

KONSULTACJE SPOŁECZNE

POWIEDZ NAM, JAK...



RAPORT



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	4
Jaki był kontekst konsultacji?	4
Co było przedmiotem konsultacji?	4
Ramy prawne	4
PRZEBIEG KONSULTACJI	5
Podsumowanie spotkań	5
Podsumowanie e-formularza z mapą (geoankiety)	7
Podsumowanie e-formularza	9
Konsultacje z dziećmi i młodzieżą	10
ZESTAWIENIE OPINII	12
Opinie dotyczące bezpieczeństwa (opinie dzieci i młodzieży)	12
Opinie dotyczące edukacji (opinie dzieci i młodzieży)	15
Opinie dotyczące ścieżek prowadzących do centrum miasta (opinie dzieci i młodzieży)	15
Opinie zgłoszone po przejeździe konsultacyjnym przez centrum miasta (opinie dzieci i młodzieży)	18
Opinie dotyczące parkowania na osiedlach oraz wiat na rowery (opinie dzieci i młodzieży)	19
Opinie dotyczące Wrocławskiego Roweru Miejskiego (opinie dzieci i młodzieży)	20
Jak zachęcić młodych ludzi do komunikacji rowerowej? (opinie dzieci i młodzieży)	21
Opinie dotyczące Wrocławskiej Szkoły Mobilności Aktywnej	26
Opinie dotyczące Rowerowych działań edukacyjnych	27
Opinie dotyczące programu Rowerowy Maj	28
Opinie dotyczące Rowerowej Szkoły Mobilności Aktywnej	29
Opinie dotyczące programu Szkolna Ulica	30
Opinie dotyczące programu W kółko kręcę	31
Opinie dotyczące propozycji innych działań (informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych)	31
Opinie dotyczące propozycji lokalizacji stacji wypożyczenia Wrocławskiego Roweru Miejskiego	48
Opinie na temat pomysłu abonamentu miesięcznego na WRM	57
Opinie na temat najmu rowerów specjalnych	63
Sugestie dotyczące możliwości korzystania z roweru publicznego w okresie zimowym	69
Opinie na temat tego, co należy poprawić (w odniesieniu do istniejących tras rowerowych)	72



Opinie na temat tego, które z ościennych gmin Wrocławia powinny się połączyć z wrocławską siecią dróg rowerowych najpierw	133
Uzasadnienie dotyczące wyboru tras łączących gminy	134
Opinie dotyczące infrastruktury rowerowej	140
Opinie dotyczące zieleni wzdłuż infrastruktury rowerowej	149
PODSUMOWANIE	171
Konkluzje	171
Partnerzy lokalni	172
INFORMACJA O REALIZATORACH	173



WPROWADZENIE

Jaki był kontekst konsultacji?

Plan działań rowerowych do 2030 roku to pierwszy taki dokument we Wrocławiu. Ma stanowić uzupełnienie dotychczasowych strategii i polityk Wrocławia, w których podejmowany jest temat komunikacji rowerowej w mieście. Jest też odpowiedzią na rekomendacje Wrocławskiego Panelu Obywatelskiego. Potrzeba stworzenia Planu wynika przede wszystkim z konieczności priorytetyzacji poszczególnych inwestycji oraz usystematyzowania innych działań na rzecz ruchu rowerowego.

Co było przedmiotem konsultacji?

Celem konsultacji było zebranie opinii mieszkańców i mieszkank Wrocławia na temat potrzeb związanych ze sporządzeniem Planu działań rowerowych do 2030 r., a w szczególności na temat:

- proponowanych tras rowerowych w obszarach: dojazdu z osiedli, dojazdu do centrum i przejazdu przez centrum, podniesienia standardu istniejących tras oraz wyznaczenia połączeń rowerowych Wrocławia z gminami ościennymi;
- dotychczasowego funkcjonowania Wrocławskiego Roweru Miejskiego.

Ramy prawne

Powstający dokument będzie zgodny z tymi już istniejącymi, przyjętymi przez Urząd Miejski Wrocławia:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego,
- Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr LV/1688/10 z dnia 14 października 2010 r. w sprawie polityki rowerowej Wrocławia,
- Wrocławska Polityka Mobilności (Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr XLVIII/1169/13 z dnia 19 września 2013r.).



PRZEBIEG KONSULTACJI

Podsumowanie spotkań

Konsultacje rozpoczęło **e-spotkanie z mieszkańcami i mieszkankami**

Wrocławia, które odbyło się 23 czerwca 2021 r. (środa) o godz. 17:30. Zostało przeprowadzone na platformie do webinarów Clickmeeting, zapewniającej jednoczesną transmisję wizji i dźwięku. Za moderację spotkania odpowiadali: Anna Cwynar i Tadeusz Mincer z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS) przy wsparciu merytorycznym Oficera Rowerowego oraz przedstawicielki Zespołu ds. Mobilności Aktywnej Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego.

Pytania i opinie złożone przez uczestniczki i uczestników w czasie spotkania dotyczyły przede wszystkim kwestii rozwoju dróg rowerowych – dopytywano o istniejące ścieżki i zgłaszano potrzebę tworzenia nowych dróg, a także wypowiedziano się w zakresie oznakowania ścieżek dla rowerów, rodzaju ich nawierzchni oraz konieczności zapewnienia infrastruktury, która byłaby bezpieczna dla jeżdżących.

Oprócz rozbudowy sieci ścieżek rowerowych, wśród ważnych zadań inwestycyjnych wymieniano tworzenie zamkniętych wiat dla rowerów, również na terenach pozakomunalnych. Nie mniej istotną kwestią był Wrocławski Rower Miejski. Zwracano uwagę na konieczność poprawy stanu pojazdów i sugerowano wprowadzenie abonamentu pozwalającego na łatwiejsze i tańsze korzystanie z tej usługi.

W spotkaniu uczestniczyło 16 osób, a jego zapis można znaleźć pod tym adresem:



<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jak-rozwijac-komunikacje-rowerowa-e-spotkania> (dostęp 31.01.2022 r.).

Kolejne **e-spotkanie** w ramach prowadzonych konsultacji odbyło się 29 czerwca 2021 r. (wtorek) o godz. 17:30; przeznaczone było **dla przedstawicieli i przedstawicielek wrocławskich zarządów osiedli**. Zostało przeprowadzone na platformie do webinarów Zoom, a moderowali je: Anna Cwynar i Tadeusz Mincer z FEPS przy wsparciu merytorycznym przedstawicieli Zespołu ds. Mobilności Aktywnej Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego.

Zgłoszone opinie znajdują się w **załączniku nr 3** do raportu; dotyczyły następujących osiedli: Psie Pole - Zawidawie, Zacisze - Zalesie - Szczytniki, Ołbin, Borek, Gaj, Jagodno, Klecina, Przedmieście Świdnickie, Szczepin, Gądów - Popowice Południowe, Leśnica. Nagranie ze spotkania dostępne jest pod linkiem

<https://www.wroclaw.pl/rozmawia/jak-rozwijac-komunikacje-rowerowa-e-spotkania> (dostęp 31.01.2022 r.).

W spotkaniu wzięło udział 12 osób.

W ramach konsultacji odbył także **rowerowy przejazd konsultacyjny dla dorosłych**. 26 czerwca 2021 r. (sobota) o godz. 10:00 uczestniczki i uczestnicy rajdu spotkali się z urzędniczkami i urzędnikami oraz moderatorkami i moderatorami na pl. Wolności. Zebrani zostali podzieleni na 2 grupy i wyruszyli na objazd po centrum miasta. Oba zespoły co jakiś czas zatrzymywały się na podanych wcześniej przez prowadzących przystankach. Podczas postojów omawiano pomysły i wyzwania związane z prowadzeniem dróg dla rowerów na odcinkach, którymi prowadziły trasy przejazdu. Uczestniczki i uczestnicy przejazdu mogli zadawać pytania oraz zgłaszać opinie dot. trasy. Pytania i opinie były notowane przez moderatorów i zostały przedstawione w **załączniku nr 2** do raportu.



W rowerowym przejeździe konsultacyjnym po centrum Wrocławia łącznie wzięło udział **11 osób**.

Podsumowanie e-formularza z mapą (geoankiety)

Przez cały czas trwania konsultacji można było zgłosić opinię za pomocą geoankiety, czyli formularza w formie interaktywnej mapy, na której można było dodać komentarz do istniejącej trasy rowerowej lub dorysować nową trasę (i także ją skomentować).

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia z 2018 r. (SUiKZPW) wskazuje 18 **tras głównych** prowadzących do centrum miasta. Część z nich została już wybudowana w całości (np. na ul. Grabiszyńskiej). Biuro Zrównoważonej Mobilności przygotowało ich alternatywne wersje, widoczne na interaktywnej mapie numer 1 (Trasy rowerowe główne). Druga mapa zawierała **proponowane korytarze przejazdu przez centrum miasta**. Granice wyznaczone zostały na podstawie tzw. **strefy centralnej** opisanej w SUiKZPW (Trasy rowerowe centrum).

Biuro Zrównoważonej Mobilności zbadało połączenia wrocławskich osiedli z siecią tras głównych, a w przypadku osiedli peryferyjnych – również z węzłami przesiadkowymi. Osiedla, które z perspektywy mieszkańców mają najslabsze połączenia, to szczególnie: **Tarnogaj, Brochów, Wojszyce, Muchobór Wielki, Księża Małe i Księża Wielkie, Wojnów, Sołtysowice, Strachocin, Swojczyce, Psie Pole, Zakrzów i Polanowice**. Proponowane trasy przedstawia mapa pt. Trasy rowerowe – sieć, stanowiąca załącznik nr 4 do niniejszego raportu.

Za pomocą geoankiety spłynęły 1882 opinie (wyrażonych jako sugestie i komentarze), można podsumować je następująco:

a. Trasy rowerowe główne

Szczególną popularnością wśród propozycji podanych przez Urząd Miasta cieszyły się następujące trasy:



- alternatywna do ul. Legnickiej ciąg ulic: Bystrzycka – Dąbrówki – Zachodnia – Fosa Miejska,
- alternatywna do ul. Mińskiej i Strzegomskiej ciąg ulic: Trawowa – Francuska – Szwajcarska – połączenia z trasą przy TAT, Grabiszyńska i Promenada Krzycka,
- ciąg ulic: Spiska – Orawska wraz z dobrym połączeniem z istniejącymi trasami rowerowymi,
- połączenie osiedli: Księża Małe, Księża Wielkie i Brochów z centrum miasta (różne warianty np. ul. Opolska – ul. Krakowska – ul. Komuny Paryskiej, wzdłuż rzeki Oławki – ul. Wilcza – park Wschodni – ul. Rybnicka – wzdłuż Brochówki – ul. Brochowska – ul. Popielskiego, wzdłuż linii kolejowej),
- połączenie Strachocina i Wojnowa przez Wielką Wyspę,
- poprawa trasy z Psiego Pola i Zakrzowa,
- trasa wzdłuż ul. Pomorskiej,
- trasa wzdłuż ul. Legnickiej,
- trasa wzdłuż ul. Kochanowskiego wraz z połączeniem przez Odrę na przedłużeniu ul. Mianowskiego.

Dodatkowo najbardziej popularnymi trasami były:

- z osiedla Tarnogaj do planowanego parku Henrykowskiego,
- wzdłuż rzeki Ślęzy,
- wzdłuż ul. Krzyckiej i ul. Czekoladowej,
- wzdłuż ul. Awicenny i ul. Krzemienieckiej,
- wzdłuż ul. Wielkopolskiej i ul. Żernickiej,
- wzdłuż ul. Opatowickiej,
- wzdłuż ul. Sołtysowickiej,
- wzdłuż Odry,
- wzdłuż ulice: Dubois, Drobnera i Sienkiewicza.

b. Trasy rowerowe centrum



W opiniach dotyczących tras w centrum szczególną uwagę zwrócono na:

- nawierzchnie – konieczność wymiany nawierzchni na bitumiczną lub kostkę ciętą,
- unikanie konfliktów z pieszymi – trasy, w miarę możliwości, powinny omijać trasami przelotowymi Rynek.

