

Załącznik
do Uchwały Nr/10
Rady Miejskiej Wrocławia
z dnia..... 2010 r.

POLITYKA ROWEROWA WROCŁAWIA

SPIS TREŚCI

I.	WPROWADZENIE.....	3
II.	CELE POLITYKI ROWEROWEJ WROCŁAWIA.....	3
1.	CELE STRATEGICZNE.....	3
2.	CELE BIEŻĄCE.....	4
III.	TRANSPORT ROWEROWY WE WROCŁAWIU.....	4
3.	ROWEROWY POTENCJAŁ WROCŁAWIA.....	4
4.	INTEGRACJA POLITYKI ROWEROWEJ Z POLITYKĄ FUNKCJONALNĄ I PRZESTRZENNĄ MIASTA	5
IV.	INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ.....	6
5.	INSTRUMENTY FORMALNO-PRAWNE.....	6
6.	INSTRUMENTY PLANISTYCZNE I FINANSOWE.....	6
7.	INSTRUMENTY ORGANIZACYJNE.....	6
V.	MONITORING.....	8

I. WPROWADZENIE

Polityka Rowerowa Wrocławia jest elementem strategii rozwojowej Miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia w Mieście. Wpisuje się wprost w cele Polityki Transportowej Wrocławia, określone w Uchwale Nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r. w sprawie Polityki Transportowej Wrocławia (Biuletyn Urzędowy Rady Miejskiej Wrocławia Nr 8, poz. 354), zakładające ograniczenie uciążliwości transportu dla środowiska i mieszkańców oraz zapewnienie bezpieczeństwa ruchu, obniżenie ekonomicznych i społecznych kosztów transportu.

Jednym z najistotniejszych czynników jakości życia miejskiego jest sprawność komunikacji. Uciążliwości społeczne i ekologiczne powodowane przez rozrost transportu są jednocześnie najbardziej dotkliwymi czynnikami obniżającymi jakość miejskiego środowiska życiowego.

W związku z powyższym, prowadzone są działania mające na celu zrównoważony rozwój transportu, skutkujący w przyszłości ograniczeniem przyrostu zapotrzebowania transportowego i taką jego akomodacją, która zapewni minimalizację negatywnego oddziaływania ekonomicznego, ekologicznego i społecznego.

Wdrażana w tym celu Polityka Rowerowa Wrocławia opiera się o zasadę wspierania efektywnej i niekonfliktogennej formy transportu, jaką jest rower, który ma się stać alternatywnym środkiem transportu w mieście. Uznaje się, że rozpowszechnienie transportu rowerowego wiąże się z wieloma korzyściami ekologicznymi, ekonomicznymi i społecznymi, do których należy zaliczyć:

- 100% osiągnięcie celów podróży w krótkim czasie, szczególnie w centrum Miasta;
- zmniejszenie problemów z parkowaniem;
- udrożnienie ulic zatłoczonych ruchem samochodowym;
- poprawa jakości przestrzeni życiowej w Mieście - minimalizacja hałasu i ilości zanieczyszczeń, zmniejszenie zagrożenia powodowanego przez ruch samochodowy, zmniejszenie zapotrzebowania na przestrzeń transportową;
- poprawa stanu zdrowia użytkowników rowerów;
- możliwość łączenia roweru z innymi środkami komunikacji publicznej.

II. CELE POLITYKI ROWEROWEJ WROCŁAWIA

1. CELE STRATEGICZNE

Głównym celem strategicznym Polityki Rowerowej Wrocławia w perspektywie długoterminowej jest osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w Mieście w 2020 roku.

Realizacja tego celu odbywać się będzie pod hasłem:

Wrocław Miastem przyjaznym rowerzystom.

W konsekwencji realizowane będą strategiczne cele towarzyszące:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu;
- redukcja zagrożeń motoryzacyjnych;
- zwiększenie szybkości przemieszczania się w Mieście;
- popularyzacja proekologicznych zachowań transportowych mieszkańców Miasta.

Celem strategicznym w perspektywie średnioterminowej jest osiągnięcie w roku 2015 co najmniej 10% udziału ruchu rowerowego w liczbie podróży pieszych realizowanych w Mieście.

