

**Załącznik nr 1
do Zarządzenia Nr 5493/05
Prezydenta Wrocławia
z dnia 9 czerwca 2005 r.**

**KONCEPCJA PODSTAWOWEJ SIECI TRAS
ROWEROWYCH WE WROCŁAWIU – UKŁAD DOCELOWY
(wersja skrócona)**

Niniejszy skrypt jest skróconą wersją „Koncepcji podstawowego układu tras rowerowych we Wrocławiu”, która mieć ma charakter materiału bezpośrednio wykorzystywanego w pracach planistycznych i projektowych.

WSTĘP

Korzystanie z roweru jest kwestią indywidualnego wyboru. Można jednak za pomocą szeregu zabiegów i przy użyciu różnych środków stworzyć środowisko, w którym rowerzysta będzie czuł się bezpiecznie oraz będzie miał poczucie wygody porównywalnej do tej, jaką osiąga korzystając z innych środków transportu. Rower będzie więc mógł stanowić **„alternatywny środek transportu”** w mieście.

Niniejsze opracowanie zakłada docelowo dostępność całego miasta dla ruchu rowerowego, czyniąc je bardziej przyjaznym dla rowerów. Odpowiada to założeniom polityki transportowej Wrocławia uwzględniającej warunki zrównoważonego rozwoju w transporcie.

Stworzenie warunków zrównoważonego rozwoju transportu w mieście, wymaga przyjęcia długoterminowej strategii. Strategia ta powinna obejmować działania na różnych płaszczyznach związanych, nie tylko z wdrażaniem określonych rozwiązań funkcjonalnych w zakresie komunikacji w mieście, ale również działań mających na celu zmianę świadomości społecznej. Mogą one być prowadzone przy użyciu np. odpowiednio dostarczonej informacji promującej zmianę środka transportu oraz umiejętnie przeprowadzonej edukacji dotyczącej korzyści wpływających z wprowadzanych zmian w mieście.

Koncepcja docelowego układu tras rowerowych powinna być elementem takiej strategii.

Niniejsza koncepcja stanowi początkowy element procesu planowania sieci rowerowej. Na jej podstawie umożliwione będzie przyjęcie oceny pilności realizacji poszczególnych elementów sieci oraz ustalenie harmonogramu ich realizacji. W procesie tworzenia sieci tras rowerowych koncepcja będzie bazą wyjściową dla projektantów rozwiązujących szczegółowo określone elementy sieci w zakresie zachowania parametrów odpowiadających ich wadze. Oczywistym jest, że do pełnego sukcesu, którego wymiernym rezultatem będzie odczuwalny wzrost ruchu rowerowego w mieście, potrzeba też działań na innych płaszczyznach, np. politycznej i społecznej.

Niniejszy dokument ustala przebieg podstawowych tras rowerowych we Wrocławiu wraz z kategoryzacją pozwalającą na ich realizację w odpowiednich parametrach technicznych.

Równoległe do tworzonej koncepcji opracowane zostały „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia”. Stanowią one będą wytyczne do projektowania i mają za zadanie ułatwić projektantom szukanie najlepszych, możliwych do realizacji w konkretnej przestrzeni miejskiej, rozwiązań.

Koncepcja pozwoli również na wpisanie przebiegu najważniejszych tras rowerowych do ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Stanowiąc będzie też bazę do opracowywania przez Zarząd Dróg i Komunikacji planów inwestycyjnych, które odpowiednio realizowane pozwolą na stopniowe stworzenie spójnego systemu tras rowerowych we Wrocławiu.

PODSTAWA OPRACOWANIA

Oczekiwania środowiska cyklistów wrocławskich, skupiających się w „Koalicji Rowerowy Wrocław” dały wyraz w postulatach przekazywanych w ostatnich latach władzom miasta.

W następstwie tych oczekiwań utworzono tzw. Rowerowy Okrągły Stół, jako formę dialogu społecznego pomiędzy ugrupowaniami społecznymi a władzami miejskimi. Konsekwencją prowadzonych rozmów stała się decyzja o stworzeniu Koncepcji docelowego układu tras rowerowych we Wrocławiu. Zlecona została do opracowania w Biurze Rozwoju Wrocławia, jako jednostki Urzędu Miejskiego, zajmującej się planowaniem przestrzennym we Wrocławiu i odpowiadającej za realizację przyjętej przez Radę Miejską Wrocławia polityki przestrzennej w mieście.

Zasady podziału kompetencji z zakresie realizacji systemu rozwoju tras rowerowych we Wrocławiu przyjęte zostały przez Kolegium Prezydenta w dniu 13 maja 2003 r.

ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Koncepcja tras rowerowych jest elementem długofalowej strategii, która obejmować powinna szereg działań towarzyszących mających na celu promocję roweru, jako atrakcyjnego środka transportu i sposobu na życie. Do tych działań zaliczyć należy:

- Działania promocyjne
- Działania edukacyjne
- Realizacja priorytetów wynikających z polityki transportowej Wrocławia
- Zmiany w organizacji ruchu (wnioski do ustawodawcy)
- Stworzenie parkingów dla rowerów

Działania strategiczne i ich wdrożenie powinny być przedmiotem obrad Okrągłego Stołu Rowerowego i decyzji władz miasta.

Cele i sposoby ich weryfikacji

Cel główny:

- Osiągnięcie kilkuprocentowego udziału ruchu rowerowego w całości ruchu pasażerskiego

Cele operacyjne:

- Stworzenie systemu rowerowego spełniającego 5 głównych wymogów: spójności systemu, bezpośredniości, bezpieczeństwa, wygody i atrakcyjności.
- Stworzenie dokumentu będącego podstawą do określania i ustalania przebiegu najważniejszych tras rowerowych w sporządzanych planach miejscowych i przygotowywanych przez ZDiK inwestycji drogowych.