Dużą popularnością cieszyła się zaproponowana trasa północ-południe, wiodącą przez ul. Szewską do mostu Uniwersyteckiego. Mieszkańcy chętnie korzystają również z trasy rowerowej wzdłuż Promenady Staromiejskiej. W opiniach podkreślano, że optymalne byłoby poprowadzenie trasy szybkiej przelotowej (przez centrum) oraz alternatywnej, w zieleni, którą miałyby być właśnie trasa wzdłuż Promenady.

c. Trasy rowerowe – sieć

Brakujące odcinki tras to głównie: na ul. Krzemienieckiej, na ul. Świdnickiej, wzdłuż Promenady Krzyckiej, na ul. Sienkiewicza i połączenie osiedli Tarnogaj i Brochów z planowanym parkiem Henrykowskim i dalej centrum miasta. Wiele osób wskazywało tereny wzdłuż PKP i na wałach.

Mówiono też o brakujących połączeniach osiedli:

- Leśnica – centrum miasta,
- Muchobór Wielki i Muchobór Mały (przez ul. Krzemieniecką) do FAT,
- Muchobór Wielki – Oporów (przez ul. Awicenny),
- Bartoszowice przez Jaz Opatowicki,
- Sołtysowice – Karłowice,
- Pawłowice, Zakrzów, Psie Pole – w kierunku centrum,
- Maślice, Pilczyce, Kozanów i dalej Gądów – połączenia międzyosiedlowe.

Podsumowanie e-formularza

Niezależnie od e-formularza z mapą, dotyczącego istniejących i planowanych tras rowerowych, dostępny był w internecie formularz opinii. Zawierał on 9 pytań (otwartych i zamkniętych), dotyczących przede wszystkim dwóch



zagadnień: kwestii promowania poruszania się na rowerze oraz rozwoju systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego.

Łącznie przesłano **200** formularzy. Wszystkie wyrażone opinie znajdują się w **Załączniku nr 5** do raportu.

W tabeli poniżej zebrano wszystkie zgłoszone opinie (połączone; bez względu na to, czy dany głos pojawił się jeden raz czy wielokrotnie), po to, by każda z nich mogła zostać wyjaśniona przez odpowiednią jednostkę Urzędu Miejskiego Wrocławia – by każdy głos został usłyszany.

Nadesłane maile

W ramach konsultacji nadesłano także dwa listy elektroniczne. Ich treść stanowi **załącznik nr 6** do raportu.

Konsultacje z dziećmi i młodzieżą

Konsultacje obejmowały warsztaty edukacyjno-konsultacyjne dla uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych (16, 18 i 21 czerwca 2021 r.; prowadziła je aktywistka rowerowa Joanna Klima, reprezentująca Stowarzyszenie Serce Szczepina) oraz dla dzieci uczestniczących w zajęciach zorganizowanych w Centrum Aktywności Tarnogaju (13 lipca 2021 r.; prowadziła je Hanna Achremowicz ze Stowarzyszenia Edukacji Krytycznej). W sumie wzięło w nich udział 50 osób. Podczas warsztatów młodzi mieszkańcy mieli okazję przedyskutować następujące tematy:

- Odczucia dzieci i młodzieży w zakresie poruszania się po mieście, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa;
- Znajomość programów edukacyjnych w zakresie komunikacji rowerowej oraz opinie na ich temat;
- Przejazd przez centrum – najczęściej użytkowane ścieżki oraz miejsca wjazdu na Stare Miasto oraz opinie dotyczące ścieżek rowerowych prowadzących do centrum;
- Parkowanie na osiedlach wraz z kwestią wiat na rowery;



- Kwestia zachęcenia innych młodych osób do korzystania z komunikacji rowerowej.

Warsztaty miały również walor edukacyjny: można było poznać zalety poruszania się rowerem po mieście.

Bardzo dziękujemy wszystkim mieszkankom i mieszkańcom za udział w konsultacjach. Wasz głos jest ważny!



ZESTAWIENIE OPINII

Zebrane opinie młodych mieszkańców i mieszkanki przedstawione są poniżej.

Opinie dotyczące bezpieczeństwa (opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Nie czuję się bezpiecznie ze względu na jakość dróg rowerowych (wertepy, dziury).	Opinia uwzględniona Będziemy dążyć do zmaksymalizowania poczucia bezpieczeństwa na drogach dla rowerów poprzez regularne remonty.
2	Nie czuję się bezpiecznie ze względu na ryzyko kradzieży roweru lub celowego uszkodzenia go przez osobę trzecią.	Dziękujemy za opinię Zachęcamy do korzystania z dobrej jakości zapieć rowerowych. Poniżej link do materiału edukacyjnego który powstał we współpracy UMW z Komendą Miejską Policji we Wrocławiu: https://www.youtube.com/watch?v=yadGa142hBw&t=79s Dążymy do współpracy ze Strażą Miejską w zakresie prewencji.
3	Nie czuję się bezpiecznie, jeżdżąc po ulicach (po jezdni).	Opinia uwzględniona Dążymy do odseparowania infrastruktury dla rowerów od ruchu samochodowego tam, gdzie jest to możliwe, zwłaszcza na trasach głównych, obarczonych również dużym natężeniem ruchu



		samochodowego. Nie zawsze to jest jednak możliwe z uwagi na uwarunkowania (tj. brak miejsca, jeżeli ścieżka prowadzi przez obszar Starego Miasta, też jest to trudniejsze, bo to obszar zabytkowy itp.).
4	Nie czuję się bezpiecznie, ponieważ miejscami brakuje dróg dla rowerów.	Opinia uwzględniona Dążymy do tego, by infrastruktura rowerowa była ciągła.
5	Nie jest bezpiecznie, ponieważ niektórzy kierowcy nie patrzą przed siebie, co kończy się wypadkami.	Wyjaśnienie Przypominamy o konieczności zachowania zasady ograniczonego zaufania – zasada ta obowiązuje wszystkich uczestników ruchu drogowego.
6	Często ścieżki rowerowe są przy jezdni i jak jakaś osoba się wywróci, to może wpaść pod samochód. Lepiej by było, gdyby pomiędzy ścieżką rowerową a jezdnią były barierki.	Opinia uwzględniona Dążymy do odseparowania infrastruktury dla rowerów od ruchu samochodowego tam, gdzie jest to możliwe, zwłaszcza na trasach głównych, obciążonych również dużym natężeniem ruchu samochodowego. Nie zawsze to jest jednak możliwe z uwagi na uwarunkowania (tj. brak miejsca, jeżeli ścieżka prowadzi przez obszar Starego Miasta, też jest to trudniejsze, bo to obszar zabytkowy itp.).
7	Nie jeździ się bezpiecznie, dlatego że na prawie 70% wszystkich skrzyżowań i przejść dla pieszych we Wrocławiu nie ma świateł, u mnie obok domu nie ma świateł i co tydzień lub co dwa ginie lub zostaje	Wyjaśnienie Przypominamy o konieczności zachowania zasady ograniczonego zaufania – zasada ta obowiązuje wszystkich uczestników ruchu



	potrącona jakaś osoba.	drogowego.
8	Czuję się bezpiecznie na rowerze.	Dziękujemy za opinię.
9	Uważam, że jest bezpiecznie jeździć po mieście, ponieważ mam odblaski, światełka i wiem, że światła i rozglądanie się mnie chroni.	Dziękujemy za opinię.
10	Bezpieczeństwo jazdy na rowerze zależy od dzielnicy, po której się poruszam.	Dziękujemy za opinię.
11	Ścieżki rowerowe w niektórych miejscach są niebezpieczne.	Opinia uwzględniona Dążymy do zmaksymalizowania poczucia bezpieczeństwa na drogach dla rowerów.
12	Lepiej jeździ się rowerem po parku i lesie niż po mieście.	Dziękujemy za opinię.
13	Robienie ścieżko-chodnika nie jest dobrym pomysłem, gdyż albo pieszy albo rower może na nim nie uważać.	Wyjaśnienie Drogi dla pieszych i rowerów powstają w miejscach, gdzie fizycznie brakuje miejsca na wydzielenie ich osobno. Obowiązuje wtedy pierwszeństwo pieszego, tak jak jest to ujęte w Prawie o ruchu drogowym.
14	Ścieżki rowerowe są za wąskie, często nie da się jechać nimi w obu kierunkach jednocześnie.	Wyjaśnienie Niektóre drogi dla rowerów są jednokierunkowe – wynika to często z braku miejsca na wydzielenie dwukierunkowej infrastruktury rowerowej po obu stronach drogi i z uwagi na potrzebę zapewnienia dojazdu rowerem po obu stronach tej drogi. Na takiej drodze dla rowerów lub na takim pasie rowerowym należy



		poruszać się w jednym kierunku, zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym.
15	Sporo jest skrótowych ulic, gdzie brakuje łatwego połączenia ścieżek, jednak nie ma problemów z samochodami.	Wyjaśnienie Niektóre z tych ulic mogą mieć wprowadzone tzw. uspokojenie ruchu, są np. oznakowane jako strefa zamieszkania, zatem poruszanie się po nich odbywa się na zasadach ogólnych. Najczęściej nie wydziela się tam infrastruktury rowerowej.

Opinie dotyczące edukacji (opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Najliczniejsza grupa uczniów znała program Rowerowy Maj (około 70% uczestników warsztatów). Uczniowie wspominali, że polega on na tym, że dzieci jeżdżą do szkoły rowerami. Uczestnicy konsultacji brali w nim udział i otrzymywali nagrody. Kilkoro dzieci wspominało, że ich klasy "oszukiwały", np. brały więcej naklejek niż powinny. Zdaniem jednej grupy nagrody w programie były nieadekwatne do wieku uczestników.	Wyjaśnienie Spostrzeżenia dotyczące akcji Rowerowy Maj są słuszne, UMW dokonuje starań, żeby z roku na rok rywalizacja była coraz bardziej dopracowana i żeby brało w niej udział coraz więcej szkół, m.in. przeprowadzając szkolenia dla szkolnych koordynatorów akcji. W Planie działań... zostanie opisany cykl akcji promocyjnych, skierowanych do starszej młodzieży i dorosłych, liczymy na to, że trafią one do szerszego grona odbiorców.
2	Uczniowie nie znali innych programów edukacyjnych, ale wiedzieli o akcjach związanych z budową ścieżek rowerowych np. ścieżki na Bielany Wrocławskie.	

Opinie dotyczące ścieżek prowadzących do centrum miasta (opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
-------------	---------------------	---



1	Nie są bezpieczne.	Opinia uwzględniona Dziękujemy za opinię, będziemy dążyć do poprawy bezpieczeństwa.
2	Znajdują się za blisko ulicy.	Wyjaśnienie Przekrój ulicy nie zawsze pozwala na odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu aut. Systematycznie dążymy do tego, aby ruch samochodowy w centrum był ograniczany.
3	Znajdują się na środku jezdni.	Opinia uwzględniona Dążymy do tego, żeby drogi dla rowerów były odseparowane od jezdni, a liczba punktów potencjalnych kolizji została zminimalizowana.
4	Brak separatorów od aut	Wyjaśnienie Dążymy do odseparowania infrastruktury dla rowerów od ruchu samochodowego tam, gdzie jest to możliwe, zwłaszcza na trasach głównych, obciążonych również dużym natężeniem ruchu samochodowego. Nie zawsze to jest możliwe z uwagi na brak miejsca i konieczność zapewnienia odpowiedniej skrajni od jezdni, co wynika to z przepisów prawa.
5	Na pl. Kościuszki boję się jeździć rowerem.	Wyjaśnienie Dążymy do tego, żeby ruch kołowy w tym miejscu został zmniejszony, samochody jeździły z niższą prędkością, a trasa rowerowa została odseparowana od pasów ruchu dla



