniu utrzymuje się na stałym poziomie. Istotne jest to, że znaczną większość policzonych cyklistów stanowią osoby jadące prosto w obie strony ul. Leśną, ale jednak na punkcie kontrolnym „Leśna/Lawendowa” (zlokalizowanym w rejonie bramy wjazdowej do oczyszczalni ścieków) nie notuje się już większości z nich, co pokazuje, że zjeżdżają oni z ul. Leśnej wykorzystując jedną z kilku dróg leśnych po obu stronach tej ulicy.

Liczba rowerzystów przed południem / liczba rowerzystów popołudniu

	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Leśna/przepompownia	19 / 21	9 / 9	15 / 15

Godzinne badania punktu „Most Smętka” przedstawiają się następująco:

	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Most Smętka	7 / 15	9 / 9	7 / 0

Powstanie Parku Linowego zwiększyło na pewno liczbę spacerowiczów na terenie pomiędzy ul. Parkową i Radiową. Liczba rowerzystów policzonych w okolicy Stadionu Leśnego i Leśnej Osady („Wioski Indiańskiej”) kształtuje się następująco:

	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Park Linowy/Stadion Leśny	5 / 15	10 / 9	9 / 7

Najbardziej popularnym wjazdem na teren Lasu Miejskiego jest bez wątpienia ul. Leśna. Druga dogodna „brama” do Lasu znajduje się na ul. Parkowej, gdzie jednak natężenie zanotowane w ciągu godziny jest o wiele niższe:

	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Parkowa/Wojska Polskiego	10 / 14	24 / 15	16 / 13

Dotychczasowe badania świadczą o spadku popularności terenów Lasu Miejskiego wraz z oddalaniem się od charakterystycznych punktów służących podstawowej orientacji w terenie. Liczba rowerzystów w lipcu i wrześniu na drodze prowadzącej do Bikeparku i Strzelnicy LOK popiera te obserwacje:

	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Bikepark/Strzelnica	13 / 7	5 / 5	4 / 8

Liczby rowerzystów w punktach jeszcze dalszych (np. „droga brukowa/Wojska Polskiego”, „Elektrownia na Łynie/rzeka Wadąg”, „Wojska Polskiego/rzeka Wadąg”) przynoszą informacje o pojedynczych rowerzystach (2-5 osób), które w ciągu godziny zapuszczają się w tamte rejony Lasu Miejskiego.

Badania „porównawcze” na poza Lasem Miejskim

Aby mieć pełny obraz sytuacji na temat rowerowej rekreacji na terenie Olsztyna, warto uświadomić sobie jak intensywny ruch rekreacyjny odbywa się w innych częściach miasta, stanowiących niejako „konkurencję” dla spędzania czasu w Lesie Miejskim.

Po zezwoleniu na jazdę rowerami po ciągu ulic: Staromiejska, Stare Miasto, Prosta, olsztyńska starówka stała się dla wielu osób obszarem ruchu „tranzytowego” (z możliwością ominięcia ruchliwej ul. Szrajbera i Pieniężnego), ale także atrakcyjnym celem rowerowych przejażdżek w czasie wolnym. W ciągu godziny przy Wysokiej Bramie naliczono następujący ruch rowerzystów:

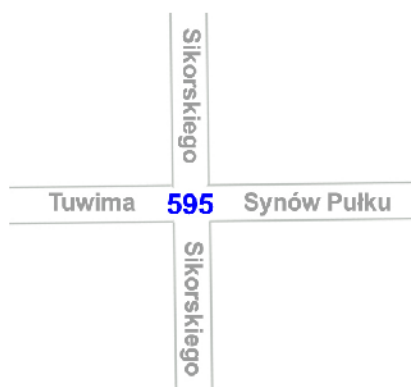
	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Wysoka Brama	49 / 62	18 / 12	30 / 46