Metody weryfikacji celów

Dla zbadania skuteczności strategii konieczne jest przeprowadzanie badań początkowych oraz bieżącego monitoringu. Zakłada się początkowe pomiary ruchu rowerowego w wybranych punktach i na ciągach komunikacyjnych w postulowanym terminie: dwa lata po przyjęciu Koncepcji.... Chociaż pomiary takie nie pozwolą na zmierzenie udziału ruchu rowerowego w całości ruchu pasażerskiego, umożliwią jednak zbadanie zmian natężenia ruchu w czasie i różnic na poszczególnych relacjach. Pozwoli to ocenić celowość i skuteczność wprowadzania poszczególnych elementów systemu. W zespół działań monitorujących zaangażowane zostanie środowisko rowerowe Wrocławia.

W razie potrzeby metody monitoringu należy wzbogacić o:

- badania ankietowe wśród mieszkańców
- badania ankietowe wśród rowerzystów
- gromadzić skargi i uwagi rowerzystów
- analizować statystyki policyjne

lub weryfikować w zależności od zmieniających się warunków i potrzeb.

Działania

- Określenie zasad hierarchizacji tras rowerowych we Wrocławiu (*niniejsza Koncepcja*)
- Przyjęcie standardów dla poszczególnych tras (*niniejsza Koncepcja*)
- Stworzenie mapy rozwoju systemu tras rowerowych (*niniejsza Koncepcja*)
- Rozwiązania techniczne (*ZDiK*)
- Ustalenie listy priorytetów realizacyjnych (*na podstawie analizy kosztów i efektywności poszczególnych rozwiązań – ZDiK*)
- Wprowadzenie dodatkowych udogodnień dla rowerów (parkingi, stojaki, prysznice itp. – *ZDiK, inwestorzy*)
- Edukacja społeczna (programy edukacyjne w szkołach, imprezy masowe rowerowe, akcje promocyjne w mediach – *Strategia miasta*)

- Działania zmierzające do wprowadzenia zmian w ustawodawstwie (np. w zakresie oznakowania poziomego dróg rowerowych - *Strategia miasta, starania środowisk rowerowych*)
- Akcje poprawy bezpieczeństwa z udziałem policji (*Strategia miasta*)
- Bieżące utrzymanie tras rowerowych (*ZDiK*)
- Poszukiwanie źródeł finansowania realizacji tras rowerowych (*Strategia miasta, starania środowisk rowerowych*)
- Wprowadzenie procedury Audytu Rowerowego (*Miasto, ZDiK*)

Uwaga: Audyt Rowerowy – ocena wszystkich inwestycji prowadzonych przez Miasto i inne jednostki w obszarach objętych planowaną siecią rowerową, pod kątem ich zgodności z polityką prorowerową i założeniami niniejszej Koncepcji...

MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- **„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław”** przyjęte Uchwałą nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 30 stycznia 1998 r. ze zmianą przyjętą Uchwałą nr XXXV/1126/01 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 lipca 2001 r.
- **Polityka Transportowa Wrocławia** przyjęta Uchwałą nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r.
- **Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**
- **Strefy ruchu uspokojonego we Wrocławiu**
- **Plan realizacji tras rowerowych do 2005 r.** opracowany przez Zarząd Dróg i Komunikacji
- **Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa** opracowane przez Pracownię Edukacji Marcin Hyła dla Urzędu Miasta Krakowa, 2004r.
- **Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury "Postaw na Rower"** (C.R.O.W., Ede, 1993 - PKE, Kraków, 1999)

ZAKRES OPRACOWANIA

- Założenia ogólne dla tras rowerowych zawarte w „ Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław”
- Uproszczona analiza przepływów ruchu pasażerskiego, ustalenie głównych motywów podróży (pełna wersja „Koncepcji...”)
- Mapa celów i źródeł podróży (pełna wersja „Koncepcji...”)

- Identyfikacja stanu istniejącego tras rowerowych
- Zaplanowanie podstawowej sieci tras rowerowych
- Ustalenie kategorii dla poszczególnych tras rowerowych
- Ustalenie zasad kreowania tras rowerowych w rejonie śródmieścia
- Metody weryfikacji i modyfikacji
- Trasa Euro Velo 9 przez Wrocław - proponowany przebieg
- Rowerowy Szlak Doliny Odry – proponowany przebieg

1. ZAŁOŻENIA DLA TRAS ROWEROWYCH ZAWARTE W „STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GMINY WROCŁAW”

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” jest dokumentem określającym politykę przestrzenną miasta. Zawiera całokształt działań mających na celu zmiany w przestrzeni zgodnie z kierunkami oraz przy uwzględnieniu różnego charakteru i mocy istniejących uwarunkowań.

Uwarunkowania polityki przestrzennej jest to zbiór zjawisk, co do których uznaje się, że należy je uwzględnić przy planowaniu przez gminę na swoim terytorium.

Kierunki polityki przestrzennej zaś, to ustalenia celów działania i sposobów ich realizacji wynikających z woli i wyboru władz miasta.

Zgodnie ze „Studium” za jeden z nadrzędnych celów polityki przestrzennej miasta Wrocławia uznaje się **zdecydowaną poprawę struktury miasta, w tym podniesienie poziomu ładu przestrzennego, zwiększenia walorów wizerunku i sprawności funkcjonowania miasta oraz wzmocnienie jego powiązań z regionem, krajem i Europą** (§ 4 pkt 1 Uchwały nr XLVIII/680/98 RMW z dnia 30.01.1998 r. przyjmującej „Studium”).