2. CELE BIEŻĄCE

Dla osiągnięcia celu strategicznego uznaje się za niezbędne:

- zapewnienia dostępności całego Miasta dla ruchu rowerowego,
- uczynienia Miasta przyjaznym dla poruszających się rowerami,
- stworzenia środowiska, w którym rowerzysta będzie czuł się bezpiecznie i miał poczucie wygody porównywalnej do tej, jaką osiąga się, korzystając z innych środków transportu,

co winno doprowadzić do, na tyle dużego, udziału ruchu rowerowego we wszystkich podróżach w Mieście, aby odgrywał istotną rolę w ograniczaniu problemów transportowych Miasta.

Realizacja powyższego wymaga zapewnienia szerokiego poparcia społecznego dla ruchu rowerowego oraz upowszechnienia bezpiecznych zachowań w ruchu zarówno kierowców jak i rowerzystów.

Realizacja głównego celu Polityki Rowerowej Wrocławia wymaga wprowadzania bieżących działań podporządkowanych celowi strategicznemu, mających bezpośredni i namacalny wpływ na funkcjonowanie transportu rowerowego w Mieście.

Do działań tych należą w szczególności:

- rozwój sieci tras rowerowych tak, by tworzyły spójną sieć,
- zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego,
- wzbogacenie infrastruktury rowerowej o parkingi dla rowerów,
- modernizacja istniejącej infrastruktury rowerowej w Mieście,
- działania zmierzające do integracji transportu rowerowego z środkami transportu publicznego,
- działania na rzecz budowy poparcia społecznego dla rozwoju ruchu rowerowego i powstawania udogodnień dla rowerzystów,
- działania popularyzujące bezpieczną koegzystencję kierowców rowerzystów i pieszych,
- działania promujące rower jako alternatywny środek transportu w Mieście oraz turystykę i rekreację rowerową.

III. TRANSPORT ROWEROWY WE WROCŁAWIU

3. ROWEROWY POTENCJAŁ WROCŁAWIA

Wrocław posiada bardzo korzystne uwarunkowania dla komunikacji rowerowej – ciepły klimat, płaskie ukształtowanie terenu i dobrze rozplanowany układ urbanistyczny. Wielkim atutem miasta jest również wyjątkowo duża liczba studentów oraz ludzi młodych zatrudnionych w nowoczesnych firmach wspierających ekologiczne formy transportu oraz otwartość społeczeństwa na współczesne trendy ekologiczne. Poziom dochodów mieszkańców miasta powoduje, iż nie występuje bariera ekonomiczna dostępności roweru.

Naturalne dla dużych miast bariery w zakresie swobody korzystania z samochodów indywidualnych (problemy przeciążenia układu drogowego i trudności z parkowaniem), a także stosunkowo dobrze rozwinięta sieć komunikacji zbiorowej – również sprzyjają rozwojowi transportu rowerowego we Wrocławiu. Rekreacyjnemu wykorzystaniu rowerów sprzyja również zarówno zagospodarowanie terenów miasta – liczne parki, tereny zielone, bulwary nadrzeczne, ogrody działkowe, jak i bardzo atrakcyjne tereny rekreacyjne w niedalekim sąsiedztwie miasta.

Wrocław atrakcyjnie wpisuje się także w sieć tras rowerowych o znaczeniu ponad lokalnym - znajduje się na jednej z tras europejskiej sieci tras rowerowych Euro Velo 9 łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Adriatyckim (Szlak Bursztynowy), a także przez miasto przebiega Rowerowy Szlak Odry – trasa rekreacyjna o znaczeniu ponadregionalnym.

Różnice pomiędzy popularnością i znaczeniem ruchu rowerowego we Wrocławiu oraz w porównywalnych miastach europejskich, wskazują potencjał tkwiący w tym środku transportu.

4. INTEGRACJA POLITYKI ROWEROWEJ Z POLITYKĄ FUNKCJONALNĄ I PRZESTRZENNĄ MIASTA

Polityka Rowerowa Wrocławia, w aspekcie funkcjonalnym, realizowana jest z poszanowaniem zasad zawartych w Polityce Transportowej Wrocławia oraz w obowiązujących dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju Miasta.