Kolejnym rejonem często odwiedzanym przez rowerzystów są okolice ul. Sielskiej i Jeziornej. Wiąże się to z bliskością kilku dogodnych zejść do jez. Ukiel, Plaży Miejskiej oraz dosyć dobrze rozwiniętej sieci leśnych dróg i ścieżek, które pozwalają na jazdę rowerem. Przez skrzyżowanie tych dwóch ulic przejeżdża następująca liczba cyklistów:

	czwartek (08.11)	niedziela (11.07)	niedziela (05.09)
Sielska/Jeziorna	65 / 101	71 / 91	65 / 49

Miejscem, na którym w 2009 r. zanotowano największe natężenie ruchu rowerowego jest skrzyżowanie ulic: Sikorskiego, Synów Pułku i Tuwima. Z punktu widzenia ruchu rekreacyjnego jest ono zlokalizowane na ciągu komunikacyjnym prowadzącym z dużych osiedli- Jaroty i Nagórki w kierunku Kortowa (z jez. Kortowskim), jez. Ukiel i Śródmieścia. Liczbę rowerzystów w słoneczny dzień wolny od pracy (niedziela w godzinach 8:00-18:00) obrazuje rys. 3.

Godzinne badania natężenia ruchu w niedzielne przed- i popołudnie (05 września 2010 r.) na kolejnym skrzyżowaniu ważnych komunikacyjnie i rekreacyjnie ulic ukazuje rys. 4.



rys. 3



rys. 4

V. Badania ankietowe

Rozwinięciem badań ilościowych były badania jakościowe przeprowadzone od 03 do 07 września 2010 r. w formie krótkich ankiet skierowanych do napotkanych rowerzystów. Działaniem ankietatorów było objęte całe miasto.

Formularz ankiety znajduje się w załączniku.

Ankiety zostały przeprowadzone wśród 65 osób.

Metryczka ankietowanych wygląda następująco:

1. Rozkład płci

Kobiety	Mężczyźni
35	30

2. Wiek

Wiek	<16	16-22	23-30	31-40	41-50	51-60	>60
Liczba ankietowanych	2	20	20	12	5	2	4

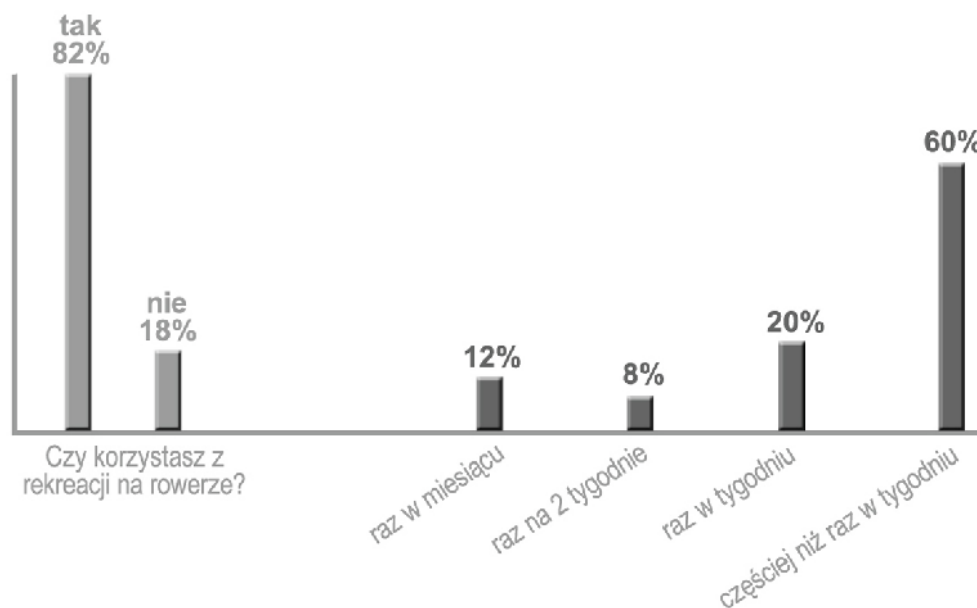
3. Miejsce zamieszkania

Osoby odpowiadające na pytania reprezentowały praktycznie wszystkie olsztyńskie osiedla w następującym rozkładzie (2 osoby pochodziły spoza Olsztyna):

- Śródmieście: 13
- Zatorze: 11
- Jaroty, Kormoran: 9
- Mleczne: 5
- Nagórki: 4
- Dajtki: 3
- Kętrzyńskiego, Mazurskie, Pieczewo: 2
- Kortowo, Nad Długim, Pojezierze: 1.