W § 5 pkt 5 wymienionej powyżej uchwały wymienia się jako jedną z form realizacji celu, o którym mowa powyżej : **rozbudowę tras rowerowych**.

Aby dobrze interpretować ten, przyjęty przez władze miasta, kierunek polityki przestrzennej należy w pierwszej kolejności zrozumieć, że miasto należy traktować jako system służący jednocześnie: wszystkim jego mieszkańcom, osobom odwiedzającym jak i podmiotom działającym na jego obszarze. Poprawa struktury miasta to działania prowadzone na wielu płaszczyznach, wzajemnie od siebie zależnych, a wspólnie gwarantujących sprawne funkcjonowanie miasta.

Ogólne pojęcie **system transportowy** zawiera w sobie również podsystem w postaci **sieci tras rowerowych**.

Aby rozpocząć planowanie jednego z ogniw, jakim jest sieć tras rowerowych, należałoby w pierwszej kolejności przeanalizować funkcjonowanie obecnego systemu transportowego i uwarunkowania z nim związane.

„Studium” bardzo dokładnie opisuje istniejące uwarunkowania dotyczące systemu transportowego. Zwraca uwagę na fakt, że cechą szczególną Wrocławia jest obecność różnego rodzaju barier trudnych do przekroczenia przez ciągi komunikacyjne oraz silna koncentracja tras ulicznych w centrum. To drugie zagadnienie związane jest bezpośrednio z centrycznym, promienistym modelem układu sieci w mieście.

We Wrocławiu, w obrębie układu tworzącego sieć uliczną, mamy do czynienia z dwoma barierami w dużym stopniu determinującymi jego kształt i możliwości przekształceń.

Są to :

- Bariera topograficzna w postaci rzek
- Bariera techniczna w postaci rozbudowanej sieci kolejowej

Istniejąca sieć uliczna pokonuje wspomniane bariery dzięki wiaduktom i mostom. Większym problemem dla swobodnego przepływu ruchu (zarówno kołowego jak i rowerowego) jest ich funkcja w systemie komunikacji w ogóle i tworzenie tzw. „ wąskich gardeł”.

„Studium...” przyjmuje określoną metodologię badania zjawisk ruchowych, którą w uproszczony sposób wykorzystuje się także w niniejszym opracowaniu. Na podstawie przeprowadzonej analizy kształtuje się w „ Studium...” koncepcję modyfikacji układu lub usprawnienia poszczególnych jego części.

Głównym założeniem „Studium” w odniesieniu do transportu samochodowego jest przekształcenie istniejącego układu promienistego w układ promienisto – obwodowy. Elementem tego zabiegu jest np. konsekwentnie realizowana Obwodnica Śródmiejska. Ma to na celu rozładowanie zagęszczania ruchu kołowego w obszarze centralnym obsługującym ruchy wewnątrzmięskie oraz bliski tranzyt podmiejski. Nie jest to bez znaczenia dla planowanej sieci tras rowerowych, w przypadku której, nadmierny ruch kołowy w centrum jest główną barierą dla swobodnego przepływu.

W odniesieniu do sieci tras rowerowych jako główny postulat zawarty w „ Studium” wymienia się :

- **Propozycję uzupełnienia programu budowy tras rowerowych realizowanego przez Zarząd Dróg i Komunikacji poprzez zwiększenie gęstości ścieżek rowerowych w pobliżu centrum w układzie promieniowym**
- **W obszarach peryferyjnych postuluje się włączenie do systemu tras rowerowych dróg nieutwardzonych o niewielkim ruchu samochodowym**
- **Uznaje się za korzystne urządzenie tras rowerowych związanych z drugorzędnymi ulicami oraz samodzielnymi**
- **Postuluje się przeprowadzenie konsekwentnie biegnącej trasy rowerowej wzdłuż Odry od Wyspy Opatowickiej aż po północne obrzeża Kępy Mieszczańskiej.**

2. PRZYJĘTA METODOLOGIA OPRACOWANIA

Umiejętne zaprojektowanie sieci rowerowej wymaga, oprócz znajomości zwyczajów rowerzystów, przede wszystkim spojrzenia na trendy podróży rowerowych. Rzeczywisty

obraz ruchu rowerowego możliwy jest do uzyskania w wyniku badań bezpośrednich, prowadzonych na najważniejszych ciągach komunikacyjnych oraz badań ankietowych.

Obecnie Wrocław nie dysponuje aktualnymi badaniami na temat rozkładu podróży w mieście z podziałem na poszczególne środki transportu. Na potrzeby opracowania przyjęto poniższą metodę badań:

Dane wyjściowe:

- 1) dane demograficzne

Ogólne założenia:

- 1) średnia liczba podróży wykonywanych przez mieszkańca na dobę (na podstawie założeń przyjętych do „Studium...”) – 1,5
- 2) procentowy udział podróży w zależności od motywu (na podstawie założeń przyjętych do „ Studium...”) *patrz pkt 3, str.9*

Etapy analizy:

- 1) określenie liczby podróży wykonywanych z poszczególnych obszarów urbanistycznych (pełna wersja „Koncepcji...”),
- 2) uzyskanie uproszczonego rozkładu ruchu rowerowego na podstawie założeń ogólnych oraz założenia pośredniego w postaci przyjęcia procentowego udziału ruchu rowerowego w całości strumienia podróżujących w zależności od odległości (pełna wersja „Koncepcji...”),
- 3) identyfikacja, w zależności od przyjętych motywów podróży głównych celów podróży w mieście (pełna wersja „Koncepcji...”),
- 4) określenie głównych przewidywanych strumieni ruchu z jednoczesnym wyznaczeniem najbardziej obciążonych (pełna wersja „Koncepcji...”),
- 5) przyporządkowanie poszczególnym strumieniom ruchu rowerowego, w zależności od wielkości natężenia, tras rowerowych (jednej lub więcej) wraz z przypisaniem im kategorii zapewniającej uzyskanie na kierunku połączenia pożądaną jakość (pełna wersja „Koncepcji...”).

