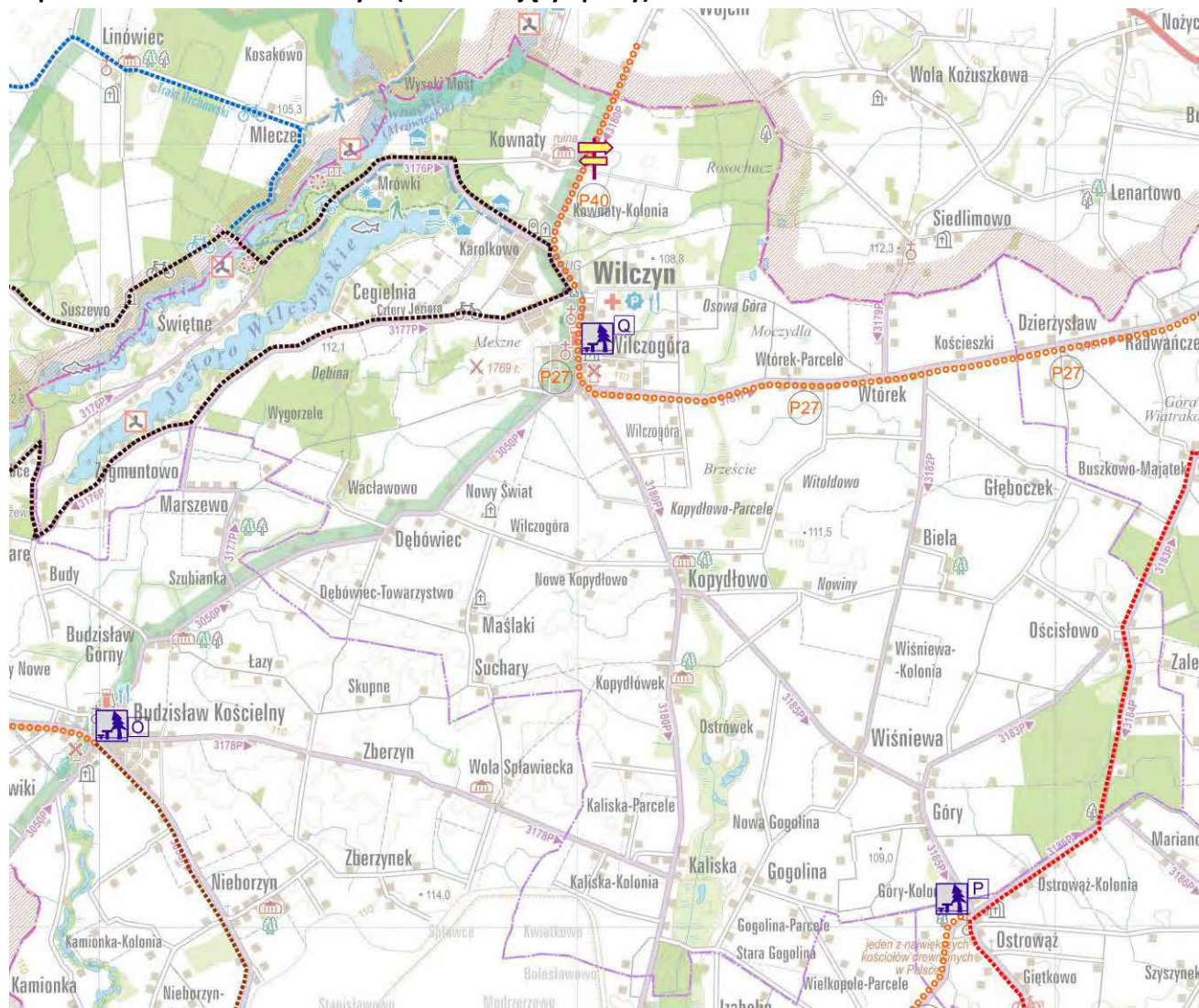


#### 4.1.14. Gmina Wilczyn

Rysunek 42. Mapa turystyczna gminy Wilczyn z przebiegiem dróg rowerowych wraz z niezbędnym doposażeniem infrastrukturalnym (stan istniejący i plany).