4. Korzystanie z rowerowej rekreacji wśród ankietowanych

Ankieterzy zadawali pytania tylko napotkanym na terenie miasta rowerzystom/-kom. Podstawowym zagadnieniem na tym etapie było wysondowanie czy ankietowany/-a korzysta z rowerowej rekreacji czy może rower jest dla niego/niej tylko narzędziem typowo komunikacyjnym (rys. 5). Poniżej widać także częstotliwość uprawiania rekreacji na rowerze. Z wyników można wywnioskować, iż ankietowani są dobrym źródłem informacji o stanie lokalnej infrastruktury rowerowej, ponieważ korzystają z niej często i bardzo często.

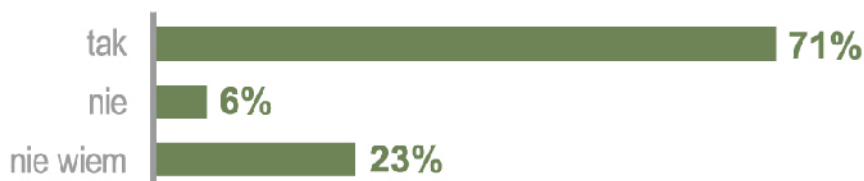


rys. 5

5. Ocena Lasu Miejskiego

Kolejne pytanie miało na celu uzyskanie odpowiedzi, czy Las Miejski wydaje się ankietowanym dobrym miejscem do rekreacyjnego użytkowania roweru.

Wyniki ukazane na rys. 6 pokazują, iż niemal $\frac{3}{4}$ uważa ten teren za dogodny do tego typu aktywności.



rys. 6

Odpowiedzi „nie wiem” udzielały osoby, które z różnych powodów nie odwiedzają Lasu Miejskiego (zbyt duża odległość od miejsca zamieszkania, trudny i potencjalnie niebezpieczny dojazd, niechęć do jazdy w terenie) lub nie użytkują roweru do celów rekreacyjnych.

Wyniki bardziej szczegółowej oceny Lasu Miejskiego pokazuje rys. 7.



rys. 7

6. Ocena „Systemu Tras Rowerowych”

Kolejne pytania odnosiły się do otwartej 01 sierpnia 2010 r. rekreacyjnej sieci szlaków i tras rowerowych (rys. 8).

Bardzo pozytywnym sygnałem jest znajomość tego przedsięwzięcia wśród olsztyńskich rowerzystów (44% respondentów nie tylko wie o istnieniu, ale także zaznajomiło się z „Systemu...”), zwłaszcza kiedy weźmie się pod uwagę przekrój wiekowy ankietowanych.

Wśród osób deklarujących znajomość „Systemu...” zbiera on prawie same pozytywne opinie, a niemal wszyscy ankietowani są za jego dalszym rozwojem. Oznakowanie zastosowane w Lesie Miejskim jest wg respondentów czytelne i nie wymaga modyfikacji.