3. STAN ISTNIEJĄCY SIECI ROWEROWEJ WE WROCŁAWIU

Wyjściową bazę do stworzenia sieci tras rowerowych w niniejszej koncepcji stanowiła sieć istniejących tras rowerowych zidentyfikowana przez Zarząd Dróg i Komunikacji. Długość tras rowerowych we Wrocławiu, na tle miast o podobnej wielkości w Polsce, jest znacząca pod względem ilości kilometrów i wynosi ok. 130 km.

Sukcesywnie realizowany plan powiększania liczby tras i połączeń rowerowych we Wrocławiu (corocznie buduje się około 20 km ścieżek) jest jednak krytykowany przez Koalicję Rowerowy Wrocław. Źródeł niezadowolenia można się upatrywać w kilku kwestiach:

- braku spójności systemu tras
- niskiej jakości niektórych wybudowanych dróg rowerowych
- braku ułatwień dla ruchu rowerowego w centrum miasta
- braku sformalizowanej wizji przyszłościowego rozwoju sieci tras

4. USTALENIE KATEGORII DLA POSZCZEGÓLNYCH TRAS ROWEROWYCH

Efektem pracy nad układem tras rowerowych za pomocą procesów zasygnalizowanych wcześniej (patrz pkt 6 pełnej wersji „Koncepcji...”) jest **podstawowa sieć tras rowerowych we Wrocławiu w układzie docelowym** wraz z proponowaną ich kategoryzacją. Przyjęta kategoryzacja jest spójna ze „Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego dla Miasta Wrocławia”.

Mapa zbiorcza, będąca załącznikiem do „Koncepcji...” zawiera podstawowy szkielet układu rowerowego, a więc trasy główne i zbiorcze.

Szacunkowe natężenie ruchu na głównych kierunkach było jedną z podstaw do przyjęcia kategorii dla poszczególnych połączeń zgodnie z zasadą, że trasy najbardziej obciążone powinny posiadać najwyższą kategorię. Przy czym kierowano się dodatkowo zasadą spójności, która zakładała przyjęcie kategorii głównej dla tras, mają istotne znaczenia dla połączeń międzypunktowych.

W układzie tras głównych i zbiorczych zakłada się wprowadzenie połączeń dodatkowych (nie pokazanych na mapie zbiorczej) w ramach powstawania nowych odcinków dróg układu podstawowego wynikających z realizacji ustaleń „ Studium” oraz ustaleń obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Niektóre proponowane w Koncepcji połączenia rowerowe są prowadzone wzdłuż projektowanych tras komunikacyjnych, które bądź nie zostały jeszcze rozwiązane koncepcyjnie, bądź korytarze do ich realizacji nie są jeszcze prawnie usankcjonowane. Uzasadnieniem do wyznaczenia ich w Koncepcji jest zakładana podstawowa funkcja w systemie rowerowym.

Koncepcja przewiduje prowadzenie około 110 km tras rowerowych zbiorczych i 107 km tras rowerowych głównych, czyli w sumie, wraz z przebiegami alternatywnymi, tworzą podstawową sieć rowerową o długości około 230 km.

Trasy lokalne nie podlegają rozwiązaniom w niniejszym opracowaniu z uwagi na ich niższą rangę. Ich przebiegi pojawiać się będą na etapie sporządzania mpzp.

Określone zostały również szlaki rekreacyjne istotne w obrębie śródmieścia oraz wybrane poza centrum.

5. POŁĄCZENIA PROBLEMOWE – „wąskie gardła”

Trasy rowerowe o pożądanym najwyższym parametrach, a więc główne i zbiorcze powinny być badane pod względem spełnienia 5 wymogów określonych dla połączeń. Identyfikacja miejsc problemowych ma podstawowe znaczenie dla jakości konkretnych połączeń jak i całej sieci. Miejsca problemowe mogą być zdeterminowane różnymi czynnikami wymienionymi również wcześniej, m. in. :

- ograniczeniami w przestrzeni ulicznej wynikającymi z zabytkowego charakteru przyległej zabudowy bądź barier topograficznych,
- istniejącą sytuacją planistyczną nakładającą ograniczenia w dysponowaniu przestrzenią komunikacyjną,
- funkcjonowaniem całej sieci transportowej
- priorytetów obowiązujących dla określonych innych środków transportu

Zidentyfikowane miejsca problemowe „wąskie gardła” stanowią barierę dla ruchu rowerowego. Dlatego należy dołożyć wszelkich starań, by je wyeliminować. Możliwe to jest dzięki różnym rozwiązaniom technicznym (w niniejszej Koncepcji nie rozpatrywano konkretnych rozwiązań projektowych dla problemowych połączeń, a jedynie możliwości usunięcia barier) lub w ostateczności, za pomocą proponowanych przebiegów alternatywnych. Lokalizacja miejsc problemowych – „wąskich gardeł” – związana jest przede wszystkim z obszarem śródmiejskim, w obrębie 15 min. izochrony dojazdu rowerowego. Do miejsc zidentyfikowanych jako problemowe należą m.in.:

Obszar śródmiejski

- skrzyżowanie Pomorska-Dubois
- skrzyżowanie Wyszyńskiego-Sienkiewicza
- skrzyżowanie Drobnera-Dubois
- pl. Bema – wlot wschodni

