

Przekształcenie nieczynnej linii kolejowej w promenadę w Zielonej Górze

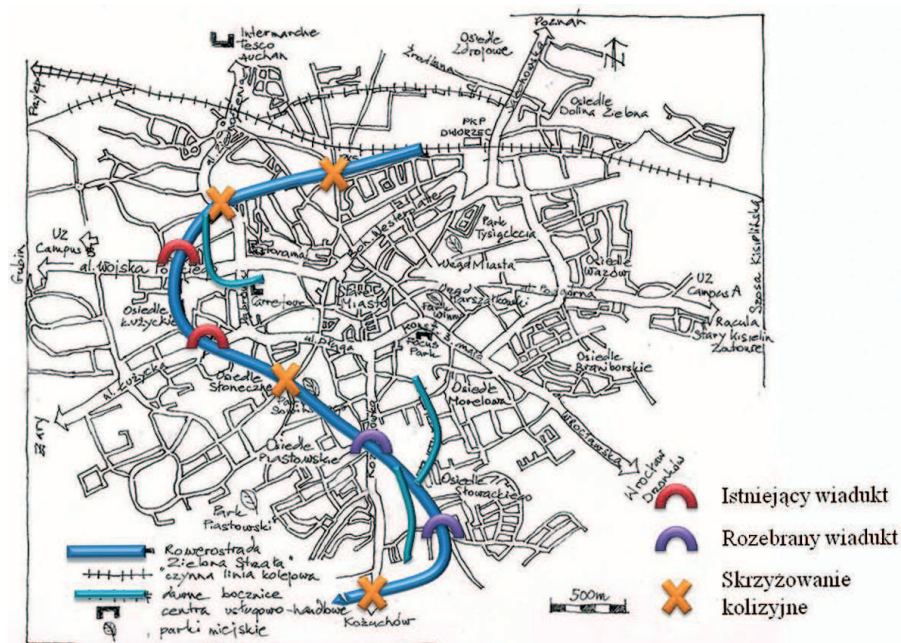
Marta Skiba

Transformation of Dormant Railway Line in a Promenade in Zielona Góra

Zielona Góra poza nazwą coraz mniej kojarzy się z zielenią. Położona na kilku wzgórzach a otoczona lasami, nie posiada niezabudowanych terenów potrzebnych dla rozwoju miasta. Konsekwencją tego są stałe wycinki lasów odsuwające coraz bardziej zieleni od historycznego centrum. Niestety, wewnątrz miasta nie ma zbyt wielu terenów zieleni, występuje jedynie zieleni pocementarna oraz zieleni towarzysząca obiektom oświatowym, użyteczności publicznej i kilka skwerów. Terenów zieleni parkowej w Zielonej Górze jest za mało, a brak ten jest dotkliwy zwłaszcza w rejonach, które nie graniczą bezpośrednio z lasem.

Zielona Góra pozbawiona jest terenów zieleni, jakie w innych mia-

stach zachowały się wzdłuż rzek lub terenów pofortyfikacyjnych. Jedyny ciek wodny „Złota Łączka” zasilający w średniowieczu fosę, dawno już został skanalizowany i płynie rurą pod miastem. Miasto nie było także wyposażone w rozbudowany system fortyfikacyjny, który w układach przestrzennych wielu miast europejskich, spowodował rozluźnienie zabudowy i umożliwił utworzenie w miejscu dawnej fosy i rozebranych murów miejskich – promenady. Niestety tereny dawnej fosy, pomimo że trudne z uwagi na nośność gruntów, zostały już dawno zabudowane budynkami na palach i płytach. Duże tereny poprzemysłowe w centrum miasta zajęto w ostatnim roku nowe centrum handlowo-rozrywkowe



Ryc. 1. Schemat przebiegu rowerostrady przez centrum Zielonej Góry „Zielona Strzała”

Fig. 1. Cycle path through the centre of Zielona Góra “Green Arrow”



Ryc. 2. Początek trasy Rowerostrady

Fig. 2. Start of bike path

już inne miasta jak: Nowy Jork wraz z nieczynną High Line (zakończenie przekształcania w otwartą przestrzeń publiczną przewidziano na 2009 r.) oraz Chicago z nieczynnym Bloomingdale Train i Rotterdam z Hofpleinlijn [źródło: www.thehigh-line.org/images/gallery_promenade.html].

Nieczynna linia kolejowa

Dormant railway line

Przez wiele lat, nie tylko w Zielonej Górze, tereny przyległe do torowisk uważano za nieatrakcyjne. Obrazuje tę tendencję widok miasta od strony linii kolejowej oglądany z okien, przejeżdżających przez miasto, pociągów. Wzdłuż terenów przyległych do torowiska zabudowa jest nieuregulowana, stoją tam bezładnie rzędy blaszanych lub murowanych garaży, budynków magazynowych, składów, fragmenty ogrodzeń, umocnień skarp itp. Mury od strony torów kolejowych często ozdobione są graffiti. Jest to mało efektowny i chyba najbardziej zaniedbany teren w mieście: zaśmiecony i zachwaszczony.