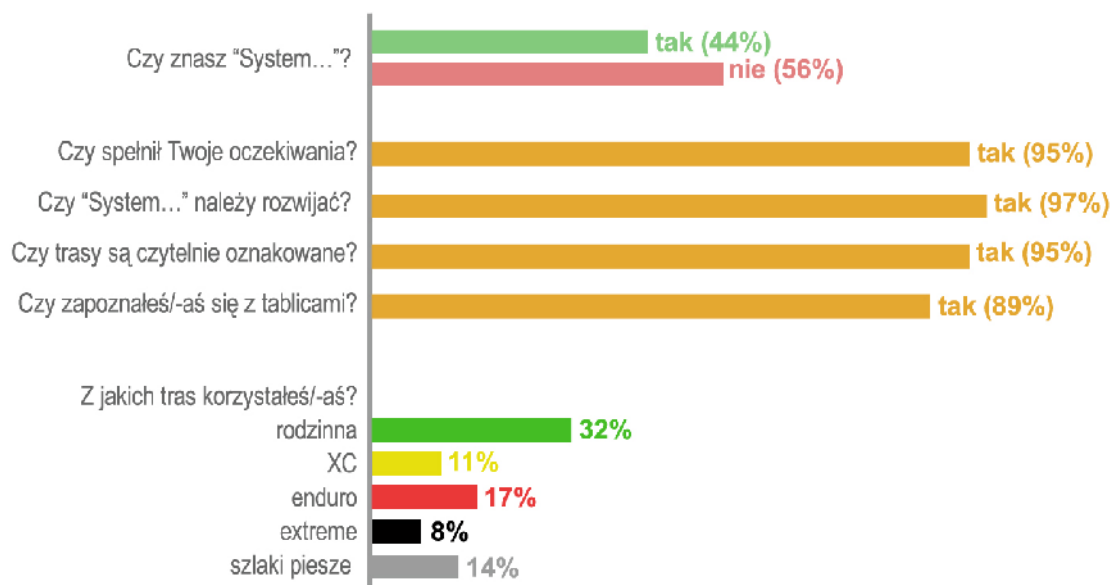
O różnych motywacjach rowerzystów korzystających z oferty „Systemu...” świadczy fakt, iż 11% z nich nie zapoznało się z tablicami informacyjnymi i historycznymi, które umieszczono przy trasach w celu wzbogacenia rowerowych przejazdów o elementy wiedzy historycznej, krajoznawczej i przyrodniczej.

Ankieterzy zbierali także informacje o tym, które z tras są najczęściej odwiedzane podczas rowerowych eksploracji Lasu Miejskiego. Zgodnie z oczekiwaniami najbardziej popularny jest łatwy, ale jednocześnie atrakcyjny przyrodniczo szlak Rodzinny. Trasa enduro zajmuje drugie z kolei miejsce, a o jej popularności świadczy chyba fakt, iż powstała w niedostępnym do niedawna terenie w bezpośredniej bliskości malowniczych brzegów rzeki Łyna.

Trasa xc jest trasą typowo sportową, co czyni z niej trakt raczej „elitarny” i wymagający, nie nadający się do rodzinnych przejazdów czy relaksujących wycieczek.

Trasa extreme ma formę dwóch torów, stworzonych specjalnie dla miłośników różnych odmian ekstremalnego kolarstwa górskiego, dysponujących odpowiednim sprzętem i doświadczeniem.

14% ankietowanych korzysta także z oznakowanych szlaków turystyki pieszej, które w większości umożliwiają przejazd rowerem i pomagają orientować się w terenie. Praktyka jazdy szlakami pieszymi bierze się zapewne z tego, iż „Systemu...” jest pierwszym działaniem pro-rowerowym na terenie Lasu Miejskiego, a większość dotychczasowej rekreacji rowerowej odbywała się właśnie w oparciu o istniejące od wielu lat 4 szlaki piesze, biegnące w całości lub fragmentarycznie na tym obszarze.



rys. 8

VI. Badanie natężenia ruchu pieszego

Opisywane tu badanie ruchu rowerowego zostało poszerzone o określenie natężenia rekreacyjnego ruchu pieszego, mierzonych w wybranych punktach na terenie Lasu Miejskiego przy wykorzystaniu identycznej metodologii. Jest to istotne ze względu na konieczność fragmentarycznego wykorzystania (na potrzeby sieci rowerowej) dróg, po których od lat prowadzą oznakowane szlaki turystyki pieszej.

Poznanie obłożenia szlaków pieszych rzeczywistym ruchem rekreacyjno-turystycznym umożliwi wybór odcinków dróg, nadających się do wspólnego wykorzystania, a z drugiej strony będzie to sygnał, które odcinki dróg, szczególnie często odwiedzanych przez pieszych, należy kategorycznie separować od ruchu rowerowego lub bardzo wyraźnie oznakować, zalecając ostrożność i wskazując niebezpieczeństwo wzajemnego napotkania się w terenie.