		samochodów.
6	Ogólnie mówiąc w niektórych miejscach ścieżki rowerowe są na ulicy, co, moim zdaniem, nie sprzyja bezpieczeństwu i może być frustrujące dla kierowców innych pojazdów, np. aut, autobusów itp.	Wyjaśnienie Prowadzenie ruchu rowerowego w ciągu pasa drogowego wynika często z braku miejsca na wydzielenie drogi dla rowerów.
7	Bardzo utrudniają ruch samochodów, rowerzyści są stosunkowo za wolni, dlatego same ścieżki są bez sensu i nietrudno o wypadek.	Wyjaśnienie Przeźródzeń miasta powinna być dostępna dla wszystkich użytkowników ruchu, również tych poruszających się z prędkością mniejszą niż samochody. Dążymy do zorganizowania przestrzeni, tak by była dostępna dla każdego użytkownika, również rowerzysty, co wiąże się z wyznaczaniem ścieżek rowerowych.
8	Ścieżki bardzo często prowadzą na skrzyżowaniu przez środek ulicy. Niebezpiecznie czuje się kierowca auta i roweru. Drogi rowerowe mogłyby być prowadzone na około, żeby nikomu nie stała się krzywda.	Opinia częściowo uwzględniona Dążymy do odseparowania infrastruktury dla rowerów od ruchu samochodowego tam, gdzie jest to możliwe, zwłaszcza na trasach głównych, obciążonych również dużym natężeniem ruchu samochodowego. Czasem jednak nie ma na to miejsca. Prowadzenie ruchu rowerowego na około wydłuża drogę dotarcia do celu.
9	Jest ich za mało.	Opinia uwzględniona Dążymy do rozbudowy sieci infrastruktury rowerowej o nowe połączenia.
10	Nie ma ciągłości i później rowerzyści muszą mijać się z	Opinia uwzględniona



	pieszymi, co jest denerwujące.	Dążymy do połączenia sieci rowerowej w całość.
11	Są za wąskie (rowery często przez to wymijają się na drogach dla pieszych).	Wyjaśnienie Niektóre z dróg dla rowerów są po prostu jednokierunkowe, stąd ich szerokość. Przy nowych inwestycjach staramy się o ich właściwe oznakowanie i odseparowanie od jezdni oraz od chodnika za pomocą bufora (np. pasa zieleni). Nie wszędzie jest to jednak możliwe z uwagi na szerokość (przekrój) danej drogi.
12	Ludzie wchodzą na ścieżki rowerowe, co jest niebezpieczne.	Wyjaśnienie Prawo o ruchu drogowym reguluje kwestię korzystania z dróg dla rowerów przez pieszych.
13	Są postawione w złych miejscach.	Dziękujemy za opinię.
14	Są nieoświetlone.	Dziękujemy za opinię.
15	Są wykonane ze złych materiałów.	Dziękujemy za opinię.

Opinie zgłoszone po przejeździe konsultacyjnym przez centrum miasta (opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Ścieżka na ul. Gepperta okazała się być dla młodych rowerzystów nieczytelna – przejechali ten odcinek chodnikiem, ponieważ nie zauważyli ścieżki. Co więcej, zjazd z niej nie był możliwy, bo zastawiały go samochody.	Opinia uwzględniona Dziękujemy za te opinie, uwzględnimy je w Planie działań rowerowych do 2030 r. w rozdziale dotyczącym obszaru centrum miasta.



2	Problemem był przejazd przez ul. Kazimierza Wielkiego trasą rowerową – jest dość ciasny i porusza się nim wielu rowerzystów.	
3	Przejazd przez Rynek byłby łatwiejszy, gdyby były tam wyznaczone pasy poruszania się dla rowerów.	
4	Utrudnieniem w poruszaniu się rowerem są pozostałości torowisk na Starym Mieście (okolice Rynku, ul. Sądowa). Łatwo na nich wywrócić się (szczególnie małym rowerem), a prowadzą tamtędy trasy rowerowe.	
5	Młodzi ludzie uczestniczący w przejeździe zgłaszali, że zasadniczo nie jeżdżą po centrum, ponieważ nie mają po co. Zwracali jednak uwagę, że przejazd w tej części miasta jest dla nich mało wygodny, co ich zniechęca.	

Opinie dotyczące parkowania na osiedlach oraz wiat na rowery (opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Trzymam w domu, bo w schowku wyrzucili mi element od roweru.	Dziękujemy za opinię.
2	W bloku mamy rowerownię i korzystamy z niej.	
3	Przypinamy rowery na dworze albo w piwnicy.	
4	Mojej mamie ukradli rower, bo przypinała do trzepaka.	
5	Stawianie wiat na osiedlach to	Wyjaśnienie



	generalnie dobre rozwiązanie.	UMW pośredniczy w stawianiu wiat rowerowych, czyli uczestniczy w zbieraniu wniosków; odbywa się to przez formularz: https://www.wroclaw.pl/portal/wnios-ek-o-montaz-wiaty-rowerowej . Jednostka nie ma jednak bezpośredniego wpływu na to, jakie są warunki realizacji zadania. Zarówno cena, jak i ustawienie wiaty zależą od zarządcy terenu (np. Zarząd Zasobu Komunalnego, Wrocławskie Mieszkania). Pilotażowy program wiat ma na celu poprawić sytuację . Należy dodać, że zbieranie wniosków jest obecnie wstrzymane ze względu na prowadzenie ewaluacji programu pilotażowego. Ponowne uruchomienie formularza jest planowane w 2023 roku.
6	Lepszy od wiaty jest monitoring.	
7	Wiata na osiedlu jest za droga.	

Opinie dotyczące Wrocławskiego Roweru Miejskiego (opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Często rowery miejskie są uszkodzone lub całkowicie zepsute, ludzie rzucają je gdziekolwiek albo dla zabawy niszczą, ja z nich nie korzystam.	Wyjaśnienie Dziękujemy za sugestie i postaramy się je uwzględnić, przygotowując z operatorem wytyczne na kolejne lata działalności WRM.
2	Niektóre rowery są rozklekotane; powinno istnieć wypożyczenie za stałą kwotę na cały dzień i ograniczone strefy zostawiania rowerów (na Niskich Łąkach po prawej stronie ulicy).	



3	Opłata za WRM: pomysł jest ogólnie dobry, ale powinno to dotyczyć dłuższego czasu najmu niż 1 godzina.	
---	--	--

Jak zachęcić młodych ludzi do komunikacji rowerowej?
(opinie dzieci i młodzieży)

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Ścieżki rowerowe powinny być wygodniejsze; powinno też być więcej miejsc umożliwiających przypięcie/zaparkowanie roweru.	Wyjaśnienie Dziękujemy za opinię. Wniosek o stojak można zgłosić za pomocą formularza dostępnego pod linkiem: https://www.wroclaw.pl/portal/formularze-piesi-rowery .
2	Droga do szkoły musi być bezpieczna; powinny powstać zadaszone stojaki, wiaty rowerowe, rozwinąć się również powinna edukacja rowerowa.	Wyjaśnienie Dziękujemy za opinię. Wniosek o stojak można zgłosić za pomocą formularza dostępnego pod linkiem: https://www.wroclaw.pl/portal/formularze-piesi-rowery . Obecnie Miasto prowadzi kampanię pod nazwą Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej oraz rowerowe działania edukacyjne.
3	Lepsze drogi rowerowe: jeździ się po nich lepiej, jest bezpieczniej, nie trzeba omijać ludzi, lepsza nawierzchnia – jak nowe ulice.	Dziękujemy za opinię.
4	Szersze drogi rowerowe i bardziej oddzielone od ulic, aby nie zaburzać jazdy kierowcom.	Wyjaśnienie Szerokość drogi rowerowej zależna jest od dostępności miejsca, nigdy



		nie jest ona mniejsza niż mówią standardy projektowe.
5	Powinny powstać trasy rowerowe na pętle tramwajów, autobusów.	Opinia uwzględniona W ramach naszych działań dążymy do tego, aby ruch rowerowy był zintegrowany z działalnością komunikacji zbiorowej, m.in. poprzez budowę parkingów rowerowych na pętlach czy tras rowerowych w ich obrębie. W Planie zostaną uwzględnione trasy rowerowe, zaplanowane w ramach projektowanych tras nowych linii tramwajowych.
6	Rowerzy miejskie powinny być lepiej reklamowane i tańsze.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy i negocjacji z operatorem WRM.
7	Można wybudować minipark rowerowy i postawić tam znaki drogowe, żeby ludzie mogli ćwiczyć jazdę na rowerach i na hulajnogach – są już takie miejsca, ale powinno być ich więcej.	Opinia uwzględniona Opinia zostanie uwzględniona w czasie planowania kolejnych edycji programu Młodzi – Aktywnie zMOBILizowaNi.
8	Można pokazać, że to sposób na zwiedzenie wielu ciekawych miejsc.	Opinia uwzględniona W ramach działań tego typu UMW przygotowuje co jakiś czas aktualizację map wrocławskich tras rowerowych (https://www.wroclaw.pl/rowerowa-mapa-wroclawia), a także mapę tras rowerowych obiektów militarnych Wrocławia (https://www.wroclaw.pl/trasa-rowerowa-twierdzy-wroclaw1).
9	Pokazać atrakcyjność zieleni, którą	Opinia uwzględniona



	można zobaczyć na rowerze.	Działanie już realizowane; https://www.wroclaw.pl/rowerowa-mapa-wroclawia – pod tym linkiem dostępne są mapy tras w zieleni, m.in. trasa Eurovelo 9 czy Szlak Odry.
10	Fundowanie rowerów lub kasków/ochraniaczy dla dzieci, które chciałyby jeździć.	Wyjaśnienie Aktualnie nie mamy możliwości podjęcia takich działań. Zachęcamy szkoły do udziału w organizowanych przez nas akcjach promocji ruchu rowerowego, np. w rywalizacji Rowerowy Maj, w ramach której przewidziane są m.in. wskazane w opinii nagrody. Urząd Miasta realizuje też projekt usuwania wraków rowerowych z ulic (https://www.wroclaw.pl/wroclaw-akcja-usuwania-wrakow-rowerowych). W ramach tej akcji planujemy pozyskać partnerów do naprawy rowerów i przekazanie ich najbardziej potrzebującym mieszkańcom. Być może, jeśli projekt okaże się sukcesem, uda nam się przeznaczyć część takich wyremontowanych rowerów dla najbardziej potrzebujących placówek.
11	Można zorganizować akcję Rower plus (dofinansowanie na rower).	Wyjaśnienie Aktualnie nie dysponujemy narzędziem, które pozwoliłoby finansować dopłaty do rowerów mieszkańcom. Urząd Miasta realizuje jednak np. projekt usuwania wraków



		<p>rowerowych z ulic (https://www.wroclaw.pl/wroclaw-akcja-usuwania-wrakow-rowerowych). W ramach tej akcji planuje pozyskać partnerów do naprawy tych rowerów i przekazanie ich najbardziej potrzebującym mieszkańcom.</p>
12	<p>Powinno się organizować różne konkursy z nagrodami (szkolne i miejskie), które zachęcają do wspólnych wycieczek.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Miasto może organizować konkursy tylko na szczeblu miejskim, co nie zmienia faktu, że uczniowie lub ich rodzice mogą zachęcać nauczycieli w szkołach do podejmowania tego typu działań.</p>
13	<p>Powinny powstać rowerownie w szkołach oraz należy organizować rowerowe wycieczki szkolne.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Decyzja w zakresie wycieczek należy do szkoły i być może warto, by uczniowie lub rodzice zwrócili się z wnioskiem o jej organizację do dyrekcji swojej placówki. Zachęcamy do tego, żeby wnioskować o parkingi i stojaki przy szkołach i przedszkolach, można to zrobić za pomocą formularza: https://www.wroclaw.pl/portal/wnios-ek-o-stojak-rowerowy. Choć nie mamy możliwości ufundowania czy postawienia stojaków na terenie placówki, zachęcamy do udziału np. w rywalizacji Rowerowy Maj – placówka wygrane pieniądze może przeznaczyć na wiaty czy parkingi rowerowe na swoim terenie.</p>
14	<p>Można organizować przedszkolne wycieczki rowerowe oraz bezpieczne miejsce do trzymania rowerów przy</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zakres ten nie leży w naszych</p>