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie © "Mapa turystyczna Powiatu Konińskiego" wyd. I, 2013 r. ISBN - 978-83-63691-02-8, ARTEM Janusz Malinowski

#### Uzasadnienie nowych dróg i obiektów infrastruktury:

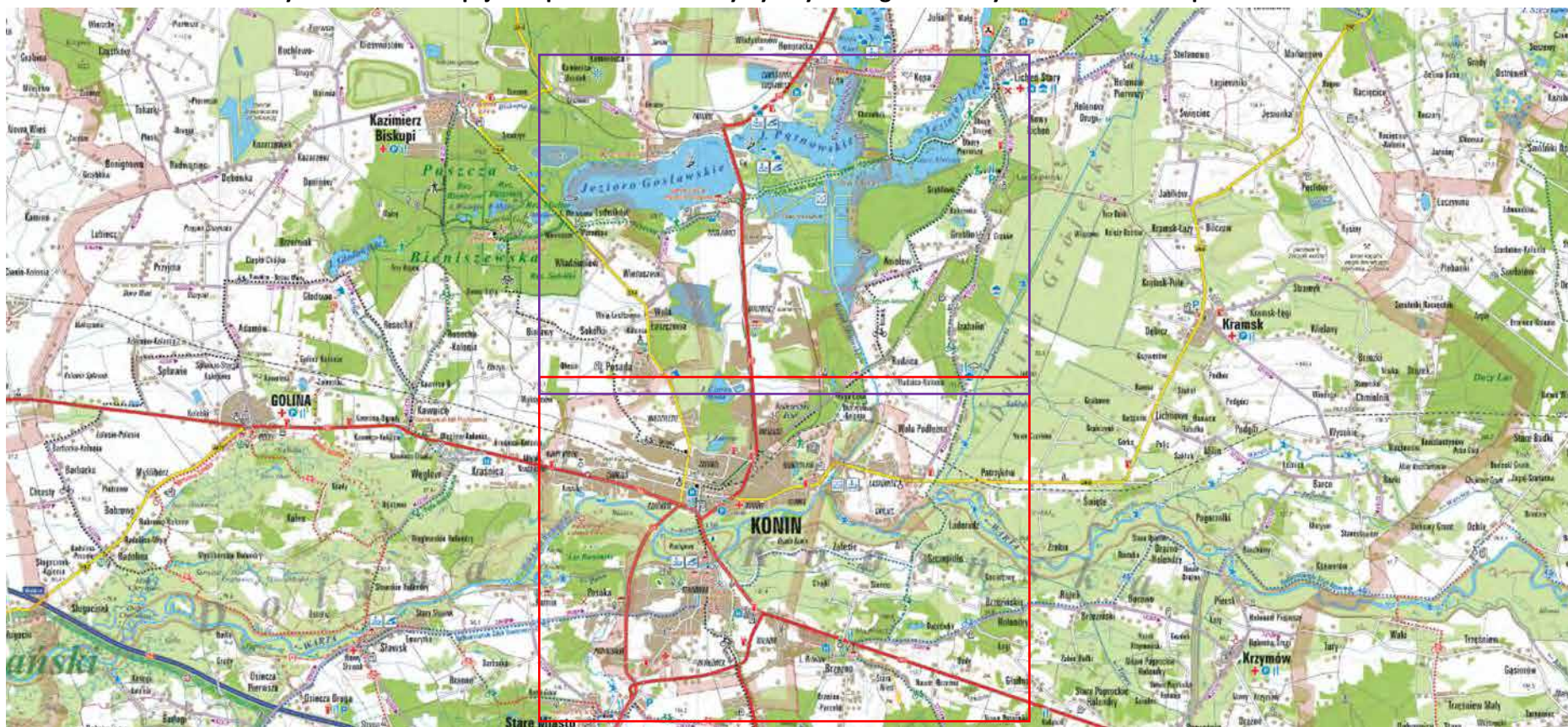
- **P27.** Droga Skulsk – Wilczyn przez Skulską Wieś i Wilczogórę. Droga o walorach krajoznawczych ale także droga tranzytowa i dojazdowa. Połączenie między miejscowościami gminnymi. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wyłącznie dla rowerów o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **P40.** Droga Wilczyn – Kownaty (dalej poza OFAK). Droga o walorach krajoznawczych ale także droga dojazdowa. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wyłącznie dla rowerów o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **Q.** Punkt wypoczynkowy i przechowalnia dla rowerów – Wilczyn.