Polityka Rowerowa Wrocławia, w odniesieniu do infrastruktury rowerowej, realizowana jest z poszanowaniem zasad polityki przestrzennej Miasta, a w odniesieniu do aspektów technicznych – z uwzględnieniem zasad rozwoju miejskiej infrastruktury transportowej.

Planistyczne i techniczne wymagania w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej określają dokumenty: „Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu” oraz „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia” przyjęte Zarządzeniem Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia w sprawie określenia zasad kształtowania systemu rowerowego we Wrocławiu z dnia 9 czerwca 2005 roku. Dokumenty powyższe przygotowane zostały dla zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury rowerowej. Korzystają z nich instytucje, które biorą bezpośredni udział w planowaniu, projektowaniu i realizacji wszystkich elementów składających się na system tras rowerowych w Mieście.

Integracja polityki rowerowej z przyjętymi przez Miasto kierunkami rozwoju, opiera się na następujących fundamentalnych zasadach:

- konstruowaniu dokumentów strategicznych Miasta z uwzględnieniem potrzeb transportu rowerowego,
- nadaniu transportowi rowerowemu tego samego priorytetowego znaczenia, co środkom transportu zbiorowego,
- planowaniu i realizacji infrastruktury rowerowej, równoległe z realizacjami infrastruktury transportowej miasta,
- propagowaniu roweru jako alternatywnego środka transportu w Mieście,
- propagowaniu turystyki i rekreacji rowerowej w Mieście,
- czynnym współuczestnictwie i współpracy środowiska rowerzystów w działaniach Miasta w sferze polityki rowerowej.

IV. INSTRUMENTY WDRAŻANIA POLITYKI ROWEROWEJ WROCŁAWIA

5. INSTRUMENTY FORMALNO-PRAWNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Wrocławia używane są następujące instrumenty formalno prawne:

- uwzględnianie w sporządzanych lub aktualizowanych dokumentach polityki przestrzennej Miasta (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) obowiązującej wersji „Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu”,
- aktualizacja, adekwatnie do zmieniających się uwarunkowań i stanu wiedzy technicznej w zakresie transportu rowerowego, „Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu” oraz „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego miasta Wrocławia”,
- sporządzenie dokumentów ustalających priorytety i bieżące harmonogramy realizacji inwestycji rowerowych,
- bieżące analizy opracowywanych i wdrażanych dokumentów rozwojowych oraz prowadzonych inwestycji pod kątem zgodności z zapisami Polityki.

6. INSTRUMENTY PLANISTYCZNE I FINANSOWE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Wrocławia używane są następujące instrumenty planistyczne i finansowe:

- Wieloletni Plan Inwestycyjny wraz z wydzieloną pozycją budżetową dotyczącą finansowania działań służących rozwojowi ruchu rowerowego;
- Założenia polityki społeczno-gospodarczej Wrocławia wraz z zawartymi w nich zapisami dotyczącymi ruchu rowerowego,
- budżet miasta i wieloletnie programy finansowe w odniesieniu do inwestycji, zadań remontowych i eksploatacyjnych oraz innych wydatków dla wdrażania polityki rowerowej,

- 4-letnie Programy Rowerowe obejmujące pełne spektrum działań Miasta na rzecz wdrażania polityki rowerowej w tym okresie,
- roczne plany rowerowe opracowywane na podstawie aktualnego Programu Rowerowego uszczegóławiające zadania do wykonania w danym roku.

7. INSTRUMENTY ORGANIZACYJNE

W procesie wdrażania Polityki Rowerowej Wrocławia używane są następujące instrumenty organizacyjne:

Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego w Mieście, która składa się z przedstawicieli wydziałów Urzędu Miejskiego Wrocławia i jednostek organizacyjnych Gminy związanych z wdrażaniem Polityki Rowerowej Wrocławia oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych działających na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.