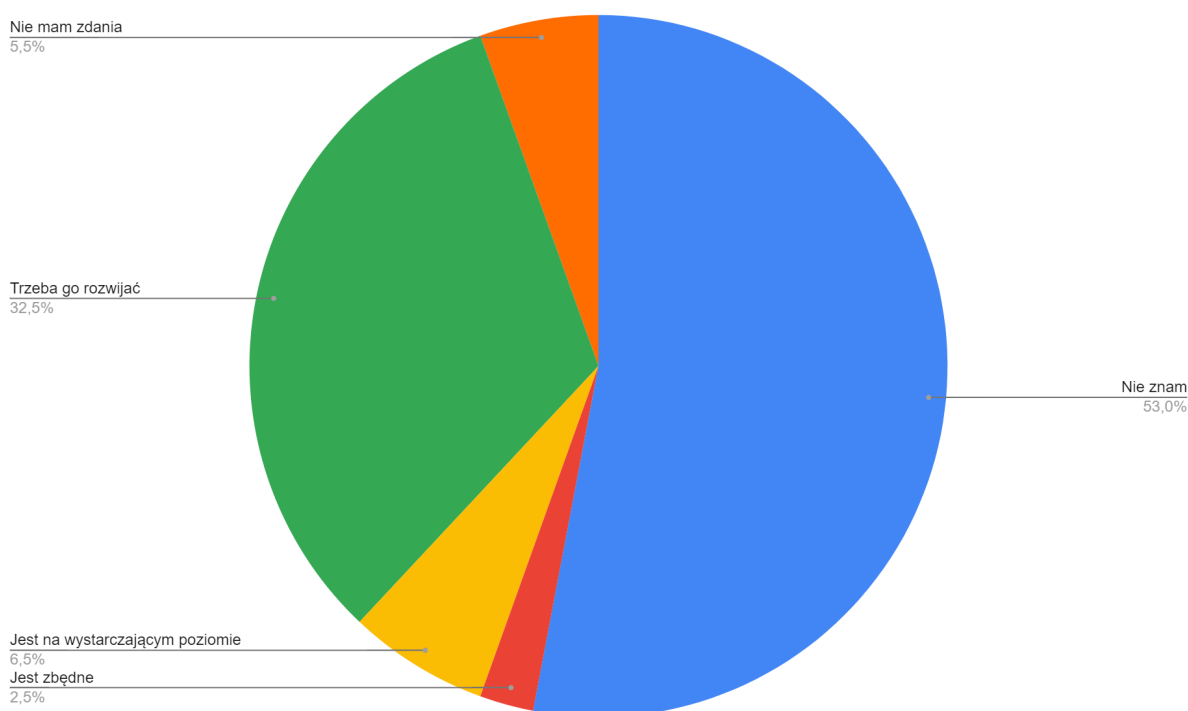


	przedszkolu.	<p>kompetencjach. Zachęcamy do tego, żeby wnioskować o parkingi i stojaki przy szkołach i przedszkolach, można to zrobić za pomocą formularza: https://www.wroclaw.pl/portal/wnios-ek-o-stojak-rowerowy.</p> <p>Choć nie mamy możliwości ufundowania czy postawienia stojaków na terenie placówki, zachęcamy do udziału np. w rywalizacji Rowerowy Maj – placówka wygrane pieniądze może przeznaczyć na wiaty czy parkingi rowerowe na swoim terenie.</p> <p>Jako UMW nie możemy zorganizować wycieczki rowerowej dla przedszkoli, bo dzieci do 10 r.ż. muszą poruszać się po chodniku i dla bezpieczeństwa należałoby taki chodnik na czas wycieczki zamknąć. Próba taka została podjęta, jednak logistycznie jest to bardzo trudne ze względu na ogromną odpowiedzialność spoczywającą na opiekunach dzieci.</p> <p>O organizacji wycieczki decydują przedszkola i być może warto zwrócić się z wnioskiem o organizację takiej wycieczki do dyrekcji swojej placówki.</p>
15	Można przyznawać punkty do ligi klas za jeżdżenie rowerem.	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zakres ten nie leży w naszych kompetencjach. Być może warto zwrócić się z wnioskiem o organizację takiej ligii klas do dyrekcji swojej placówki.</p>



16	Można przyznać dodatkową ocenę za aktywność z W-F-u, jeśli uczeń przyjeżdża do szkoły na rowerze.	Wyjaśnienie Zakres ten nie leży w naszych kompetencjach.
17	Dzieci można przekupić (np. czekoladą).	Dziękujemy za opinię.

Opinie dotyczące Wrocławskiej Szkoły Mobilności Aktywnej



53 % - Nie znam (106 opinii)

32,5% - Trzeba go rozwijać (65 opinii)

6,5% - Jest na wystarczającym poziomie (13 opinii)

5,5% - Nie mam zdania (11 opinii)

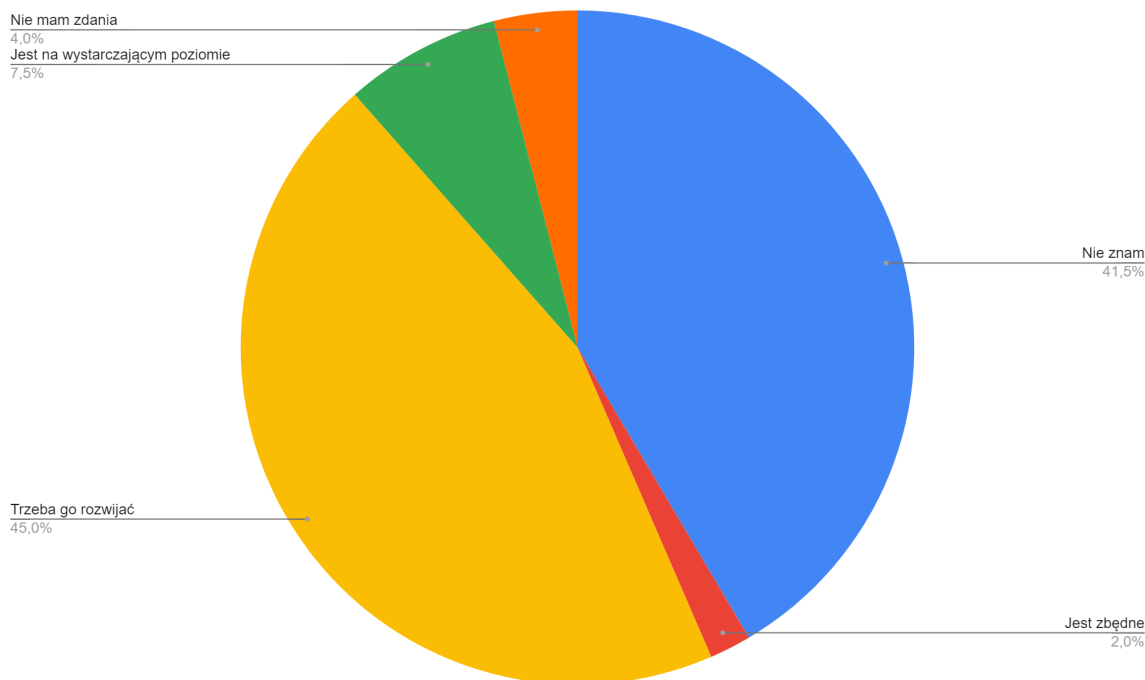
2,5% - Jest zbędne (5 opinii)

W wyniku konsultacji została zmieniona nazwa programu na “Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNI” i pod nową nazwą jest on obecnie promowany. Program obejmuje wszystkie działania edukacyjne związane z aktywną mobilnością, a jego adresatami są głównie uczniowie szkół podstawowych. Dla dorosłych powstały liczne materiały dotyczące mobilności aktywnej (na



oficjalnych stronach miejskich) i kampania “W kółko kręcę”. Większość odpowiadających nie znała tego programu. Wśród tych, którzy znają, dominowało przekonanie, że należy go rozwijać.

Opinie dotyczące Rowerowych działań edukacyjnych



45% - Trzeba go rozwijać (90 opinii)

41,5% - Nie znam (83 opinii)

7,5% - Jest na wystarczającym poziomie (15 opinii)

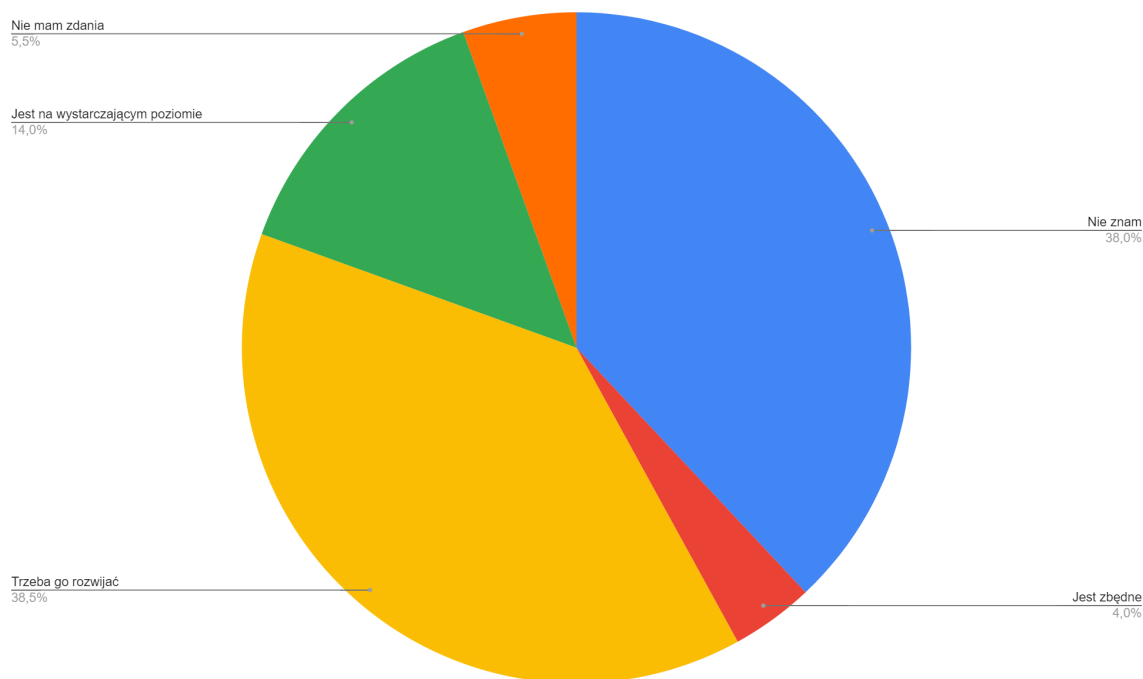
4,0% - Nie mam zdania (8 opinii)

2,0% - Jest zbędne (4 opinii)

Działania edukacyjne opierają się głównie na szkoleniach podnoszących kwalifikacje nauczycieli wychowania komunikacyjnego. W założeniu mają być wstępem do budowania skutecznych i szerokich działań promujących aktywne sposoby przemieszczania się, a wśród nich przede wszystkim ruch rowerowy. Rowerowe działania edukacyjne według większości osób należy dalej rozwijać.



Opinie dotyczące programu Rowerowy Maj



38,5% - Trzeba go rozwijać (77 opinii)

38% - Nie znam (76 opinie)

14% - Jest na wystarczającym poziomie (28 opinii)

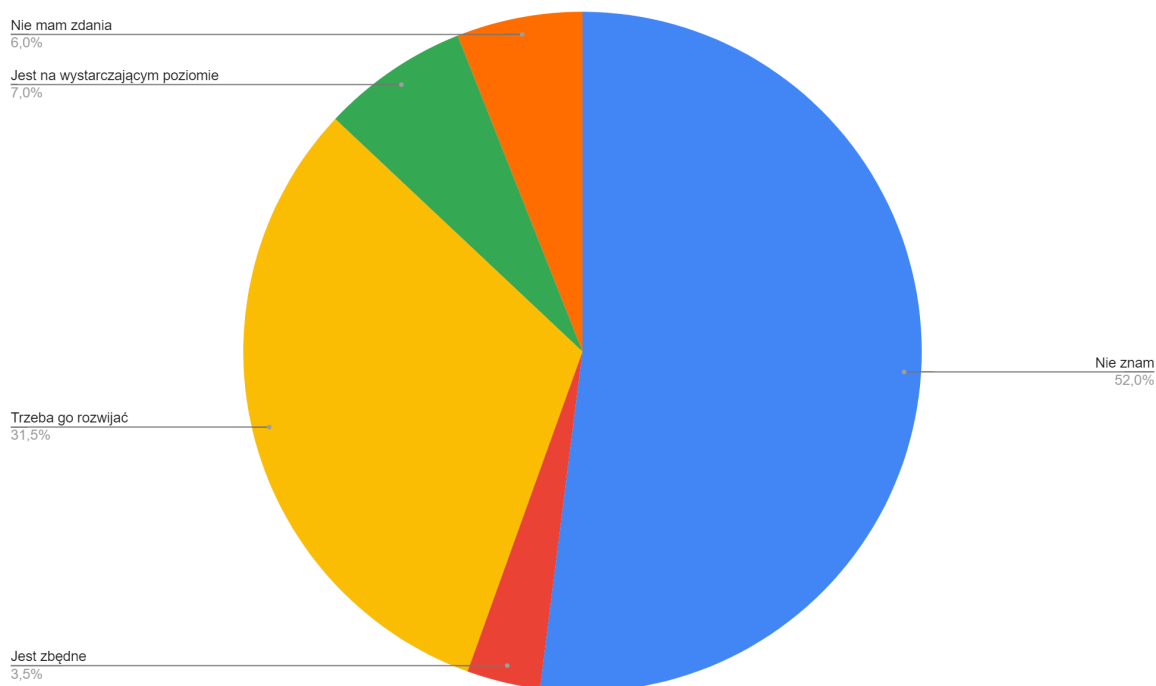
5,5% - Nie mam zdania (11 opinii)

4,0% - Jest zbędne (8 opinii)

Rowerowy Maj to kampania promująca zdrowy tryb życia i zrównoważoną mobilność wśród dzieci przedszkolnych, uczniów szkół podstawowych, grona nauczycielskiego oraz rodziców i opiekunów. Zdecydowana większość osób przekazujących opinię opowiedziała się za tym, że program należy rozwijać, jedynie 4% uczestniczących w konsultacjach było zdania, że kampania jest zbędna.