Zaproponowana sieć nowych dróg rowerowych na terenie powiatu konińskiego została opracowana z zachowaniem przesłanek i założeń przedstawionych we wstępie rozdziału 4. Sumarycznie nowe drogi mają długość 357 km (Uwaga: niektóre z dróg mają początek / koniec na terenie miasta Konina, sumarycznie długość dróg na terenie miasta Konina wynosi 35,9 km).

## 4.2. Koncepcja sieci dróg rowerowych w Koninie

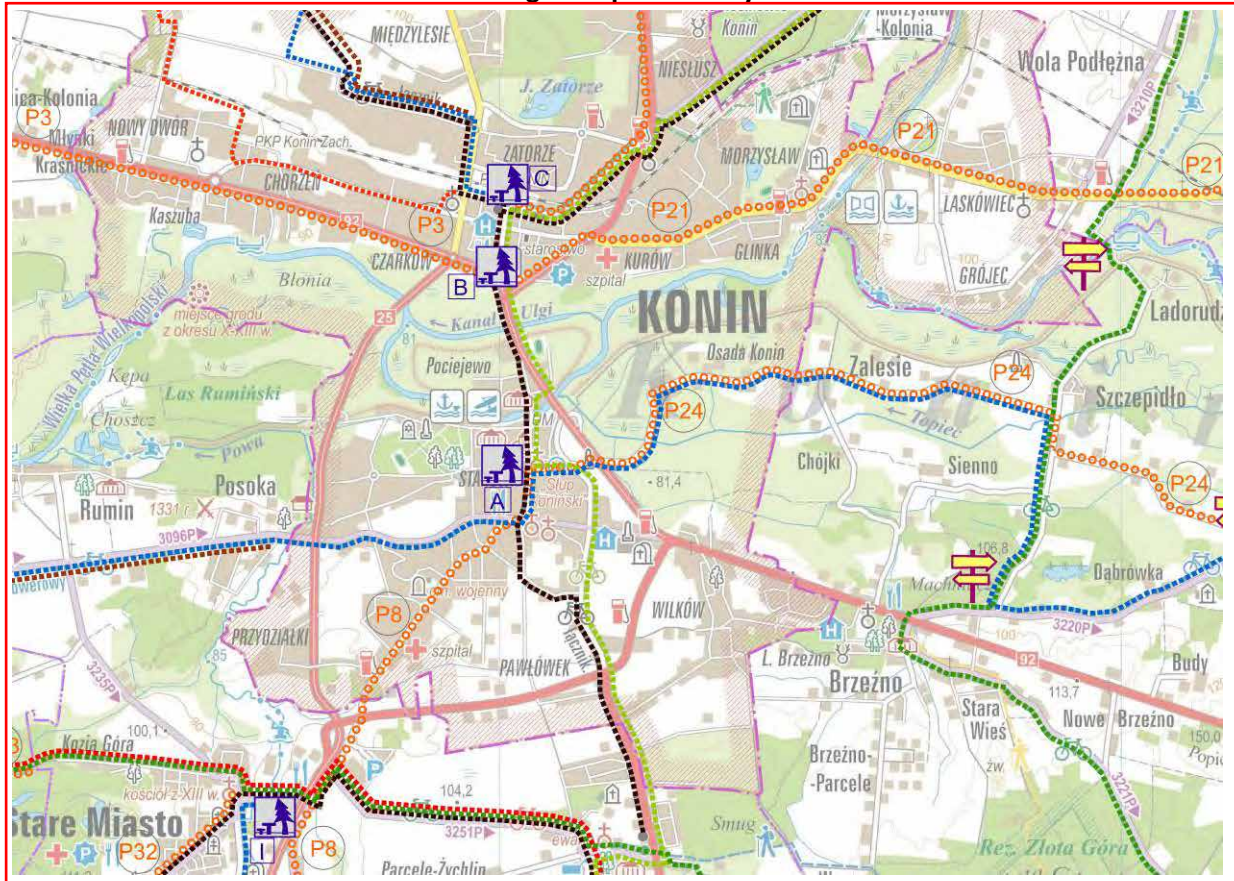
Na Rysunku 42 przedstawiono zakres poszczególnych map – o wyższym poziomie szczegółowości – zawierających informacje o planowanym przebiegu dróg rowerowych (tzw. Ścieżek) w mieście Koninie (rysunki 43 i 44). Użyty kod kolorowy ramki na mapie zbiorczej odpowiada ramce na mapie szczegółowej.