W Zielonej Górze teren po nieczynnej kolei średnicowej w kierunku Kożuchowa jest wydzielony i częściowo ogrodzony, choć w wielu przypadkach jest to ogrodzenie szczątkowe, płoty pełne dziur, rozbitych i rozebranych przesęt. Tylko

Ryc. 3. Nieczynne torowisko – trasa między domami

Fig. 3. The abandoned railway line – path between houses

(Focus Park). Nie ma, zatem terenów poprzemysłowych, ani niezabudowanych – nadających się na przestrzeń publiczną o funkcji rekreacyjnej, której tak bardzo w mieście brakuje [Kopta 1984].

„Promenade Plantée”

Doświadczenia zachodnioeuropejskie w tworzeniu promenad łączą się z pojęciem publicznego ciągu spacerowego. Powstawały najczęściej w XIX i XX wieku w miejscach po zlikwidowanych murach obronnych lub na terenach pofortecznych.

„Promenade Plantée” to promenada utworzona trzynaście lat temu w Paryżu, w miejscu nieczynnej linii kolejowej w kierunku Varenne-Saint-Maur. Promenada ta, rozpoczyna się przy gmachu opery na Place de la Bastille, przecina dwunastą dzielnicę i biegnie na wiadukcie, do wschodnich przedmieść. Największą atrakcją promenady jest spacer górą wiaduktu, pozwalający z wysokości trzech kondygnacji dostrzec detale architektoniczne niewidoczne z poziomu ulicy. Jest to świetny przykład „zielonej” rewitalizacji terenów poprzemysłowych, który podchwyciły



Ryc. 4. Nieczynne torowisko
– trasa przy osiedlu

Fig. 4. The abandoned railway line
– path nearby housing estate

w części przebiegu trasy zachowały się podkłady i szyny kolejowe, czasem nawet zwrotnice.

Teren dawnego torowiska wyraźnie ogranicza przestrzeń i stanowi przerwy pomiędzy zespołami zabudowy, można powiedzieć, że stanowi linię graniczną. Skarpy i nasypy kolejowe stanowią zamknięcia przestrzeni, natomiast wykopy linii kolejowej są przerwami w układzie przestrzennym. Zarówno na skarпах, jak i w wykopach wyznaczyć można punkty widokowe, pozwalające na oglądanie znacznego fragmentu miasta lub jego sylwety.

Rowerostrada „Zielona Strzała”

Cycling route “Green Arrow”

Możliwość adaptacji terenów po linii kolejowej stwarza niepowtarzalną okazję zagospodarowania terenu torowiska położonego w samym centrum miasta, zaniedbanego i najczęściej omijanego przez mieszkańców. Dlatego też, przystosowanie tego terenu dla potrzeb szybkiej trasy rowerowej, uzyskało znaczne poparcie wśród mieszkańców i władarzy miasta (ryc. 1). Szybka trasa rowerowa, zwana potocznie rowerostradą, została oficjalnie nazwana „Zieloną Strzałą” [Stadium... 2000, Uchwała Rady Miasta Zielona Góra w sprawie uchwalenia MPZP].

Trasa rowerowa została wytyczona w ten sposób, aby w większo-



ści przebiegała korytarzem dawnego torowiska. Właścicielem większości terenu jest Skarb Państwa, a użytkownikiem wieczystym są Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna. W miejscach skrzyżowań linii kolejowej z ulicami miejskimi, właścicielem terenu jest najczęściej Skarb Państwa, a zarządzającym lub administrującym – Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich. Miasto rozpoczęło negocjacje w sprawie pozyskania tych terenów (ryc. 2, 3, 4).

W dokumentach, trasa rowero-
wa powinna pozostać wydzielonym
korytarzem z urządzoną zielenią

towarzystwą, ponadto powinna być wyposażona w elementy małej architektury typu kosze na śmieci, ławki, pachołki oraz elementy placów zabaw dla dzieci. Powinna zapewnić odpowiednie parametry techniczne: szerokość pasa – dla dwukierunkowego ruchu rowerowego i wydzielony pas ruchu pieszego, spadki i nawierzchnię umożliwiającą poruszanie się osobom na wózkach inwalidzkich oraz pojazdom specjalnym [Kopta 1984, Skiba 2004, Zalewski 1991].