Opinie dotyczące Rowerowej Szkoły Mobilności Aktywnej



52% - Nie znam (104 opinie)

31,5% - Trzeba go rozwijać (63 opinie)

7,0% - Jest na wystarczającym poziomie (14 opinii)

6,0% - Nie mam zdania (12 opinii)

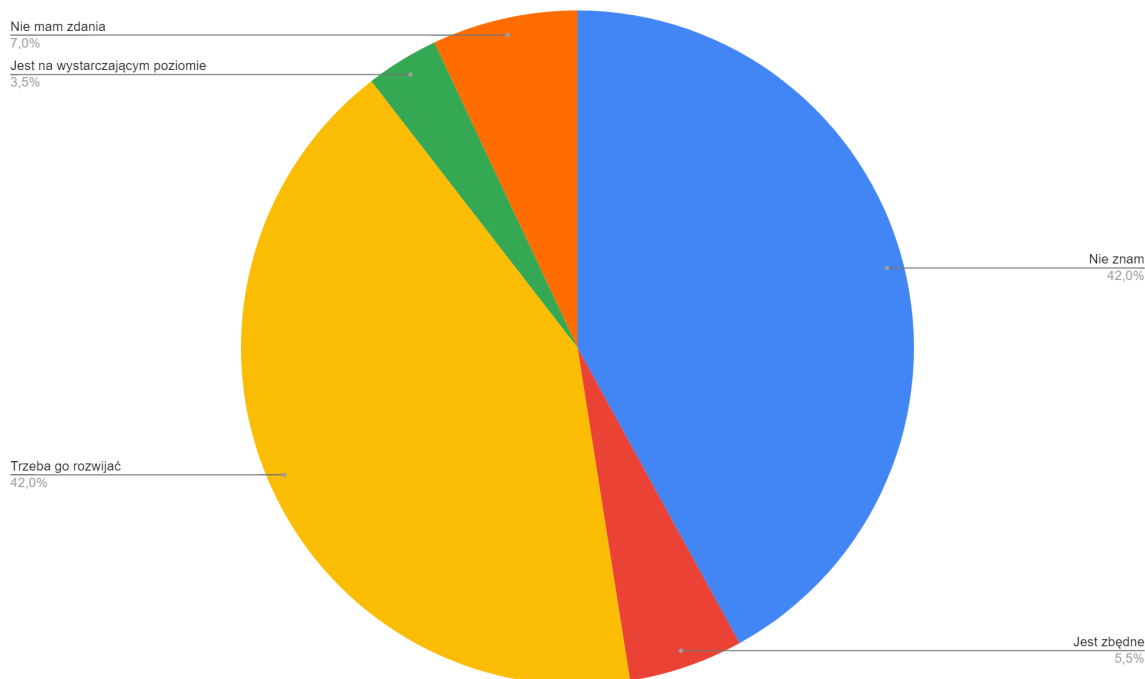
3,5% - Jest zbędne (7 opinii)

Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej to program edukacyjny skierowany do uczniów i nauczycieli szkół podstawowych. Jego celem jest praktyczne przygotowanie dzieci do egzaminu na kartę rowerową.

Większość osób go nie zna, wiąże się to m.in. z tym, że dotyczy wybranego grona odbiorców. Jednak wśród osób zaznajomionych z tematem zdecydowana większość opowiedziała się za rozwijaniem programu.



Opinie dotyczące programu Szkolna Ulica



42% - Trzeba go rozwijać (84 opinie)

42% - Nie znam (84 opinie)

7% - Nie mam zdania (14 opinii)

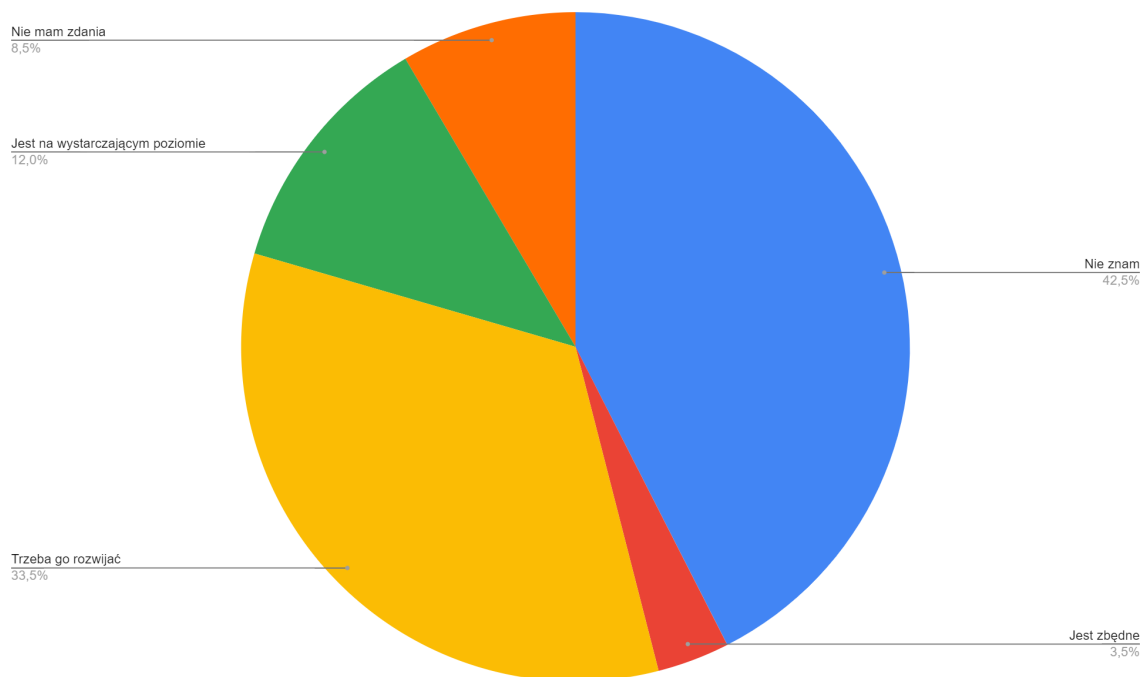
5,5% - Jest zbędne (11 opinii)

3,5% - Jest na wystarczającym poziomie (7 opinii)

Szkolna Ulica to projekt pilotażowy, zainspirowany działaniami z Wiednia. Jego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa najmłodszym uczestnikom ruchu w drodze do szkoły. Taka sama liczba osób opowiedziała się za dalszym rozwijaniem programu, jak za tym, że nie jest im on znany.



Opinie dotyczące programu W kółko kręcę



42,5% - Nie znam (85 opinii)

33,5% - Trzeba go rozwijać (67 opinii)

12% - Jest na wystarczającym poziomie (24 opinie)

8,5% - Nie mam zdania (17 opinii)

3,5% - Jest zbędne (7 opinii)

W kółko kręcę to rywalizacja rowerowa, która odbyła się w 2020 r. Planowane są kolejne edycje. Wśród osób, które słyszały o programie, najczęściej pojawiającą się odpowiedzią była ta, że program należy rozwijać.

Opinie dotyczące propozycji innych działań (informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych)

Działania realizowane w ramach programu Wrocławska Szkoła Mobilności Aktywnej w czasie powstawania Planu działań rowerowych do 2030 roku ewoluowały i od września 2021 r. rozpoczęła się ich promocja pod wspólnym szyldem Młodzi – Aktywnie zMOBILizowaNI. Program ten obejmuje wszystkie działania edukacyjne związane z aktywną mobilnością, a jego adresatami będą głównie uczniowie i uczennice szkół podstawowych. Do dorosłych



mieszkańców i mieszkankę skierowane będą natomiast specjalnie przygotowane materiały, udostępniane na oficjalnych miejskich stronach internetowych, oraz kampania W kółko kręcę, która w 2022 r. ma być wznowiona oraz rozbudowywana.

l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Działania promocyjne dotyczące przygotowania przez rowerzystów do złych warunków atmosferycznych oraz dbania o stan techniczny rowerów i doboru rowerów do poruszania się po mieście.	Wyjaśnienie Prawo o ruchu drogowym określa zasady przemieszczania się rowerzystów, którzy są zobowiązani do ich przestrzegania.
2	Rowerzystów powinno się szkolić z zakresu znajomości ruchu rowerowego i dbać, aby korzystali z infrastruktury rowerowej oraz oświetlenia po zmroku.	Wiele działań promocyjnych i edukacyjnych było i jest obecnie prowadzonych w ramach działu Wrocław na rowerze na stronie Rowerowy Wrocław (https://www.wroclaw.pl/rowerowy-wroclaw) oraz profilu na FB
3	Należy edukować rowerzystów odnośnie szkodliwości jazdy pod prąd trasami rowerowymi oraz pieszych spacerujących po drogach rowerowych.	Wrocławska Kampania Rowerowa (https://www.facebook.com/wroclawskakampaniarowerowa/). Umieszczane są tam filmy edukacyjno-informacyjne:
4	Powoli w wysokim sezonie mamy korki rowerowe, spory ruch na skrzyżowaniach, rosnący konflikt z pieszymi. W perspektywie długoletniej powinniśmy jako Miasto inwestować w niwelowanie tych zjawisk poprzez edukację rowerzystów. Powinna ona być kierowana zarówno do młodych (dobry – tj. bezpieczny i wygodny dla rodzin/szkół – dojazd do miasteczka ruchu drogowego, drugie miasteczko na zachodzie miasta, np. przy/w parku Zachodnim), jak i dorosłych. Należy kłaść nacisk na rozumienie zasad	https://www.wroclaw.pl/portal/wrowerowy-poradnik , powstał program edukacyjny Młodzi – Aktywnie zMOBILizowani, obejmujący projekty o tematyce rowerowej (Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej – ulepszony kurs na kartę rowerową z materiałami edukacyjnymi, Rowerowy Maj): https://www.wroclaw.pl/mlodzi-aktywnie-zmobilizowani), powstała kampania rowerowa W kółko kręcę, której wznowienie jest planowane w 2022 r.:



	ogólnych (pierwszeństwo pieszych na przejściach, pierwszeństwo z prawej na krzyżujących się DDR, rozumienie znaków poziomych, oczekiwanie na skrzyżowaniu bez schodzenia z roweru+stacze).	https://www.wroclaw.pl/zielony-wroclaw/w-kolko-krece (promocja kampanii odbywała się m.in. w mediach społecznościowych, w pojazdach MPK i w kinach). Powstające materiały mają często charakter edukacyjny, są uniwersalne, zatem odpowiednie dla wielu grup odbiorców, i dotyczą zagadnień wskazywanych przez osoby uczestniczące w konsultacjach.
5	Zamontowane lustra na DDR (przejazd pod estakadą kolejową na ul. Bogusławskiego, przy wiadukcie nad ul. Karkonoską) są niedostrzegane przez rowerzystów. Wielu nie rozumie, do czego służą stacze przy skrzyżowaniach (→powolne ruszanie ze światła).	
6	W jaki sposób bezpiecznie korzystać z infrastruktury rowerowej, sugestie tras dla różnych użytkowników – np. wskazanie alternatywnych tras dla osób unikających zjazdów na jezdnię lub preferujących boczne ulice. Myślę, że wielu osobom mogłyby pomóc filmy instruktażowe, pokazujące poruszanie się po mieście w sytuacjach typu: włączanie się z drogi rowerowej do ruchu na ulicy, przejazd przez bardziej skomplikowane skrzyżowania itp.	
7	Uważam, że powinno się wzmocnić działania edukacyjne nt. prawidłowej jazdy po drogach rowerowych i zacząć egzekwować (straż miejska) prawidłową jazdę.	
8	Należy zwrócić uwagę wszystkich uczestników ruchu (także rowerzystów) na zachowanie odpowiedniej odległości oraz ostrożności na skrzyżowaniach, a także na poprawę kultury jazdy (nieparkowanie na ścieżkach	