Rysunek 43. Koncepcja uzupełnienia sieci turystycznych dróg rowerowych w Koninie – Mapa zbiorcza.



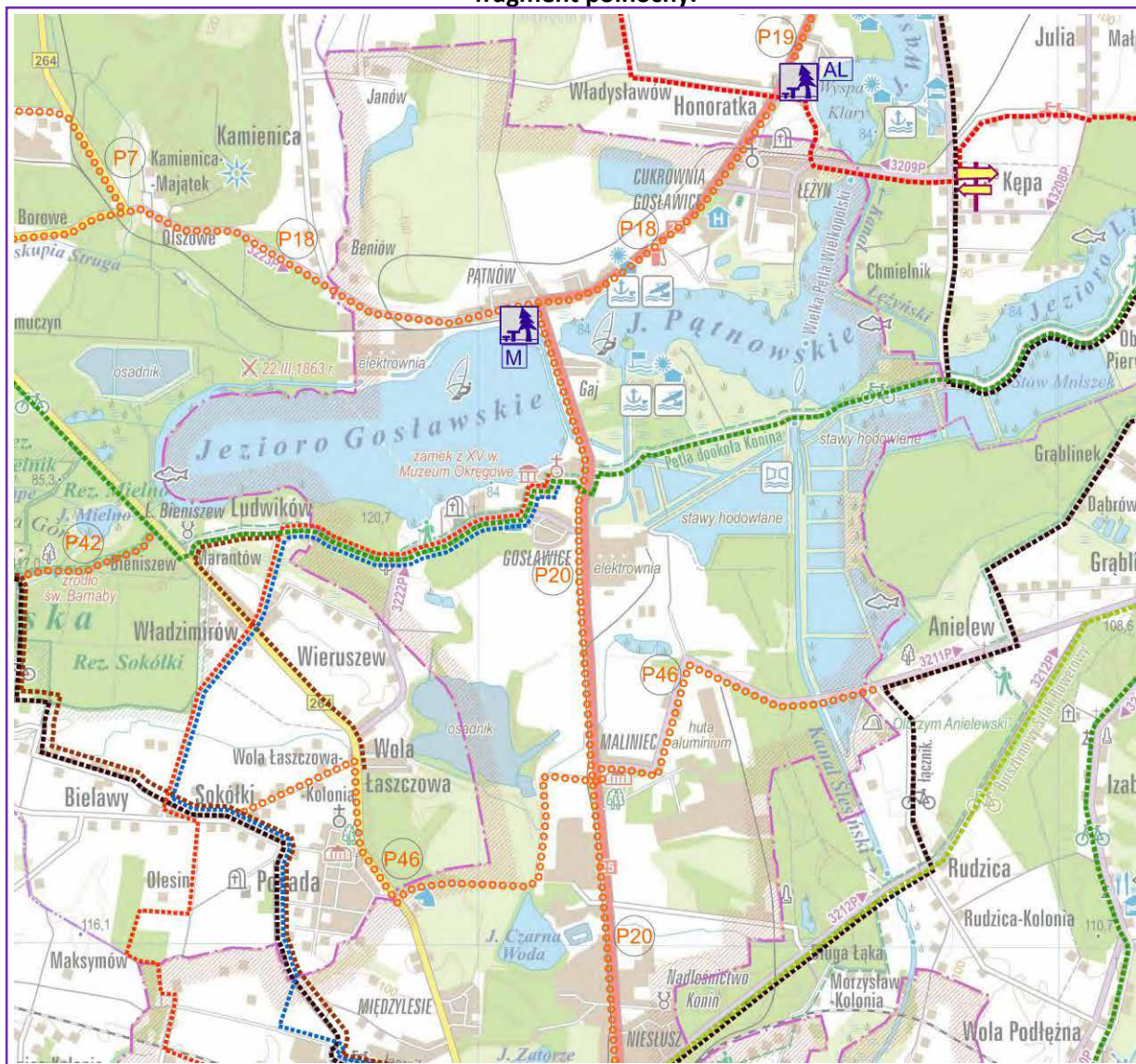
Źródło: Opracowanie własne na podkładzie: © "Mapa turystyczna Powiatu Konińskiego" wyd. I, 2013 r. ISBN - 978-83-63691-02-8, ARTEM Janusz Malinowski.

Rysunek 44. Koncepcja uzupełnienia sieci turystycznych dróg rowerowych w Koninie – fragment południowy.