Rada stanowi interdyscyplinarne forum dyskusji oraz płaszczyznę współpracy Miasta i organizacji społecznych. Do podstawowych zadań Rady należy:

- przygotowywanie wytycznych dotyczących infrastruktury rowerowej do zlecanych koncepcji i projektów drogowych i innych związanych z transportem rowerowym;
- opiniowanie koncepcji i projektów drogowych w zakresie udogodnień dla rowerzystów,
- opiniowanie dokumentów mających na celu rozwój ruchu rowerowego;
- zgłaszanie propozycji działań mających na celu rozwój transportu rowerowego oraz propozycji ich sfinansowania;
- wypracowanie zasad realizacji audytu rowerowego – oceny zgodności opracowywanych dokumentacji z polityką rowerową;
- współdziałanie w aktualizowaniu polityki rowerowej;
- poszukiwanie pozabudżetowych źródeł finansowania inwestycji rowerowych;
- konsultowanie tematów związanych z transportem rowerowym z mieszkańcami Wrocławia;
- opracowanie wieloletniego planu działań promocyjnych w zakresie popularyzacji roweru jako środka komunikacji, budowy akceptacji społecznej dla ruchu rowerowego oraz popularyzacji bezpiecznych zachowań komunikacyjnych.
- inicjowanie i prowadzenie działań zmierzających do poprawy warunków uprawiania turystyki i rekreacji rowerowej w Mieście;
- monitoring wdrażania Polityki Rowerowej Wrocławia.

Koordynator (oficer rowerowy) oraz **Sekcja ds. rozwoju ruchu rowerowego** w strukturach Urzędu Miejskiego Wrocławia. Ich zadaniem jest przygotowywanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania polityki rowerowej, w tym m.in.:

- opracowywanie i przedkładanie Prezydentowi Wrocławia projektów 4-letnich Programów Rowerowych zawierających m.in. priorytety i harmonogramy wdrażania udogodnień dla ruchu rowerowego,
- opracowywanie corocznych planów rowerowych,
- przygotowywanie projektów elementów składowych dokumentów planistycznych i finansowych Miasta odnoszących się do działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego,
- opiniowanie koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej w zakresie udogodnień dla rowerzystów,
- monitorowanie oznakowania i stanu technicznego tras rowerowych, przygotowywanie planów działań modernizacyjnych i remontowych,
- przygotowywanie materiałów i informacji o przebiegu inwestycji dotyczących infrastruktury rowerowej,
- opracowywanie porozumień z przewoźnikami, dotyczących przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej,
- współpraca z organizacjami pozarządowymi i stowarzyszeniami zrzeszającymi rowerzystów,
- współpraca z jednostkami prowadzącymi inwestycje drogowe w Mieście w zakresie tras rowerowych,
- prowadzenie kampanii promujących jazdę rowerem,
- opracowanie zasad funkcjonowania systemu uzgodnień, zapewniającego uwzględnienie zapisów polityki rowerowej podczas realizacji zadań własnych w jednostkach organizacyjnych Miasta.

V. MONITORING

Warunkiem osiągnięcia celów zamierzonych w polityce rowerowej jest konsekwentne egzekwowanie jej zapisów na wszystkich etapach planowania strategicznego, inwestycyjnego i przestrzennego w Mieście, a także monitorowanie skutków tych działań, w szczególności – w zakresie tempa zbliżania się do osiągnięcia zakładanych celów.

Monitorowanie polegać będzie na okresowych analizach działań służących osiągnięciu celów.

Czynniki będące przedmiotem analiz:

- udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście (sprawdzenie co 5 lat w ramach prowadzonych Kompleksowych Badań Ruchu),
- stopień zadowolenia rowerzystów (sprawdzenie raz na 3 lata poprzez badania ankietowe)

oraz sprawdzane na koniec każdego roku kalendarzowego parametry:

- długość wybudowanych lub wyznaczonych nowych tras rowerowych,
- długość nowych tras rekreacyjnych,
- liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów – ogółem i zlokalizowanych przy przystankach komunikacji zbiorowej,
- liczba rowerów dostępnych w wypożyczalni rowerów miejskich,
- roczne nakłady na infrastrukturę rowerową,
- liczba wypadków rowerowych.

Proces oceny wdrażania Polityki według powyższych wskaźników może skutkować wnioskiem o dokonanie korekt metod jej wdrażania.