	rowerowych, przeprowadzanie rowerów przez pasy itp.).	
9	<p>Wiele firm dostarczających jedzenie posiada flotę kurierów rowerowych. Niestety, te osoby nagminnie łamią przepisy, jeżdżąc po chodnikach, pod prąd itd. To psuje opinię o rowerzystach i stwarza niebezpieczne sytuacje na drodze.</p> <p>Wnioskuje, by wspólnie z tymi firmami przygotować jakieś działania edukacyjne.</p>	
10	<p>Ruch rowerowy zwiększył się na tyle w ostatnich latach, że rowerzyści na ścieżkach rowerowych zaczynają się ze sobą "spotykać" i nie bardzo wiedzą, jak się zachować, np. kto komu ma ustąpić na skrzyżowaniach ścieżek, jak stanąć przed światłami, żeby nie blokować innych uczestników ruchu etc.</p>	
11	<p>Nauka poruszania się rowerem w ruchu miejskim:</p> <p>Wyższa Szkoła Rowerowej Jazdy (https://www.wroclaw.pl/wyzsza-szkola-rowerowej-jazdy-zapisz-sie-na-darmowe-lekcje).</p>	
12	<p>Szkolenia, kampanie i konkursy edukacyjne dla rowerzystów o przepisach ruchu drogowego i bezpieczeństwie na drodze.</p>	
13	<p>Powinno się przygotować kampanie, które będą pokazywały, że dzięki jeżdżeniu na rowerze można szybko przemieszczać się przez miasto, unikając korków; pokazać, że na rowerze można wozić dzieci do przedszkoli, promować kurierów</p>	



	rowerowych, rowery typu cargo i, pokazać, że niezależnie od pogody rower jest bardzo przyjemnym środkiem transportu.	
14	Warto pokazywać, że transport rowerowy jest najtańszy ze wszystkich i zdrowy oraz że sieć wrocławskich ścieżek jest coraz obszerniejsza. Dobrym pomysłem byłoby promowanie transportu rowerowego jako kontynuacji trasy np. do pracy (reklamy w transporcie zbiorowym) – tak, by ludzie widzieli, że transport rowerowy daje ogromną mobilność.	
15	Rowerzyści na chodnikach muszą zwalniać. Przykład z ostatnich dni (potrącenie starszej kobiety przez rowerzystę na pl. Społecznym) pokazuje, że na rowerze jeżdżą często ludzie bez wyobraźni i odwagi cywilnej. Tak jak w przypadku kierowców potrzebna jest kampania odstrasżająca od tego typu praktyk czy od jazdy na suwak po chodnikach.	
16	Edukacja dotycząca tego, jak ważne jest noszenie kasków i tego, jakie niebezpieczeństwa niesie jazda z obiema słuchawkami, szczególnie dużymi, całkowicie wyciszającymi otoczenie.	
17	Może kampania w stylu Zmień piec, w ramach której wykorzystana się zdjęcia mieszkańców różnych osiedli używających roweru jako środka transportu np. mama wożąca w przyczepce rowerowej dzieci do przedszkola, ktoś jeżdżący do pracy, do szkoły, na spotkania itp. "Asia z Tarnogaju nie wyobraża sobie	



	codziennego stania w korkach", "Wojtek z Pilczyc wsiadł rok temu na rower, a po dwóch miesiącach sprzedał samochód, zaoszczędzając mnóstwo pieniędzy", "Dzieci Karola i Oli ze Strachocina najpierw jeździły do żłobka w fotelikach, a teraz same są rowerzystami" i zdjęcia tych różnych (prawdziwych) mieszkańców z ich rowerami i w ich kontekście.	
18	Kampania informacyjna na temat faktów i mitów o poruszaniu się rowerem.	
19	Więcej szkoleń, filmików na FB i YT, dotyczących tego, jak się poruszać na rowerze, jakie prawa ma rowerzysta, ale też: jakie obowiązki i ograniczenia.	
20	Na razie te działania, które są, są słabo wypromowane. Ani wroclaw.pl jakoś nie wypromował ich, ani Wydział ds. Komunikacji Urzędu Miejskiego nie informował wrocławskich mediów o tych programach.	
21	Uważam, że niepotrzebne są nowe działania, i że należy z tym programem, który jest, docierać do większej liczby mieszkańców. Po zaznajomieniu się z inicjatywami wydają mi się one dobre, ale ich promocja kuleje.	
22	Policja: przydałyby się patrole, pouczające różnych uczestników ruchu (rowerzystów, kierowców czy pieszych) w zakresie obowiązujących przepisów, zwłaszcza pierwszeństwa przy przejazdach i przejściach dla pieszych.	Wyjaśnienie Egzekwowanie przestrzegania przepisów ruchu drogowego nie leży w kompetencji Urzędu Miejskiego, warto zgłaszać potrzebę zwiększonych potrzebę patroli do



23	<p>Uważam, że powinno się wzmocnić działania edukacyjne nt. prawidłowej jazdy po drogach rowerowych i zacząć egzekwować prawidłową jazdę przy pomocy straży miejskiej.</p>	<p>straży miejskiej.</p> <p>Należy także pamiętać o obowiązującej wszystkich uczestników ruchu zasadzie ograniczonego zaufania, czujności oraz dostosowania prędkości jazdy do warunków.</p> <p>Urząd promuje prawidłowe zachowania w obszarze infrastruktury rowerowej, aktualnie: planuje działania skierowane do starszej młodzieży i do dorosłych. Zachęcamy do tego, żeby się nieustająco edukować.</p>
24	<p>Najlepiej pokazywać, że Prezydent porusza się rowerem do pracy (takie kampanie były skuteczne np. w Holandii i Skandynawii). Rowery warto też promować wśród turystów jako idealny środek transportu do zwiedzania miasta. Z kolei w firmach i urzędach, aby zachęcić ich pracowników do przemieszczania się rowerami, należy wprowadzić benefity za użytkowanie roweru (dodatkowe punkty na karcie MyBenefit, zniżki do teatrów, kin, aquaparku itp. albo inny system, w którym użytkownicy rowerów coś otrzymają).</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona/ Wyjaśnienie</p> <p>Cześć odpowiedzi zawiera się w innych wątkach, część zagadnień zostanie poddana dalszej analizie.</p>
25	<p>Bezpieczny Rowerzysta – szkolenia dla wszystkich rowerzystów (dla każdej kategorii wiekowej) z kodeksu ruchu drogowego, wprowadzanych w nim zmian i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działania prowadzone na wydarzeniach plenerowych we</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Planowane jest zaangażowanie lokalnych, aktywnych rowerzystów do pełnienia funkcji tzw. "łączników rowerowych" na osiedlach przy CAL-ach i osiedlowych ośrodkach</p>



	<p>współpracy z radami osiedli, CAL-ami, ze strażą miejską i policją, także podczas tygodnia mobilności itp. Akcja, poza propagowaniem odpowiedzialności w kwestii przestrzegania przepisów ruchu drogowego, miałaby też na celu tłumaczenie, dlaczego tak ważny jest sprawny rower, kask na głowie oraz czym jest zasada ograniczonego zaufania na drodze.</p>	<p>kultury, którzy otrzymaliby potrzebne wsparcie merytoryczne z Urzędu Miejskiego Wrocławia i prowadziliby szkolenia teoretyczne i praktyczne dla mieszkańców i mieszkanki.</p> <p>W ramach powyższych działań mogły być prowadzone również rowerowe działania serwisowe oraz organizowane wycieczki rowerowe.</p>
26	<p>Promocja działań rowerowych w dużych spółdzielniach mieszkaniowych i wspólnotach, głównie w zakresie parkowania na terenach nienależących do Gminy i połączeń rowerowych na terenie dużych osiedli.</p>	
27	<p>Publikacja materiałów w na tablicach ogłoszeń rad osiedli.</p>	
28	<p>Rady osiedli, przy finansowym, ewentualnie merytorycznym wsparciu UMW, organizują cykliczne przejażdżki, wycieczki, rodzice z dziećmi. Rady mogą takie eventy organizować wspólnie, czyli powiedzmy 2-3 rady sąsiadujących ze sobą osiedli np. Klecina, Partynice, Oporów.</p>	
29	<p>Proponuję integrowanie społeczności cyklistów i organizację pikników, w czasie których będzie możliwość fachowego serwisu rowerów.</p>	
30	<p>Działania te na pewno powinny być skoncentrowane w szkołach i przedszkolach, gdzie można np. prowadzić lekcje o aktywnej mobilności czy konkursy rowerowe.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>We wrześniu 2021 r. ruszył program edukacyjny Młodzi – Aktywnie zMOBILizowaNI, obejmujący wiele</p>



	<p>Należy zwrócić jednak uwagę, aby działania te były prowadzone przez osoby stale zainteresowane tematem, które same poruszają się rowerami. Należy przede wszystkim postawić na edukację przedszkolaków oraz dzieci ze szkół podstawowych w zakresie korzyści płynących z ruchu fizycznego oraz zagrożeń, jakie dla klimatu niesie spalanie paliw kopalnych przez samochody.</p>	<p>projektów o tematyce rowerowej. Jego podstawą jest ulepszony kurs na kartę rowerową (Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej). Zostały przygotowane materiały do prowadzenia zajęć dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego (https://www.wroclaw.pl/portal/droga-do-szkoly).</p> <p>Informację o programie przekazano do wszystkich szkół podstawowych we Wrocławiu wraz z informacją o ważności prowadzenia kursów na kartę rowerową i pakietem szkoleń kierowanych do nauczycieli wychowania komunikacyjnego.</p>
31	<p>Wprowadzenie kursów na kartę rowerową we wszystkich szkołach we Wrocławiu. Edukacja najmłodszych poprawia bezpieczeństwo, bo dzieci docierają również do rodziców.</p>	
32	<p>Mocne, długookresowe działania edukacyjne (szkolne) z zakresu przepisów ruchu drogowego i sytuacji na drogach oraz współistnienia różnych uczestników ruchu (auto, rower, pieszy), być może zakończone egzaminem (dot. przepisów).</p>	<p>Planowane jest także zorganizowanie zespołu "ambasadorów aktywnej mobilności" w szkołach, którzy otrzymywaliby informacje o działaniach prowadzonych przez Miasto i wsparcie merytoryczne.</p>
33	<p>Edukowanie (jak najmłodszych dzieci oraz obcokrajowców) o zasadach ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem poruszania się rowerem po drogach publicznych.</p>	<p>Planowane jest przygotowanie i udostępnienie w szkołach i przedszkolach materiałów do prowadzenia działań edukacyjnych, dotyczących znaczenia</p>
34	<p>Trzeba zachęcać dzieci i rodziców do jeżdżenia rekreacyjnego – pokazując atrakcje we Wrocławiu i w okolicach konkretnych osiedli, ale i szerzej.</p>	<p>zrównoważonej i aktywnej mobilności.</p>
35	<p>Wspierać i promować dojazdy do szkoły rowerami i hulajnogami. Może jakieś dodatkowe punkty za to do oceny z WF, zachowania lub wiedzy o środowisku?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Decydowanie o bonusach związanych z aktywnym przemieszczaniem się dzieci oraz</p>
36	<p>Jeden WF w tygodniu mógłby zostać</p>	<p>organizacja wycieczek rowerowych</p>