Zródło: Opracowanie własne na podkładzie © "Mapa turystyczna Powiatu Konińskiego" wyd. I, 2013 r. ISBN - 978-83-63691-02-8, ARTEM Janusz Malinowski.

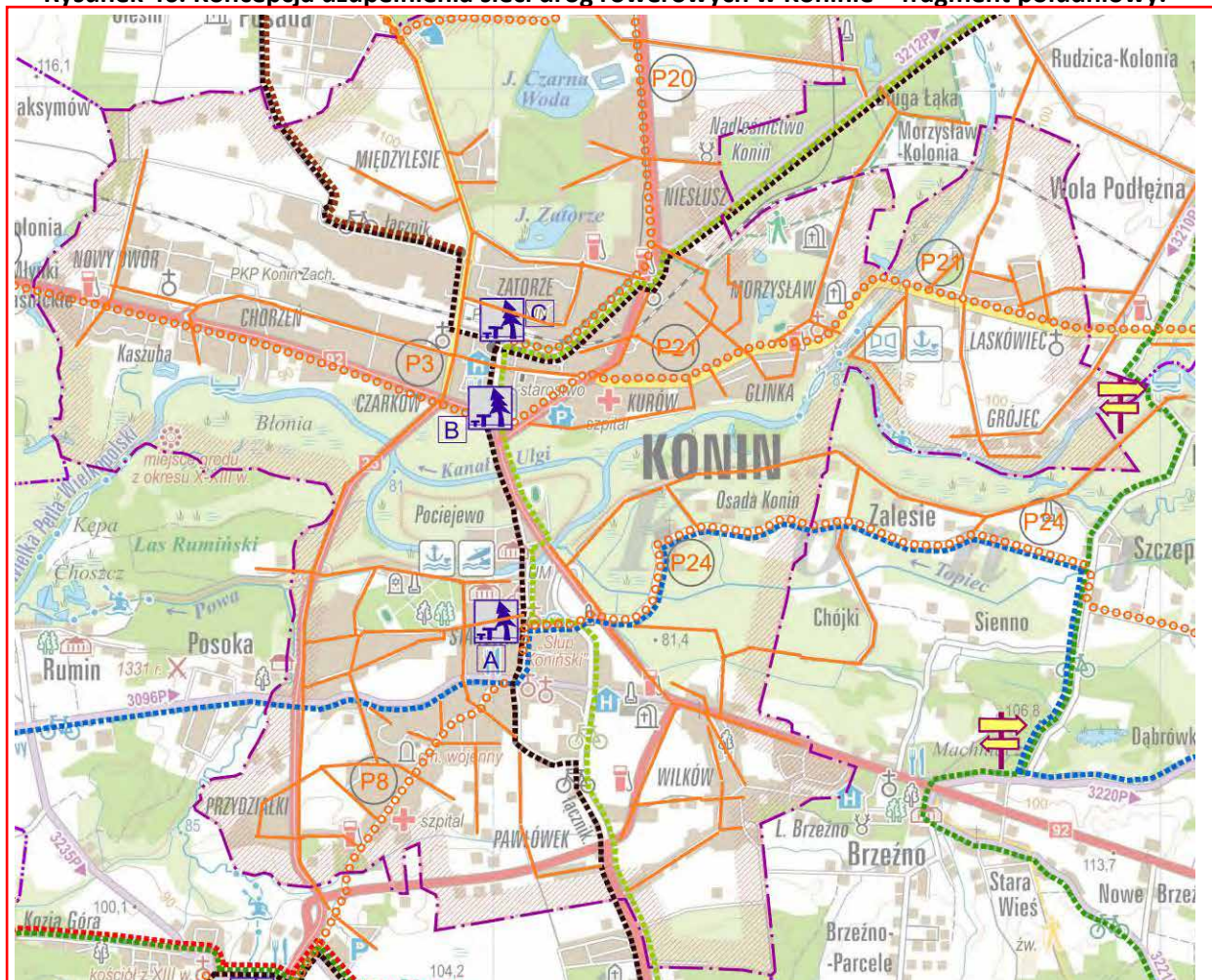
Rysunek 45. Konceptcja uzupełnienia sieci turystycznych dróg rowerowych w Koninie – fragment północny.



Zródło: Opracowanie własne na podkladzie © "Mapa turystyczna Powiatu Konińskiego" wyd. I, 2013 r. ISBN - 978-83-63691-02-8, ARTEM Janusz Malinowski.