- ul. Grodzka (w szczególności przewężenie przy elektrowni wodnej)
- pl. 1-ego Maja
- ul. Kazimierza Wielkiego (pod kątem możliwości eliminacji ruchu samochodowego)
- ul. Świdnicka (pod kątem konfliktu ruchu pieszego z rowerowym)
- skrzyżowanie Podwale-Sądowa
- ul. Piłsudskiego
- ul. Grabiszyńska – lokalnie na odcinku od pl. Legionów do torów kolejowych
- pl. Dominikański – wlot wschodni (brak przejazdu na kierunku wschód-zachód)

Obszar zewnętrzny

- ul. Żmigrodzka – od Bałtyckiej do Kasprowicza
- ul. Wałbrzyska
- ul. Czekoladowa – odcinek południowy
- ul. Stanisławowska
- ul. Średzka – Stara Leśnica

6. USTALENIE ZASAD KREOWANIA TRAS ROWEROWYCH W REJONIE ŚRÓDMIEŚCIA

Zasady zrównoważonego rozwoju oraz rodzaj działań prowadzących do ich realizacji określone zostały w Polityce Transportowej Wrocławia przyjętej przez władze miasta w postaci Uchwały Rady Miejskiej.

Te zasady mają podstawowe znaczenie dla działań prowadzonych w zakresie rozwoju polityki rowerowej w mieście, szczególnie w obszarze śródmieścia oraz ścisłego centrum - Starego Miasta.

Dotyczy to w szczególności korzystnego kształtowania podziału zadań przewozowych, określonych z Polityce Transportowej, rozumianego jako zwiększenie udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową kosztem udziału podróży środkami transportu indywidualnego. Jednocześnie prowadzenie takich działań w rejonie śródmieścia określono jako priorytet, przy czym w obrębie Starego Miasta priorytet dla ruchu pieszego jest nadrzędny.

Należy wziąć pod uwagę, że w obszarze śródmieścia mamy do czynienia z wieloma uwarunkowaniami determinującymi możliwości modyfikacji układu transportowego. W wielu przypadkach przestrzeń komunikacyjna musi podlegać podziałowi pomiędzy różne środki transportu. Najważniejsze więc w tym przypadku jest prowadzenie zrównoważonej polityki transportowej. O ile łatwiejsze jest wzajemne porozumienie pomiędzy podziałem przestrzeni

pieszo – rowerowej, o tyle w przypadku ograniczenia przestrzeni dla ruchu kołowego na rzecz ruchu rowerowego często spotykają się z krytyką użytkowników samochodów. Niezbędne w tym przypadku jest działanie zintegrowane i rozważne, tak by w miarę możliwości bezkonfliktowo pogodzić interesy wszystkich użytkowników. Autorzy opracowania mają nadzieję, że niniejsza koncepcja jest częścią takiego zintegrowanego działania. Mając bowiem do dyspozycji dokument planistyczny w postaci „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław”, gdzie określono główne kierunki polityki przestrzennej miasta dotyczące układu transportowego oraz niniejszą Koncepcję pozwalającą na kształtowanie sieci rowerowej z zachowaniem określonych dla niej wcześniej wymogów, można, zwłaszcza w rejonie śródmieścia, wprowadzać zmiany w przestrzeni ulicznej w sposób stopniowy i rozważny, ale dający wymierne efekty usprawniające funkcjonowanie wszystkich rodzajów ruchu, w tym rowerowego.

Należy również wziąć pod uwagę, że w obszarze śródmieścia znacznym ograniczeniem w tworzeniu nowych połączeń jest gęsta zabudowa, często o charakterze zabytkowym. Usprawnienia elementów sieci, które są niezbędne w całości sieci, a przebiegają przez obszary szczególne pod względem urbanistycznym jak i pełnionej funkcji w strukturze miasta, mogą przybierać różne formy, m.in.:

- wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego (strefy zamieszkania lub strefy ograniczonej prędkości)
- wyznaczenia pasów i kontrapasów dla rowerów na jezdni
- zmiana przekrojów poprzecznych ulic
- poprawa jakości przejazdów rowerowych lub budowa nowych
- dopuszczenie ruchu rowerowego „ pod prąd”

Szeroki wachlarz takich możliwości przedstawiony jest w „Standardach projektowych dla tras rowerowych we Wrocławiu”.

W obrębie śródmieścia (tj. w obszarze izochrony dojazdu rowerowego 15 min.) założono w niniejszej koncepcji 10% udziału ruchu rowerowego w całości strumienia podróżujących. W związku z powyższym należy w tym obszarze tworzyć dogodne warunki dla ruchu rowerowego (zgodnie z postulatem 100% dostępności celów) również na pozostałych ulicach nie wyznaczonych w Koncepcji jako podstawowy układ tras rowerowych. Dotyczy to przede wszystkim usuwania wszelkich barier dla ruchu rowerowego. Oprócz tego planowane w tym obszarze przebudowy układu drogowego powinny być również rozpatrywane pod kątem ewentualnej potrzeby i możliwości wprowadzania w jej zakres lokalizacji trasy rowerowej o kategorii lokalnej.

Podstawowy układ tras rowerowych w rejonie śródmieścia został przedstawiony na załączonej mapie.