	przeznaczony na wycieczki rowerowe (ewentualnie dwa WF-y pod rząd np. przez jeden semestr w roku).	leży w kompetencjach placówek oświatowych.
37	Wycieczki rowerowe dla uczniów (długodystansowe, <i>bikebacking</i>)	
38	Moim zdaniem program Rowerowy Maj powinno się przekuć na program Rowerowe lato. Z mojej obserwacji wynika, że ten program w przedszkolu dziecka zmobilizował na oko ponad 90% rodziców i dzieci do korzystania z rowerów bądź hulajnóg. Program się skończył, i znowu jest na parkingu przedszkolnym tylko parę sztuk jednośladów. To smutne, że nie ma trwałego efektu działania programu; może jego przedłużenie wyszłoby wszystkim na dobre.	Wyjaśnienie Informacja o kampanii Rowerowy Maj jest przekazywana do wszystkich szkół podstawowych i przedszkoli we Wrocławiu. O przystąpieniu do rywalizacji decyduje dyrektor placówki. Z roku na rok przybywa uczestników akcji. Z obserwacji związanych z przebiegiem rywalizacji wynika, że dzieci zaangażowane w uczestnictwo w kampanii kontynuują jazdę na rowerze po jej zakończeniu.
39	<ol style="list-style-type: none">1. Rowerowy Maj – niestety nie jest rozpowszechniony we wszystkich przedszkolach bądź ogranicza się do pozornych ruchów placówek, bez wyróżnień dla prawdziwych przedszkolaków-cyklistów.2. W kółko kręcę – kilkakrotnie zgłaszałem uwagi do programu (np. o błędnie naliczanych km - zawyżanie realnie przejechanego dystansu nawet 10-krotnie) – natomiast spotkało się to z brakiem odpowiedzi.	
40	Do studentów – informacyjnie: jako grupa do przesadzenia na rower. I oczywiście SPP w rejonie akademików i uczelni.	Wyjaśnienie Na zlecenie Urzędu powstał poradnik mobilnościowy dla studentów: https://www.wroclaw.pl/portal/mobilny-student-przewodnik-komunikacji
41	Brak propozycji z zakresu edukacji i promocji dla studentów	



	przyjeżdżających do Wrocławia. Chodzi tu głównie o działania informacyjne (znajomość tras rowerowych, systemu roweru miejskiego, itp.) oraz promocyjne (zamiana samochodu/komunikacji miejskiej na rower).	a-miejska-wroclaw oraz (we współpracy z Urzędem) PWr przygotowała informator dla swoich studentów: https://pwr.edu.pl/studenci/informatormobilnosciowy .
42	Przystosowanie okolicy szkół do łatwego poruszania się rowerem.	Wyjaśnienie
43	Zwiększenie liczby miejsc na rowery przed szkołami i instytucjami kultury (kina, teatry, muzea).	Sukcesywnie, na wniosek placówek oświatowych i instytucji kultury, są prowadzone działania zwiększające liczbę miejsc parkingowych dla rowerów. Dodatkowo są prowadzone projekty (np. Szkolna Ulica) oraz działania edukacyjne, mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa w okolicach szkół i przedszkoli.
44	Działania informacyjne dla kierowców, bo to oni w głównej mierze traktują rowerzystów lekceważąco. Działania te powinny być skierowane także do kierowców komunikacji zbiorowej i motorniczych.	Opinia uwzględniona Zagadnienie wymaga dalszej analizy. Temat jest jeszcze nierozpoznany.
45	Kolejną kwestią jest edukacja kierowców dotycząca prawidłowego wyprzedzania rowerzystów. Mam wrażenie, że jest z tym coraz lepiej w naszym mieście, ale myślę, że dobrze byłoby to znowu przypomnieć i być może znowu w formie informacji na autobusach (którą bardzo dobrze wspominam:)).	Aktualnie prowadzone są rozmowy z Dolnośląskim Ośrodkiem Ruchu Drogowego na temat szkolenia nauczycieli, być może uda się tą współpracę rozwinąć o edukację kierowców. Planowane są też działania edukacyjne skierowane do osób dorosłych – mieszkańców poszczególnych osiedli (we współpracy z CAL-ami).
46	Dodatkowa edukacja kierowców w ramach kursów prawa jazdy, dodatkowe godziny na temat postępowania na drodze w stosunku do innych użytkowników dróg;	Planujemy przygotowanie filmów edukacyjnych w ramach akcji WROwerowy poradnik



	<p>pieszych i rowerzystów. Doszkalanie kierowców z jazdy rowerem – współpraca ze szkołami nauki jazdy.</p>	<p>(https://www.wroclaw.pl/rowerowy-wroclaw?p=2). Zapraszamy na nasz profil na FB: Wrocławska Kampania Rowerowa.</p>
47	<p>Obecnie działania "prorowerowe" są traktowane jako "antysamochodowe", trzeba zatem uświadamiać kierowcom:</p> <ul style="list-style-type: none">- że im więcej osób przesiada się na rowery, tym mniej jeździ samochodami;- że zatrzymanie się na drodze rowerowej czy jazda po pasie dla rowerów są:<ol style="list-style-type: none">1. niedozwolone,2. niebezpieczne.(w drugiej kolejności należy to egzekwować). <p>Można też pokazywać na tablicach informacyjnych, jaki jest czas przejazdów rowerów i aut na określonych trasach. Wiele osób uważa, że samochodem jest szybciej. Natomiast konkretne przykłady wskazujące, że niekoniecznie to stwierdzenie prawdziwe, mogą przekonać kolejne osoby do przesiadki na rower.</p>	
48	<p>Edukacja, informacja i promocja w samym Urzędzie:).</p> <p>Dużo lepiej zrozumie się perspektywę i problemy rowerzystów, gdy samemu zacznie się na poważnie korzystać z roweru. Proponuję zabrać urzędników z działu planowania na wycieczkę rowerową po mieście, szczególnie po centrum miasta oraz po głównych szlakach dojazdowych do centrum. Będą mogli się przekonać, jak</p>	



	niewygodna jest infrastruktura rowerowa w codziennym użytkowaniu.	
49	Działania informacyjne dla urzędników, którzy pracują w centrum, a rowerem mogą mieć najlepszy dojazd. Powinno się zapewnić parkingi rowerowe (dla pracowników zadane), a dla petentów stojaki.	
50	Trzeba zachęcać też starsze osoby.	
51	Dla osób LGBT. Może dedykowana społeczność? Osoby LGBT rozumieją potrzebę redukcji emisji CO2. Są grupą bardzo świadomą społecznie.	
52	Może więcej imprez rowerowych dla mieszkańców (takich jak Masa Krytyczna).	
53	Bardzo ważne, by promować też serwis rowerowy i kulturę rowerową poprzez takie święta jak Wrocławskie Święto Rowerzysty czy inne wydarzenia.	
54	Można też zorganizować "dzień bez samochodu" w stylu Ciclovi, który organizowany jest w Bogocie.	
55	Potrzebna jest strona www poświęcona tej inicjatywie (współpraca z NGO).	Opinia uwzględniona Planowane jest przebudowanie podstrony "Wrocław na rowerze": https://www.wroclaw.pl/rowerowy-w-roclaw-w-celu-lepszego-informowania-mieszkanowcow-o-dzialach-rowerowych-w-mieście .
56	W firmach i urzędach, aby zachęcić do przemieszczania się rowerem,	Wyjaśnienie



	należy wprowadzić benefity pracownicze za użytkowanie roweru (np. dodatkowe punkty na karcie MyBenefit, zniżki do teatrów, kin, aquaparku itp. albo inny system, w którym użytkownicy rowerów coś otrzymają).	Jednym z elementów wspierania firm w promowaniu ruchu rowerowego była organizacja rywalizacji rowerowej W kółko kręcę. W ramach rywalizacji została nawiązana współpraca z instytucjami kulturalnymi i serwisami rowerowymi. Najbardziej zaangażowani uczestnicy otrzymali praktyczne, rowerowe nagrody.
57	Dopłaty firm dla osób korzystających z rowerów, więcej stojaków w centrum, więcej kamer przy stojakach, więcej rowerowni (1 rowerownia jest obowiązkowa na każdym osiedlu z przynajmniej 5 mieszkaniami).	W 2022 r. jest planowane wznowienie rywalizacji.
58	Promowanie rowerów w korporacjach i zakładach pracy. Zniżki na bilety do teatrów.	Urząd nie ma możliwości przyznania dopłat dla firm.
59	Informacje na przystankach o najbliższych stacyjkach rowerowych, plakaty, bony ze zniżkami dla osób dojeżdżających do pracy rowerami.	Wyjaśnienie Projekt wymagałby współpracy między MPK i NextBike.
60	Promocja: z konta Nextbike opłacać bilety MPK.	Do czasu podpisania nowej umowy na miejską wypożyczalnię rowerów (planowane na 2022–2023) rozmowy zostają wstrzymane.
61	Brakuje informacji, jak wygodnie poruszać się po mieście. Mieszkam tu od lat, ale stale gubię się na Nadodrze, jak załatwiam coś rowerem. Słyszałem, że Miasto wydało zaktualizowaną mapę dróg rowerowych, ale gdzie mogę ją kupić?	Wyjaśnienie Mapy rowerowe Wrocławia są aktualizowane, drukowane i rozdawane za darmo w Urzędzie Miejskim przy ul. Zapolskiej 4 oraz w niektórych centrach informacji turystycznej i księgarniach. Ostatnie wydanie mapy wydawanej w wersji papierowej:
62	Przydałaby się akcja np. w czasie której rozdaje się mieszkańcom mapę rowerową Wrocławia.	https://www.wroclaw.pl/rowerowa-mapa-wroclawia .
63	Mapy rowerowe w mieście oraz tabliczki z trasami rowerowymi	Aktualizowana mapa online:



		https://gis.um.wroc.pl/imap/?gmap=MapaRowerowa
64	Należy tworzyć tematyczne trasy rowerowe, może udostępniać ich przebieg w aplikacji, razem z opisami miejsc i opisem trudności przejazdu, żeby każdy, kto ma trochę wolnego czasu i chce się gdzieś przejechać, mógł wybrać coś ciekawego.	Opinia uwzględniona Temat zostanie poddany dalszej analizie. Aktualnie prowadzone są prace nad identyfikacją tras głównych. Kilka tematycznych tras rowerowych już istnieje. To Trasa Twierdzy Wrocław i Szlak Odry Zachęcamy do zapoznania się z materiałem dostępnym na stronie: https://www.wroclaw.pl/rowerowa-mapa-wroclawia .
65	Myślę, że dobrą inicjatywą byłyby liczniki rowerzystów na głównych trasach rowerowych.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy. Liczebność rowerzystów jest już liczona. Do tej pory robiliśmy to za pomocą pętli indukcyjnych wbudowanych w nawierzchnię. Szukamy lepszych rozwiązań, jesteśmy na etapie testów kamer i innych aplikacji przeznaczonych do tego celu.
66	Nikt nigdy nie sprawdził, ilu rowerzystów korzysta z tras dla nich przeznaczonych, ani nie utrzymuje tych tras w stanie należyтым. Nie dba się o bezpieczeństwo, malowania znikają i rowerzyści gubią się na skrzyżowaniach, wjeżdżają na chodniki, jadą ulicami, obok tras rowerowych (np. ul. Swobodna po	Wyjaśnienie Liczenie rowerzystów odbywa się co dwa lata od 2006 r. Wyniki pomiarów można znaleźć tutaj: https://www.wroclaw.pl/files/komunikacja/rowery/Pomiary%20natezenia



	<p>stronie północnej, ul. Obornicka – wylot z miasta).</p> <p>W celu analizy można przejrzeć monitoringi uliczne oraz te w pojazdach komunikacji miejskiej – to są dobre materiały poglądowe. Proszę też sprawdzić, ile dzieci korzysta z tras rowerowych w mieście i dlaczego tak nieliczni decydują się (ja też bym nie pojechał) jechać wzdłuż ul. Piłsudskiego czy kilku innych ulic. Niestety, mam wrażenie, że malowanki tras rowerowych są robione dla wprawnych, odważnych rowerzystów, a zapomina się o pozostałych uczestnikach tras rowerowych.</p> <p>Co z tego, że nastąpi edukacja w budowanej szkole przy ul. Cynamonowej odnośnie korzystania z trasy rowerowej, gdy trzeba będzie powiedzieć, że jej nie ma, bo urząd ma w planach tą trasę zbudować (chyba) za dobrych parę lat, jeśli może jakiś deweloper da się złapać na umowę jej wykonania.</p>	<p>%20ruchu%20rowerowego%202020.pdf .</p> <p>Do monitoringów ulicznych i komunikacji miejskiej nie mamy dostępu.</p> <p>W 2021 r. prowadzony był pilotażowy projekt liczenia rowerzystów za pomocą przeznaczonych do tego celu kamer.</p> <p>Powstaje projekt identyfikacji wizualnej tras aglomeracyjnych, co ma poprawić sytuację odnajdowania się na trasach.</p> <p>Do dalszej analizy zostawiamy kwestię rozwoju tego projektu oraz badań zachowań rowerzystów.</p>
67	<p>Wprowadzenie przepisów ograniczających prędkość dla rowerzystów i konsekwentne egzekwowanie (kary).</p> <p>Dotyczy to w szczególności rowerów elektrycznych, które stanowią zagrożenie w ruchu dla pieszych i pojazdów</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zmiana przepisów drogowych nie leży w kompetencji Urzędu Miejskiego Wrocławia; decydują o tym organy państwowe.</p>
68	<p>Promowanie i wspieranie finansowe takich obiektów jak Welodrom na ul. Żmigrodzkiej czy tor SPEEDROWER na ul. Krajewskiego.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>To są naprawdę ciekawe sugestie, które będziemy chcieli uwzględnić przy projektowaniu dalszej</p>
69	<p>Wprowadziłbym oznakowania</p>	