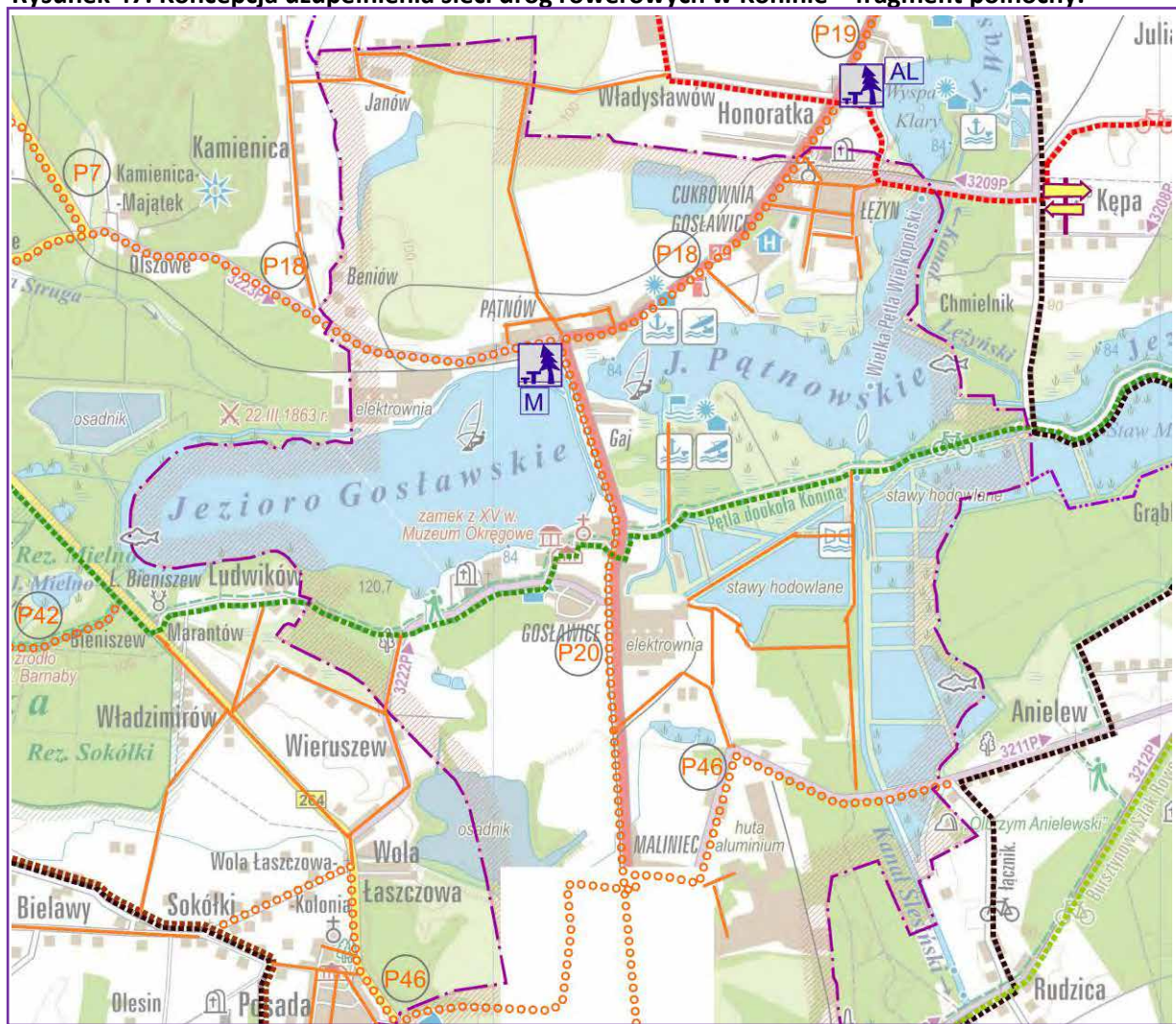
Na Rysunku 45 i 46 przedstawiono planowany przebieg dróg rowerowych (tzw. Ścieżek) w mieście Koninie. Użyty kod kolorowy ramki na mapie zbiorczej (rys 42) odpowiada ramce na mapie szczegółowej.

**Rysunek 46. Koncepcja uzupełnienia sieci dróg rowerowych w Koninie – fragment południowy.**



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie © "Mapa turystyczna Powiatu Konińskiego" wyd. I, 2013 r. ISBN - 978-83-63691-02-8, ARTEM Janusz Malinowski.