Poniższa mapa wskazuje cztery punkty kontrolne (2,3,4,5), w których ruch pieszy był największy. Dla porównania wskazany jest także punkt „droga brukowa/Wadąg” (nr 1 na mapie), gdzie w trakcie wyrzykowych badań półgodzinnych natężenie oscylowało w okolicach wartości 0.

Punkt nr 2: „Most Smętka”

Ruch pieszych w trakcie sześciu badań wyrzykowych prowadzonych w lipcu i wrześniu wahał się w granicach 3 do 31 osób w ciągu godziny. Szerokość dostępnych tu dróg i dobra widoczność wydają się gwarantować bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Zanotowanym przez ankieterów problemem w dzień powszedni był dosyć duży ruch aut (8-10 w ciągu godziny) wyraźnie poruszających się z nadmierną prędkością. Czynnikiem dodatkowo zwiększającym ruch samochodów byli kierowcy poszukujący dojazdu do nowopowstałego Parku Linowego.

Punkt nr 3: „Leśna Osada/Stadion Leśny”

Duży rozrzut liczby pieszych podczas poszczególnych badań (od 4 do 103 osób w ciągu godziny) jest spowodowany otwarciem pod koniec lipca Parku Linowego, który stał się prawdziwym hitem rekreacyjnym wśród olsztynian.

Główne strumienie ruchu pieszego to ul. Parkowa >> ul. Radiowa i ul. Radiowa >> ul. Parkowa.

Pierwsze kilkaset metrów szlaku Rodzinnego biegnie ulica Parkową, ale szerokość dostępnej tu drogi (ułożonej z płyt betonowych) zapewnia bezpieczne przemieszczanie się rowerzystów i pieszych.

Punkt nr 4: „Żabia Polana”