Trasy alternatywne

Trasy główne w rejonie śródmieścia zostały wybrane w oparciu o wykonaną analizę systemu, z której wynika funkcja, jaką poszczególne trasy pełnić będą w sieci. W przypadku niektórych tras przy ważeniu interesów zarówno ekonomicznych jak i społecznych nastąpiła konieczność zaproponowania tzw. „tras alternatywnych”, możliwych do realizacji wcześniej niż trasa podstawowa. W niniejszej koncepcji trasy, dla których wyznaczono przebiegi alternatywne to :

- 1) trasa główna wzdłuż ul. Sienkiewicza
- 2) trasa główna wzdłuż ul. Pomorskiej
- 3) trasa zbiorcza wzdłuż ul. Łokietka
- 4) trasa zbiorcza wzdłuż ul. Piłsudskiego i jej planowanego przedłużenia do ul. Krakowskiej
- 5) trasa zbiorcza wzdłuż ul. Jęczmiennej

Proponując trasy alternatywne na poszczególnych przebiegach zachowuje się spójność systemu, nie rezygnując jednak z przebiegów wyznaczonych jako trasy podstawowe. Mamy przy tym świadomość, że trasy alternatywne są obciążone wadami w stosunku do tras podstawowych w zakresie spełnienia pozostałych wymogów stawianych dla poszczególnych połączeń, np. pod względem bezpośredniości. Dla uzyskania jednak oczekiwanego poziomu jakości połączeń projektowane są one w kategorii przyznanej trasie uznanej jako podstawowa. Po realizacji tras podstawowych dopuszcza się obniżenie kategorii tras alternatywnych.

Trasy „trudne”

Identyfikację trudnych miejsc w rejonie śródmieścia przedstawiono na załączonej mapie w postaci tras „trudnych”. Są to:

- trasa zbiorcza wzdłuż ul. Piłsudskiego
- trasa zbiorcza wzdłuż odcinka ul. Grodzkiej
- trasa zbiorcza wzdłuż odcinka ul. Nowy Świat

W przypadku pierwszej z nich takie wyróżnienie trasy z jednoczesnym nadaniem jej kategorii odpowiedniej do pełnionej funkcji w systemie rowerowym podyktowane jest głównie charakterem samej ulicy. Ul. Piłsudskiego pełni ważną rolę w systemie komunikacji zbiorowej oraz jest istotnym połączeniem wewnątrzmięjskim dla ruchu samochodowego. Jest także obciążona w znaczny sposób ruchem pieszym. Jest jedną z podstawowych ulic

pozwalających na swobodne dotarcie z centrum w rejon Dworca Głównego PKP oraz Dworca PKS. Dla przyjezdnych utożsamiana jest ona z wizytówką miasta i stanowi rodzaj łącznika pomiędzy ul. Świdnicką (stanowiącą bezpośrednie połączenie z Rynkiem) a źródłem podróży w postaci terminali komunikacyjnych. Jednocześnie takie położenie ulicy w strukturze funkcjonalnej miasta stanowi doskonałą bazę do rozwoju bazy hotelowej oraz handlu w bezpośrednim jej obrębie. Mając na uwadze powyższe uwarunkowania oraz znaczenie ulicy w układzie transportowym miasta, nie można pominąć jej także na płaszczyźnie ruchu rowerowego. Tak więc istnieje konieczność uwzględnienia ruchu rowerowego w przestrzeni ulicznej, np. w formie stworzenia usprawnień rowerowych zapewniających zachowanie równowagi i bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników.

W przypadku odcinka ul. Grodzkiej oraz fragmentu ul. Nowy Świat główne bariery dla przeprowadzenia wydzielonej trasy rowerowej to przestrzeń uliczna zawężona fragmentarycznie, wynikająca z istniejących rozwiązań komunikacyjnych, bądź z ukształtowania zabytkowych nadbrzeży Odry.

Propozycje stref ruchu uspokojonego

Na załączonej mapie naniesiono istniejące strefy ruchu uspokojonego na podstawie materiałów przekazanych przez Zarząd Dróg i Komunikacji. Jednocześnie wskazano propozycje objęcia strefą ruchu uspokojonego obszarów o dużym znaczeniu dla ruchu rowerowego, gdzie z uwagi na małą intensywność ruchu samochodowego nie ma konieczności wydzielania dróg rowerowych a dla uzyskania spójności połączeń rowerowych wystarczające jest wprowadzenie w tych obszarach elementów uspokojenia ruchu gwarantujących rowerzystom zachowanie bezpieczeństwa.

Staromiejskie centrum Wrocławia

W obszarze Starego Miasta, rozumianego jako ścisłe centrum Wrocławia, którego dokładne granice zostały zapisane w „Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego miasta Wrocławia”

- Od południa i zachodu – Fosą Miejską i ul. Jagielly,
 - Od północy – nabrzeżem Odry, ul. Drobnera i ul. Sienkiewicza,
 - Od wschodu – ul. Wyszyńskiego, mostem Pokoju i Fosą Miejską
- obowiązują szczególne uwarunkowania.

Polityka Transportowa Wrocławia określa w strefie Starego Miasta priorytet dla ruchu pieszego z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Jednym z działań prowadzących do uzyskania celu założonego w Polityce Transportowej, o którym mowa była powyżej, jest propozycja objęcia Starego Miasta strefą ruchu uspokojonego (ograniczonej prędkości lub

strefy zamieszkania), w której ruch rowerowy odbywać się będzie na zasadach ogólnych. Szczegółowe zasady obowiązujące w tym obszarze oraz możliwości modyfikacji istniejącego układu zostały omówione w pkt 7.2 „Standardów...” . Do czasu realizacji strefy ruchu uspokojonego na Starym Mieście oraz wyznaczenia drogi rowerowej wzdłuż ulic okalających Starówkę (szczególnie na Kazimierza Wielkiego) konieczne jest wyprzedzające wyznaczenie głównych korytarzy ruchu rowerowego, co wiąże się przede wszystkim z usunięciem barier w ich obrębie.