Rysunek 47. Koncepcja uzupełnienia sieci dróg rowerowych w Koninie – fragment północny.



Źródło: Opracowanie własne na podkładzie © "Mapa turystyczna Powiatu Konińskiego" wyd. I, 2013 r. ISBN - 978-83-63691-02-8, ARTEM Janusz Malinowski.

Przełanki do budowy i uzupełnienia znakowanych (turystycznych i tranzytowych połączeń rowerowych) zostały przedstawione we wstępie do rozdziału 4. W uzupełnieniu do w/w przełank plany dróg rowerowych na terenie miasta muszą zapewniać szybką i bezpieczną komunikację na krótkich dystansach – w obrębie miasta. System dróg powinien spinać się z drogami opisanymi w rozdziale 4.1. oraz istniejącymi drogami rowerowymi obu typów („turystycznymi” i „miejskimi”) w spójny system.

Na terenie miasta Konina rekomenduje się wyznakowanie i budowę następujących połączeń tranzytowych i turystycznych (o charakterze łącznikowym):

- **P3.** Droga z Gminy do Konina (wzdłuż drogi nr 92). Droga o charakterze tranzytowym gwarantująca szybkie połączenie rowerowe. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wzdłuż istniejącej drogi publicznej z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **P8.** Droga z Lubin (dalej na południe do Zbierska) do Konina. Droga przebiega przez gminy Rychwał, Stare Miasto, Konin. Na terenie gminy Stare Miasto droga o charakterze tranzytowym i dojazdowym o dużych walorach krajobrazowych. Droga po części wzdłuż

istniejącej drogi publicznej nr 25 po części po śladzie szlaku niebieskiego. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów wzdłuż istniejącej i ruchliwej drogi publicznej. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).

- **P18.** Droga z Honoratki do Kazimierza Biskupiego przez Pątnów (wzdłuż drogi nr 25). Droga tranzytowo – dojazdowa o walorach krajoznawczych. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wzdłuż istniejącej drogi publicznej z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **P20.** Droga z Konina (PKP) do Pątnowa. Droga o charakterze tranzytowych i dojazdowym o dużych walorach krajoznawczych. Droga po części wzdłuż istniejącej drogi publicznej nr 25. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów wzdłuż istniejącej i ruchliwej drogi publicznej. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **P21.** Droga Konin – Lichnowo (częściowo wzdłuż drogi 266). Droga tranzytowo – dojazdowa o walorach krajoznawczych (na trasie Konin – Kramsk). Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wzdłuż istniejącej drogi publicznej z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **P24.** Droga Krzymów – Konin przez Rożek i Zalesie. Połączenie tranzytowo-dojazdowe o niskich walorach turystycznych. Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wzdłuż istniejącej drogi publicznej z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **P46.** Droga Sokółki – Anielew przez Maliniec. Połączenie tranzytowo-dojazdowe o dużych walorach turystycznych (jako łącznik szlaków czarnych). Droga wymagać będzie projektu i budowy pasa wzdłuż istniejącej drogi publicznej z przeznaczeniem wyłącznie dla rowerów. Droga rowerowa o nawierzchni asfaltowej (ewentualna, choć nie rekomendowana - kostka betonowa).
- **A. Punkt wypoczynkowy i przechowalnia dla rowerów** – Konin Starówka.
- **B. Punkt wypoczynkowy i przechowalnia dla rowerów** – Konin PKP (strona południowa)
- **C. Punkt wypoczynkowy i przechowalnia dla rowerów** – Konin PKP (strona północna).
- **AL. Punkt wypoczynkowy i przechowalnia dla rowerów** – Konin Posoka