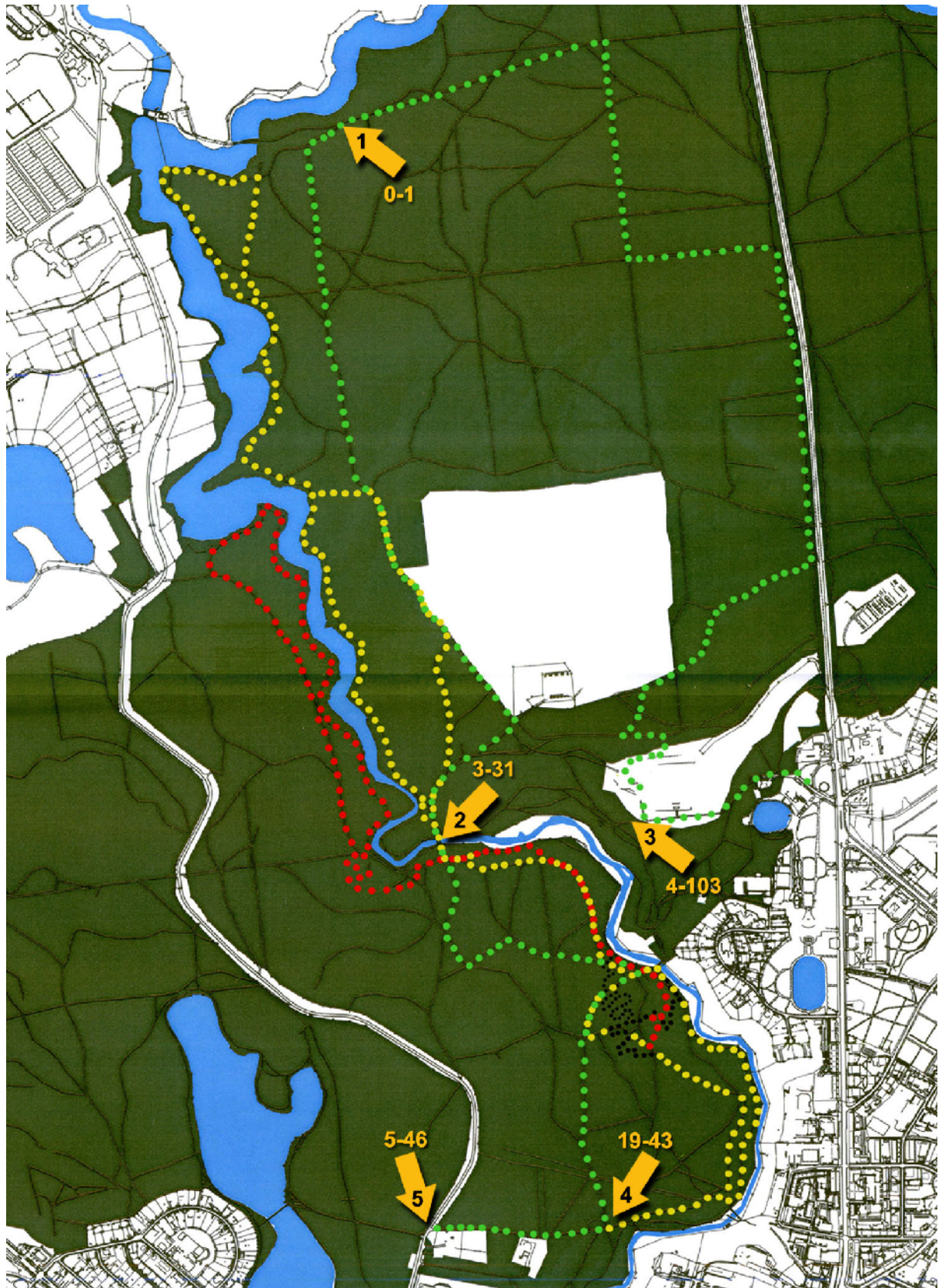
Ruch pieszych w trakcie badań wahał się pomiędzy 19 a 43 osobami. Niemal cały ten ruch odbywał się na trasie: alejka prowadząca na most Fryderyka >> przepompownia przy ul. Leśnej. Wskazuje to, iż piesi nadchodzili od strony osiedla Wojska Polskiego i kierowali się w stronę brzegów jez. Długiego.

Żabia Polana jest miejscem startu trasy xc oraz punktem przejazdowym szlaku Rodzinnego. Nie wydaje się aby dostępna szerokość dróg była niewystarczająca do prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego.

Punkt nr 5: „Leśna/przepompownia”

Ten punkt kontrolny jest kontynuacją obserwacji dokonanych na Żabiej Polanie, ponieważ znaczna większość pieszych nadchodzi właśnie z tamtego kierunku i kieruje się nad jez. Długie.

Do dyspozycji pieszych i rowerzystów będących na szlaku Rodzinnym jest dostatecznie szeroka droga gruntowa, na której nie powinny zdarzyć się niebezpieczne sytuacje wynikające ze wspólnego jej użytkowania.



VII. Rekreacja rowerowa i Las Miejski w olsztyńskich dokumentach

Zapewnienie dogodnych warunków do spędzania wolnego czasu z wykorzystaniem roweru, a także uprawiania turystyki aktywnej znajdują swoje miejsce w miejskich dokumentach strategicznych oraz bieżących opracowaniach na temat Olsztyna.

Działania takie jak stworzenie pilotażowego etapu „Systemu Tras Rowerowych w Lesie Miejskim” znajdują w nich wsparcie oraz merytoryczne podstawy.