Ryc. 5. Nieczynne torowisko
– trasa między osiedlami

Fig. 5. The abandoned railway line
– path between housing estates

Ryc. 6. Torowisko dawno nieczynnej kolei średnicowej w kierunku Koźuchowa

Fig. 6. The abandoned railway line connecting Zielona Góra and Koźuchów



Komunikacja i ścieżki rowerowe

Communication
and cycling paths

Układ sieci komunikacyjnej w Zielonej Górze można określić jako promienisto-pierścieniowy o narastającym natężeniu ruchu. Zewnętrzna obwodnica miejska przenosi obciążenie tranzytowe o znaczeniu ponadmiejskim. Wewnętrzna półobwodnica spinająca 6 z 9 promieni dróg wylotowych z miasta, o rozdzielonych kierunkach ruchu, przenosi obciążenie na dominującym kierunku ruchu południowy-zachód, północny-wschód. Główne ulice zbiegają się promieniście w śródmieściu, gdzie dominuje na ulicach ruch jednokierunkowy. W obrębie Starego Miasta przecinają się wszystkie osie sieci ulicznej. Na zachodnim i południowym obrzeżu centrum, deformuje układ promienisty dwujezdniowy ciąg ulic (Zjednoczenia, Dąbrówki, Długiej i Konstytucji 3-go Maja), który w formie półobwodnicy łączy się z dwujezdniową aleją (Wojska Polskiego przechodzącą w Bohaterów Westerplatte) rozdzielając niejako miasto na część północną i południową. Przez te ulice prowadzi sieć ścieżek rowerowych o znaczeniu ogólnomiejskim. Ulice te nie posiadają jednak wydzielonego pasa ruchu do jazdy na rowerze, a że są dość mocno obciążone ruchem, w tym transportem samochodowym



Ryc. 7. Nieczynne torowisko – trasa w wykopie

Fig. 7. The abandoned railway line – path in the excavation site

– są niebezpieczne dla rowerzystów (ryc. 5, 6, 7).

Czynna linia kolejowa odcina północną część miasta powodując niewielkie zakłócenia przestrzenne. Z tego względu północna część miasta wymaga poprawy układu komunikacji i wytworzenia nowych powiązań ze Śródmieściem, zwłaszcza w okolicach dworca kolejowego i blisko położonego osiedla (Dolina Zielona). Z analizy wynika, że bezkolizyjna ścieżka rowerowa i pieszka, poprowadzona nad lub pod linią kolejową częściowo poprawiłaby układ komunikacyjny, a tym samym bezpieczeństwo mieszkańców. Pełną jednak poprawę zapewni dopiero rozbudowa układu komunikacji kołowej [Kopta 2000, Molenschot 1996].

Relacja szybkiej trasy rowerowej do pozostałych dróg w sieci powinna być uprzywilejowana [Skiba 2004, Zalewski 1991]. Wynika to z założeń bezpieczeństwa i bezkolizyjnego przejazdu przez miasto, a także z jej ponadlokalnego znaczenia. Trasy sieci dróg rowerowych, biegnące promieniście od śródmieścia powinny płynnie włączać się do niej.

Istniejące parki zielonogórskie są niewielkie, a większość z nich zlokalizowana jest w Śródmiejskim Zespole Dzielnicowym lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Najbardziej wartościowe tereny zieleni jak parki: Tysiąclecia, Sowińskiego, Winny oraz Piastowski pozostają poza bezpośrednim przebiegiem trasy i dlatego tak ważne jest wprowa-

dzenie zieleni wzdłuż proponowanej trasy rowerowej [Skiba 2007].

Fotografie i schemat wykonała autorka.

Figures made by author.

Marta Skiba

Institut Budownictwa
Uniwersytet Zielonogórski
Institute of Structural Engineering
University of Zielona Góra

Literatura

1. http://www.thehighline.org/images/gallery_promenade.html
2. Kopta T. 1984, *Rower w ruchu drogowym*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa.
3. Kopta T., 2000, *Realizacja narodowej polityki rowerowej Wielkiej Brytanii w Colchester – dobry przykład dla polskich samorządów* [w:] „Transport Miejski”, nr 5/2000.
4. Molenschot T., 1996, *Rozwiązania korzystne dla ruchu rowerowego* [w:] „Transport Miejski”, nr 5–6/1996.
5. Skiba M., 2004, *Analiza możliwości przystosowania terenu po nieczynnej linii kolejowej w kierunku Kozuchowa na ciąg pieszo-rowerowy* (maszynopis).
6. Skiba M., 2007, *Obraz Zielonej Góry w badaniach preferencji mieszkańców oraz studentów Uniwersytetu Zielonogórskiego sporządzonych na podstawie map mentalnych* [w:] „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej” – Architektura i Urbanistyka, nr 11, s. 81–91.

7. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Zielona Góra*, uchwała XXIV/256/2000 Rady Miasta w Zielonej Górze z dnia 28 marca 2000 r.

8. Uchwały Rady Miasta Zielona Góra w sprawie uchwalenia MPZP, dotyczące terenu po nieczynnej linii kolejowej w kierunku Kozuchowa.

9. Zalewski A., 1991, *Wpływ infrastruktury komunikacyjnej i czynników środowiskowych na ruch rowerowy w miastach średnich*, Warszawa.