Otrzymany dokument: *Koncepcja połączenia ścieżek rowerowych w Koninie* (wykonany przez Przedsiębiorstwo Projektowo-Budowlane „Probud” Roman Urbaniak), datowane na listopad 2011 spotkał się z krytyką części środowiska zainteresowanego rozwojem bezpiecznej komunikacji rowerowej w Koninie. W dokumencie opublikowanym w sieci, zatytułowanym „*Ścieżki rowerowe w Koninie: Projekt inny niż raport rowerzystów*”, (2012-01-19, <http://konin.naszemiasto.pl>, dostęp 8.10.2014 r.) koncepcja została poddana ocenie. Autorzy dokumentu są zgodni z przedstawicielami miasta, iż istniejący system liczący 22 km jest dalece niewystarczający. Wyróżniają jednak uzasadnione obawy iż plany rozbudowy do 100 km mogą być w krótkiej perspektywie nierealne. Opracowana przez rowerzystów inwentaryzacja (cytowana wcześniej) potwierdza iż istniejące drogi rowerowe nie spełniają oczekiwań. Drogi nie łączą się w logiczną całość, nawierzchnia dróg niepotrzebnie spowalnia rowerzystów, są prowadzone w nieprzemysłanych miejscach, nie są odpowiednio oznaczone i nakładają się na trakty pieszych. Należy podkreślić, że sam projekt firmy „Probud”, który ogólnie



uzyskał dość krytyczną ocenę, został słusznie doceniony w niektórych jego fragmentach. Ustami Prezesa "Sport Club Konin" środowisko rowerzystów wyraża pozytywną ocenę koncepcji połączenia istniejących dróg dla rowerów na szlakach północ-południe i wschód-zachód. Zwracając uwagę na wiele niedociągnięć w proponowanych rozwiązaniach szczegółowych, chociażby braku bezpiecznego wyjazdu z miasta w stronę jezior. Jak czytamy, koncepcją rozczarowana była także Rada Miejska. Uwagi dotyczyły przede wszystkim niskiego poziomu szczegółowości (co akurat w przypadku koncepcji wydaje się być zarzutem chybionym) ale przede wszystkim poprowadzeniem ścieżek *na prywatnych gruntach i bez zachowania należytej odległości od torów kolejowych*. Wg niektórych Radnych, na bazie tej koncepcji nie da się przygotować projektu.

Pomimo krytycznej oceny dokument ten zawiera jednak wiele propozycji rozwiązania kwestii spójności sieci połączeń rowerowych w mieście, które to rozwiązania – po wykonaniu odpowiednich projektów - nadają się do realizacji (np. droga pod wiaduktem na ul. Ametystowej – co do którego to odcinka istnieje zgodność projektantów i przedstawicieli środowiska rowerzystów). Przedmiotowe opracowanie, na dużo wyższym poziomie ogólności w ogóle nie wkracza w obszary planowania i wykonawstwa, ma za zadanie jedynie wskazać oczekiwane kierunki działań. Dlatego też dzieląc uwagi lokalnego środowiska rowerzystów zaleca się przeprowadzenie szczegółowych prac planistycznych (dokument „Probud’u” jest dokumentem koncepcyjnym, co potwierdzają także Władze Miasta) obejmujących analizę natężenie ruchu pomiędzy osiedlami mieszkaniowymi a obszarami usług centrotwórczych, szkołami, urzędami, centrami handlowymi, biurami, zakładami przemysłowymi itd. Analiza powinna obejmować przede wszystkim natężenie całego ruchu, badanie istniejącego ruchu rowerowego oraz analizę potencjału dla komunikacji rowerowej (zainteresowanie mieszkańców Konina zmianą dotychczasowych metod i sposobów komunikacji – zwłaszcza z wykorzystaniem samochodów osobowych – na rower). Z punktu widzenia poszczególnych osób będą to deklaracje te i decyzje początkowo będą trudne, jednak jeśli uda się stworzyć spójny system ścieżek rowerowych, pozwalający na sprawny przejazd wzdłuż głównych osi komunikacyjnych w mieście bez ryzyka kolizji, docelowo może to doprowadzić do znaczącej zmiany jakości życia i komunikacji w mieście. W pracach projektowych należy uwzględnić prawo miejscowe – w postaci miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz stosunki własnościowe na terenach, na których planuje się poprowadzenie dróg.

**Orientacyjna (przybliżona) długość dróg rowerowych w Koninie powinna docelowo wynosić nie mniej niż 60 km (koncepcja „Probud’u” obejmowała około 80 km). Wielkość ta zapewnia płynne połączenie na osiach wschód zachód oraz północ południe z uwzględnieniem potrzeby skomunikowania wszystkich osiedli i dzielnic z węzłowymi punktami komunikacji zbiorowej. Zaznaczamy, że drogi wyjazdowe na głównych kierunkach zostały opisane w rozdziale 4.1. Taką długość dróg w mieście – 60 km - przyjęto do obliczeń (patrz następny rozdział).**