Na ulicach, gdzie zakazuje się ruchu rowerowego, a zlokalizowane jest ogromne skupisko celów podróży rowerowych, wskazane jest dopuszczenie ruchu rowerowego na określonych warunkach.

Proponowane korytarze rowerowe w rejonie Starego Miasta to :

- **Na kierunku północ - południe : ul. Szewska z rozwidleniem ul. Nankiera i pl. Uniwersytecki**
- **Na kierunku wschód – zachód : ul. Ofiar Oświęcimskich oraz ul. Oławska**
- **Na kierunku wschód – zachód : ul. Kotlarska – Odrzańska – m. Pomorski**

Na ulicach tych, w związku z tym, w pierwszej kolejności powinny być wprowadzone warunki pozwalające na swobodny przejazd rowerem.

7. DODATKOWA INFRASTRUKTURA ROWEROWA

Szczególnie istotnymi elementami towarzyszącymi sieci tras rowerowych są przede wszystkim: parkingi rowerowe, stojaki rowerowe i wypożyczalnie rowerów. Należy więc dążyć do urządzania parkingów rowerowych na terenach nowopowstających inwestycji lub w sąsiedztwie istniejących budynków użyteczności publicznej.

Szczególnie ważnymi lokalizacjami stojaków rowerowych są: Rynek, Pl. Solny, rejon obiektów Uniwersytetu Wrocławskiego i Politechniki, Dworzec PKP, PKS oraz ulice: Oławska i Ruska.

Postuluje się urządzenie (pilotażowo) przynajmniej jednego parkingu strzeżonego, przechowalni i wypożyczalni rowerów przy Dworcu Głównym oraz parkingu i przechowalni w sąsiedztwie Rynku.

8. TRASA EURO VELO 9 – PROPONOWANY PRZEBIEG PRZEZ WROCŁAW

Euro Velo jest to projekt Europejskiej Federacji Cyklistów ustalający europejską sieć ścieżek rowerowych. Celem tego projektu jest budowa dwunastu długodystansowych ścieżek rowerowych biegnących przez całą Europę. Całkowita długość ścieżek to ponad 60000 km, z czego zbudowano już ponad 20 000km. Euro Velo mają sprzyjać rozwojowi

turystyki rowerowej na całym kontynencie. Celem Euro Velo jest zachęcenie Europejczyków do podróżowania rowerem zamiast samochodem. Mimo, że pomysłodawcy tego projektu są świadomi, że tylko niektórzy są w stanie w pełni wykorzystać taką bogatą ofertę podróżowania po całym kontynencie, to sam przebieg takiej trasy w obrębie miasta powinien zachęcić lokalną społeczność do skorzystania z niej w zamiarach dotarcia do celów ogólnie społecznych jak do pracy, szkoły czy na zakupy.

Budowa ścieżek Euro Velo jest prowadzona przez państwowe regionalne i lokalne organy władzy oraz organizacje pozarządowe we wszystkich krajach Europy. Jedynie szlaki zaaprobowane przez koordynatora Euro Velo mają prawo użytkowania tejże nazwy.

Euro Velo 9 jest to jeden z planowanych elementów sieci Euro Velo łączący Morze Bałtyckie z Morzem Adriatyckim (Szlak Bursztynowy), przebiegający od Gdańska w Polsce przez Czechy do Austrii, dalej do Słowenii i kończący się w Puli nad Adriatykiem

W pakiecie informacyjnym wymieniono przebieg przez miasta: Gdańsk - Poznań - Ołtmütz – Brno – Wiedeń – Marburg – Ljubljana - Triest do Puli. Na trasie tego szlaku może również znaleźć się Wrocław.

Przebieg takiej trasy przez miasto Wrocław może być elementem zarówno przyciągającym turystycznie jak i promującym ogólnie pojęty ruch rowerowy.

W niniejszej koncepcji proponowany jest przebieg trasy Euro Velo przez Wrocław ulicami :
Ul. Sułowską – ul. Żmigrodzką – bulwarem nadodrzańskim – m. Warszawskimi – ul. Wyszyńskiego – pl. Społecznym – ul. Pułaskiego – ul. Dyrekcyjną – ul. Borowską – ul. Spiską – ul. Agrestową – ul. Zwycięską – ul. Ołtaszyńską – drogą B-Ł-D – ul. Czekoladową – do drogi krajowej nr 35.

9. ROWEROWY SZLAK DOLINY ODRY

Rowerowy Szlak Doliny Odry to projekt Partnerstwa Doliny Środkowej Odry i Fundacji Ekologicznej „Zielona Akcja” z Legnicy. Celem stworzenia szlaku jest podkreślenie walorów przyrodniczo- krajobrazowych Doliny Odry i zachęcenie do uprawiania turystyki rowerowej. Założeniem projektu powstania szlaku było zachęcenie do podjęcia działań o charakterze lokalnym i zintegrowanie w ten sposób regionów Doliny Odry w celu tworzenia wspólnej tożsamości. Obecnie szlak ten to oznakowana trasa o długości ok. 390 km z Wrocławia do Cigacic.

10. WERYFIKACJA

Oczywistym jest, że przeprowadzona w koncepcji analiza potencjalnych kierunków ruchu na drodze źródło – cel opiera się na licznych założeniach. Z racji zmieniających się uwarunkowań konieczna może być w przyszłości weryfikacja tych założeń, a co za tym idzie, modyfikacja niniejszej Koncepcji... – oparta oczywiście na badaniach rzeczywistych relacji transportowych rowerzystów oraz obserwacji zmian następujących w rozwijającej się przestrzeni miasta. Modyfikacja Koncepcji powinna być dokonywana w procesie konsultacji ze środowiskiem rowerzystów.