VII.1 Strategia Rozwoju Olsztyna na lata 2006-2020

Jest to załącznik do Uchwały Nr LVII/643/10 Rady Miasta Olsztyn z dnia 13 stycznia 2010 r. Zgodnie z tym dokumentem, misja Miasta to „zrównoważony rozwój, otwartość na człowieka i jego potrzeby”, a sama Strategia ma określać sposoby postępowania wykorzystujące rozpoznane wcześniej uwarunkowania dla osiągnięcia celów realizujących misję.

a) Jednym z czynników wewnętrznych stanowiących mocny atut Olsztyna są elementy środowiska przyrodniczego, wśród których kompleks Lasu Miejskiego wskazywany jest jako bardzo istotna składowa.

b) Strategia zawiera cel taktyczny (1.4) „Ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego zgodnie z zasadami ekorozwoju” przewidujący działanie (1.4.1) „Zagospodarowanie terenów zielonych w przestrzeni publicznej miasta”. Działanie to powinno doprowadzić do racjonalnego zwiększenia dostępności obszarów cennych przyrodniczo poprzez tworzenie, rozbudowę lub modernizację infrastruktury kierunkującej ruch turystyczny (m.in. szlaki rowerowe, ścieżki dydaktyczne, parkingi, miejsca widokowe).

c) Strategia zawiera także cel strategiczny (2.1) „Promocja zdrowego stylu życia...”, który zakłada działanie (2.1.1) „Edukacja i aktywna profilaktyka prozdrowotna mieszkańców”, a w jego ramach m.in. tworzenie ogólnodostępnych stref rekreacji dziecięcej.

d) Strategia zawiera wreszcie cel taktyczny (2.6) „Tworzenie warunków do wzrostu aktywności sportowej i rekreacyjnej”, z którego wynika działanie (2.6.1) „Rozwój osiedlowej i miejskiej, ogólnodostępnej infrastruktury sportowo-rekreacyjnej...”. Zakłada się w nim budowę ogólnodostępnej infrastruktury sportowo-rekreacyjnej. Jako wieloletnie zaniechania wskazuje się przy tej okazji brak animowania, wspierania i koordynowania ze strony władz miasta przedsięwzięć, które często w sposób bezinwestycyjny (lub przy niewielkich nakładach) mogłyby wykorzystywać naturalne zasoby Olsztyna. Strategia mówi także o konieczności odejścia od zbyt intensywnego i nie ukierunkowanego wykorzystywania najatrakcyjniejszych terenów, które w wielu przypadkach doprowadziło lub może doprowadzić do stanu grożącego ich całkowitą degradacją.

e) Strategia umiejscawia rekreację rowerową także w związku z celem taktycznym (3.4) „Wykorzystanie potencjału przyrodniczego i historycznego dla rozwoju gospodarczego w dziedzinie gospodarki”. W jego ramach zaleca się:
- działanie (3.4.1) „Kreowanie produktów turystycznych dla celów marketingowych”, a więc m.in. tworzenie produktów turystycznych, budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury dla różnych form turystyki.

- działanie (3.4.2) „Aktywizacja atrakcyjnych z punktu widzenia gospodarki obszarów, poprzez inwestycje o charakterze turystyczno-rekreacyjnym, a w nich m.in. budowę, rozbudowę i modernizację publicznej infrastruktury turystycznej (szlaki turystyczne, drogi rowerowe i inne).

VII.II Badanie opinii publicznej „Mieszkańcy Olsztyna 2010”

Jest to najnowsze, kompleksowe badanie opinii Olsztyniaków, opracowane na zlecenie Urzędu Miasta we wrześniu 2010 r. Dokument ten stanowi kontynuację podobnych opracowań statystycznych obrazujących postawy mieszkańców miasta wobec zmieniającej się rzeczywistości. Ciągłość badań utrzymana od roku 1997 pozwala obserwować zmiany ich opinii, a także stanowi źródło wiedzy dla lokalnej władzy na temat oczekiwań mieszkańców.

26,4% ankietowanych źle ocenia postępy (w latach 2008-2010) w kwestii zwiększania dostępności do infrastruktury sportowo-rekreacyjnej.

Statystycznie, mieszkańcy poproszeni o wskazanie obszarów koniecznych zmian wskazywali w 2008 r. konieczność udzielenia wsparcia lokalnym przedsiębiorcom, a obecnie postawiono na wsparcie potencjału rekreacyjno-turystycznego Olsztyna.

Budowa dróg (ścieżek) rowerowych znajduje się w grupie 10 priorytetowych zadań!