Właściwe w tym względzie jest też stałe monitorowanie słabych punktów w sieci oraz badanie statystyk wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Jednocześnie dla określenia stopnia prawidłowości założeń Koncepcji, a co za tym idzie trafności zaproponowanych przebiegów tras rowerowych konieczne byłoby przeprowadzania w określonym interwale czasowym badań ruchu rowerowego w mieście. Pozwoli to na sprawdzenie skuteczności Koncepcji w postaci stopnia wzrostu ruchu rowerowego w mieście jak i korzyści z tego wypływających.

11. USTALENIA OPERACYJNE

1. **W koncepcji nie są definiowane trasy rowerowe lokalne. W związku z tym, w celu zbadania zasadności ich wprowadzania oraz ustalania najlepszych rozwiązań dla takich połączeń, Zarząd Dróg i Komunikacji powinien zostać zobowiązany do informowania Koalicji „Rowerowy Wrocław”, jako przedstawiciela środowiska cyklistów, o planowanych przebudowach ulic, które nie prowadzą tras głównych i zbiorczych. Będzie to okazja do złożenia wniosków dotyczących ewentualnego wprowadzenia, w ramach sporządzanej dokumentacji, trasy o znaczeniu lokalnym.**
2. **Przy dwujezdniowych arteriach komunikacyjnych, na których występuje duże natężenie ruchu samochodowego i trudności w ich przekroczeniu, zaleca się tworzenie dwukierunkowych dróg rowerowych po obu ich stronach.**
3. **Przyjmuje się zasadę, że w strefach ruchu uspokojonego (zamieszkania) nie buduje się wydzielonych dróg rowerowych, lecz wprowadza się udogodnienia pozwalające na poruszanie się rowerem po jezdni; podobnie na ulicach, które formalnie nie mają statusu uspokojonych, ale mają taki charakter.**
4. **Postuluje się, by nowe odcinki tras głównych i zbiorczych, na poziomie rozwiązań sytuacyjnych, uprzednio zostały przeanalizowane kompleksowo na**

- całym odcinku (np. w formie koncepcji) tak, by odcinkowa realizacja trasy (związana np. z remontem drogi) stanowiła element spójnej całości.
5. Koncepcja stanowić będzie podstawę do wpisywania połączeń stanowiących elementy podstawowej sieci rowerowej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.
 6. Przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla istniejącej sieci transportowej powinna być każdorazowo przeprowadzona analiza wzbogacania podstawowej sieci rowerowej o połączenia lokalne.
 7. Planowane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego nowe połączenia komunikacyjne, wynikające, bądź to z ustaleń „Studium...” (w zakresie sieci transportowej podstawowej), bądź planowane jako połączenia lokalne o charakterze obsługującym powinny być przeanalizowane pod kątem funkcji w sieci tras rowerowych.
 8. Sugeruje się wpisywanie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego postulatów dotyczących lokalizacji parkingów rowerowych w obrębie terenów przeznaczonych do zainwestowania pod funkcje stanowiące, w myśl przeprowadzonej analizy, ważny cel podróży (np. tereny usług, aktywności gospodarczej, itp.)

Uwagi dotyczące przebiegów tras rowerowych proponowanych w Koncepcji:

1. Proponowanego, w niniejszej Koncepcji, układu tras rowerowych nie należy utożsamiać z koniecznością wyznaczenia wzdłuż nich wydzielonych dróg rowerowych, ale na zapewnieniu połączeń rowerowych na wyznaczonych trasach. Należy odnieść się w do „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego we Wrocławiu”, które szczegółowo omawiają formy połączeń zapewniających pożądaną jakość systemu w zależności od przyjętej kategorii połączenia. Zgodnie ze „Standardami...” : **„trasa rowerowa to czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice uspokozonego ruchu, strefy zamieszkania, skróty rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, rozporządzenia MTiGM czy niniejszych Standardów, może natomiast obejmować odcinki takich dróg...”**

2. Zaproponowanej, w niniejszej Koncepcji, trasy rowerowej nie należy utożsamiać z określoną lokalizacją w stosunku do istniejącej jezdni lub innych elementów pasa drogowego. Dopiero faza projektowa powinna ustalić lokalizację i szczegółowy przebieg trasy oraz rozwiązania techniczne.

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Mapa nr 1 – Koncepcja docelowego układu tras rowerowych we Wrocławiu – mapa zbiorcza

– skala 1: 25 000

Mapa nr 2 – Koncepcja docelowego układu tras rowerowych we Wrocławiu – trasy rowerowe

w rejonie śródmieścia – 1: 10 000

BIBLIOGRAFIA

1. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław” przyjęte Uchwałą nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 30 stycznia 1998 r. ze zmianą przyjętą Uchwałą nr XXXV/1126/01 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 5 lipca 2001 r.
2. Polityka Transportowa Wrocławia przyjęta Uchwałą nr XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 r.
3. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego
4. Strefy ruchu uspokojonego we Wrocławiu
5. Plan realizacji tras rowerowych do 2005 r. opracowany przez Zarząd Dróg i Komunikacji
6. Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa opracowane przez Pracownię Edukacji Marcin Hyła dla Urzędu Miasta Krakowa, 2004r.
7. Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury "Postaw na Rower" (C.R.O.W., Ede, 1993 - PKE, Kraków, 1999)
8. Miasta rowerowe miastami przyszłości – opracowanie Dyrekcji Generalnej ds. ochrony środowiska przy Komisji Europejskiej, 2000 r.
9. Projekcja demograficzna dla miasta Wrocławia do 2010 r. opracowana przez zespół pod kierunkiem prof. Andrzeja Jagielskiego, Wrocław 1996 r.