61,5% respondentów ocenia, iż funkcja rekreacyjno-turystyczna miasta jest realizowana najslabiej ze wszystkich obszarów funkcjonowania lokalnego samorządu.

W pytaniach dotyczących sposobów spędzania czasu wolnego, 63,1% mieszkańców wskazuje na brak dostatecznej ilości tras rowerowych. Tylko 22,9% pytanych jest zadowolonych z dostępnych tras.

Podział ankietowanych na przedstawicieli poszczególnych osiedli przynosi informacje, według których na 23 osiedla tylko 5 dysponuje zadowalającą ilością rekreacyjnych tras rowerowych (powyżej 50% ankietowanych zadowolonych), a jednocześnie przedstawiciele aż 10 osiedli osiągnęli wyniki około 70% niezadowolonych z obecnej sytuacji.

Zdaniem mieszkańców przodującą dziedziną mającą największe znaczenie przy budowaniu silnej pozycji Olsztyna ma bogactwo oferty turystycznej, a 45,9% respondentów uważa, że należy zadbać o zapewnienie lepszej bazy rekreacyjno-sportowej. Opinia ta utrzymuje się w czołówce już od roku 2000 i niestety wydaje się, że oczekiwania w tej kwestii nie zostają zaspokojone.

Ocenie mieszkańców poddano również planowane inwestycje miejskie. **Powstanie systemu dróg (ścieżek) rowerowych wskazało jako bardzo ważne i ważne aż 80,8% badanych!**

VII.III Program Kształtowania Zieleni Miejskiej w Olsztynie

Dokument ten (opracowany na przełomie 2008/ 2009 r.) zakłada udostępnienie wybranych obszarów miasta dla rowerzystów oraz uwzględnienie specyfiki tej grupy osób aktywnie spędzających wolny czas na terenie miasta. Zakłada się stworzenie szeregu tematycznych ścieżek, np. wzdłuż jezior, wzdłuż rzeki Łyna i Wadąg.

VII.IV Program budowy rekreacyjnych dróg rowerowych na terenie Olsztyna

Opracowanie zostało przygotowane w 2009 r. na zlecenie Urzędu Miasta i jest zbiorem badań terenowych dokonanych w Olsztynie, na podstawie których wypracowano dokładne i bardzo konkretne kierunki rozwoju rekreacyjnej komunikacji rowerowej. Dokument ten zawiera także zalecenia techniczne oraz przykłady dobrych praktyk w zakresie infrastruktury rowerowej spełniającej 5 niezbędnych wymogów: spójności, bezpośredniości, bezpieczeństwa, atrakcyjności i wygody. „Program...” ma określone ramy czasowe, sięgające roku 2016.

VIII. Wnioski ogólne

- Rekreacja rowerowa jest znanym i preferowanym przez mieszkańców Olsztyna sposobem aktywnego spędzania wolnego czasu
- Badania statystyczne wskazują, iż dalszy wzrost popularności rowerowej rekreacji jest uzależniony od dalszego rozwoju dostępnej infrastruktury
- Rozwój rekreacji z wykorzystaniem roweru ma mocne oparcie w miejskich dokumentach opracowanych przez specjalistów zajmujących się różnymi dziedzinami- gospodarką, ochroną środowiska, sportem, marketingiem, transportem i innymi
- Badania natężenia ruchu rowerowego wskazują na to, iż obecnie nie jest to możliwy do pominięcia margines, ale dosyć znaczny i ciągle rosnący odsetek użytkowników lokalnych dróg
- Nawet złe warunki drogowe (remonty dużych arterii drogowych- al. Wojska Polskiego, ul. Artyleryjska) nie zmieniają znacznie liczby rowerzystów na obserwowanym terenie
- Rozkład i charakter ruchu pieszego w Lesie Miejskim nie wydają się stanowić problemu dla użytkowników „Systemu...”
- System Tras Rowerowych w Lesie Miejskim spotkał się z życzliwym odbiorem użytkowników, którzy sugerują konieczność dalszego rozwoju tej sieci.

*Mirosław Arczak
Olsztyn, wrzesień 2010 r.*