	<p>dodatkowe w "brytyjskim" stylu, np. trzy tabliczki (ustawione pod prąd):</p> <p>(1) Bardzo Ci dziękujemy, że wybrałeś rower. To samo zdrowie.</p> <p>(2) Ale na tym odcinku jedziesz pod prąd, uważaj na jadących prawidłowo!</p> <p>(3) Następnym razem skorzystaj z DDR z drugiej strony.</p>	identyfikacji tras i promowaniu ruchu rowerowego.
70	<p>Działania powinny iść w kierunku aktywizacji społeczeństwa poza miastem (symbioza miasta i obszarów poza nim).</p> <p>Alternatywny transport w mieście: rower prywatny, rower miejski, autobus miejski; tworzenie carsharingu poza miastem (zamiast samochodów prywatnych), budowa centrów przesiadkowych (mała pętla na Wojnowie bez dużego parkingu dla samochodów i rowerów).</p> <p>Działania miasta wspomagające gminy w projektowaniu ścieżek rowerowych łączących gminę z miastem.</p> <p>Opracowanie projektu aglomeracyjnych ścieżek rowerowych i całej infrastruktury (parkingi typu park&ride i bike &ride, serwisy rowerowe w centrach przesiadkowych, itp), wszystko w celu zrównoważonego rozwoju miasta i okolicznych gmin.</p> <p>Cel: ograniczenie transportu kołowego przez Wrocław, zwiększenie mobilności, oszczędność czasu, itp.</p>	
71	<p>Ze względu na pandemię wiele miast zdecydowało się na tworzenie tymczasowych ścieżek rowerowych</p>	



	(tzw. <i>pop up bike lanes</i>). Niektóre z nich okazały się być trafnymi rozwiązaniami i pozostawiono je na stałe. Wrocław również powinien dołączyć do tego trendu.	
72	Smutna prawda jest taka, że jedyny skuteczny sposób promocji ruchu rowerowego to ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta. Nawet egzekwowanie przepisów dot. maksymalnej prędkości, parkowania, czy długości cykli świetlnych sprawiłoby, że Wrocław stałby się dużo bardziej przyjazny dla pieszych i rowerzystów, ale w tym kierunku od dawna nic się nie dzieje, a wręcz każda nowa inwestycja sprawia, że pieszym trudniej przedostać się przez jezdnię.	Wyjaśnienie Jako Biuro Zrównoważonej Mobilności dokładamy wszelkich starań, aby rozwiązania rowerowe był jak najlepsze, jednak jest to proces, który wymaga czasu. Opisane postulaty realizowane są we Wrocławiu sukcesywnie.
73	Może warto pójść w kierunku wsparcia finansowego dla firm, chcących zainwestować w stacje przeładunkowe dostosowane do rowerów cargo (chodzi o wsparcie firm kurierskich prowadzących dostawy tym środkiem transportu)?	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy. Miasto nie ma takich środków; aktualnie podejmowane są starania, by to zmienić, ale trudno przewidzieć ich efekt.
74	Proponowane rozwiązania to wyrzucanie pieniędzy w błoto i pompowanie liczby urzędników, które nie prowadzi do niczego dobrego.	Dziękujemy za opinię.

Opinie dotyczące propozycji lokalizacji stacji wypożyczenia Wrocławskiego Roweru Miejskiego

Wrocławski Rower Miejski (WRM) działa we Wrocławiu od 10 lat. W najbliższych latach analizowane będą różne scenariusze, jak powinien dalej działać. Śledząc



trendy w Europie i na świecie, potencjalne kierunki rozwoju mogłyby dotyczyć wielu różnych obszarów, jak np.:

- zmiany modelu funkcjonowania (najem długoterminowy rowerów);
- wprowadzenie abonamentów dla użytkowników;
- popularyzacja rowerów ze wspomaganie elektrycznym;
- popularyzacja rowerów transportowych;
- rozbudowa floty rowerów dla określonych grup odbiorców (np. studentów);
- organizacja tzw. domu rowerowego (to miejsce zajmujące się realizacją różnych usług z zakresu użytkowania rowerów: nauka jazdy, serwis, wypożyczalnia długoterminową itd.; instytucja taka najczęściej prowadzona jest miasto przy współpracy NGO).

W momencie tworzenia Planu oraz pisania raportu z konsultacji społecznych trudno jednoznacznie przesądzać o kierunku dalszego rozwoju.

Bardzo dziękujemy za wszystkie opinie i uwagi przesłane przez Mieszkańców i Mieszkanki, weźmiemy je pod uwagę podczas dalszych analiz systemu WRM w czasie kolejnych lat współpracy z operatorem.

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	ul. Wiejska/ ul. Awicenny – Oporów	Wyjaśnienie Obecnie pracujemy nad nowymi założeniami systemu WRM, który będzie funkcjonował po 2022 r. Rozważymy wskazaną lokalizację, choć nie oznacza to, że na pewno stacja tam powstanie.
2	rejon centrum handlowego N-Park Maślicka, kąpielisko przy ul. Królewieckiej	
3	Na Lipie Piotrowskiej, gdzie jest strefa ruchu uspokojonego, jest jedno takie miejsce, przy ul. Cynamonowej. Dla mieszkańca ul. Kaparowej, ul. Gorczykowej i innych jest to nieatrakcyjne, bo oddalone ok. 800 m do ponad kilometra.	
4	Osiedle Nowe Żerniki	
5	ul. Prusa/ ul. Wyszyńskiego	



6	ul. Damrota	
7	ul. Prusa/Żeromskiego	
8	park Szczytnicki: ul. Kopernika/ul. Mickiewicza	
9	Hala Stulecia	
10	ul. Na Grobli przy kładce Zwierzynieckiej	
11	Podwale/ ul.Komuny Paryskiej	
12	okolice ul. Odrzańskiej i ul.Malarskiej	
13	Ostrów Tumski	
14	ul. Sołysowicka/ ul. Poprzeczna	
15	Kępa Mieszczańska – północ	
16	park Wschodni	
17	pl. Nowy Targ	
18	stacja w pobliżu nowo powstającej stacji kolejowej Iwiny	
19	Potrzebna jest stacja WRM na Bieńkowicach, przy parku i boisku, od strony ul. Ziemniaczanej. Wiele osób przyjeżdża tam do parku, zwłaszcza teraz, gdy tak bardzo rozbudowuje się Brochów.	
20	Propozycja lokalizacji nowej stacji na ul. Redyckiej na osiedlu Sołtysowice w okolicy skrzyżowania z ul. Bagatela, najlepiej przy przystanku autobusowym Bagatela.	
21	Stacje powinny być ulokowane na terenie całego miasta, nie wykluczając i nie dyskryminując obrzeży miasta i osiedli typu Leśnica, Marszowice czy Bielany.	
22	Stacji WRM mogłoby być więcej, jest ich szczególnie dużo w centrum, w niektórych miejscach obrzeży miasta	



	jak np. Żerniki czy południe Wrocławia – bardzo mało.	
23	Przydałaby się na osiedlu Kuźniki.	
24	Brakuje w Rynku, na placu Dominikańskim oraz na bulwarze X. Dunikowskiego.	
25	Przydałaby się stacja przy kościele na skrzyżowaniu ul. Monte Cassino z ul. Dębowskiego, może być zamiast stacji na ul. Bacciarellego 2.	
26	Proponuję stacyjkę rowerową na ul. Tarasa Szewczenki.	
27	Skrzyżowanie: ul. Maślicka, ul. Brodzka, ul. Królewiecka	
28	Skrzyżowanie ul. Maślicka i ul. Północna	
29	Skrzyżowanie ul. Królewiecka – ul. Suwalska	
30	Na pewno (potrzeba - red.) więcej stacji. Choćby w stronę Psiego Pola, by w razie awarii była szansa na podmianę roweru. Gdzieś koło Orlenów (okolice C.H. Korona) na ul. Krzywoustego.	
31	Brakuje przy ul. Włodkowica i ul. św. Antoniego.	
32	Więcej stacji rowerowych na ul. Sołtysowickiej (Sołtysowicka 29) – w tej okolicy powinna powstać stacja rowerowa. Znajduje się tu potężne osiedle na ul. Wojaczka, osiedle Sołtysowicka 32, osiedle na ul. Herbsta, trwa budowa żłobka i biblioteki przy ul. Sołtysowickiej 29.	
33	Brakuje mi stacji przy PKP Popowice.	



34	Blisko nowej kolejki podmiejskiej z Sobótki.	
35	Potrzebne są dodatkowe lokalizacje, np. przy szpitalach (na ul. Weigla nie ma).	
36	Stacje przy obiektach sportowych, parkach	
37	ul. Kochanowskiego/ ul. Śniadeckich - raz zamontowano na ciągu przejścia dla pieszych, teraz stoi z dala od sklepów i poczty. RO zgłaszała w planach miejsce między pocztą a delikatesami.	
38	Dodatkowe lokalizacje przy nowych dużych osiedlach, np. koniec ul. Tęczowej, przy Aldi na ul. Grabiszyńskiej	
39	ul. Komuny Paryskiej 15a	
40	Odczuwam brak stacji na trasie Promenady Oławskiej.	
41	Koło kładki Zwierzynieckiej	
42	ul. Mieszczańska/ ul. Dmowskiego (mieszka tam 3000 ludzi)	
43	Ul. Kurkowa przy szkole: niech dzieciaki zaczną nimi jeździć	
44	pl. Świętego Macieja	
45	Stacja docelowo powinna znajdować się przy każdym budynku użyteczności publicznej o charakterze miejskim: szkoły, urzędy.	
46	Brak stacji w ciągu ul. Gajowickiej (np. ul. Gajowicka/ al.Hallera czy ul. Gajowicka/ul.Krucza).	
47	<ul style="list-style-type: none">- Park Wodny (ul. Borowska 99),- nowy przystanek tramwajowy Smolecka (skrzyżowanie ul.	



	<p>Robotnicza - ul. Smolecka)</p> <ul style="list-style-type: none">- skrzyżowanie: ul. Braniborska i ul. Nabycińska,- okolice mostu Pomorskiego Południowego,- plac Nowy Targ	
48	<p>Na Klecinie powinny powstać stacje</p> <ul style="list-style-type: none">- w rejonie skrzyżowania ul. Czekoladowa/ ul. Połabian,- ul. Wałbrzyska/ul. Kobierzycka,- ul. Karmelkowa/ul. Ogórkowa- czy na ul. Jutrzenki.	
49	<p>Wypożyczalnie mogłyby znajdować również w pobliżu parków (np. Klecińskiego czy Wschodniego).</p>	
50	<p>Uważam, że potrzebne są kolejne stacje WRM (na Brochowie wzdłuż torów kolejowych - ul. Mościckiego, czy na terenie Wrocławskiego Parku Technologicznego).</p>	
51	<p>Stacja na pętli autobusowej Wojnów</p>	
52	<p>Okolice ul. Wichrowej</p>	
53	<p>Stacje powinny być zlokalizowane w okolicach wałów nadodrzańskich, np. przy moście Trzebnickim, Mostach Osobowickim etc., by ludzie mogli na wałach rekreacyjnie korzystać z rowerów.</p>	
54	<p>Lokalizacja przy każdym LO we Wrocławiu</p>	
55	<p>Nowa lokalizacja: skrzyżowanie ul. Orzechowej z Jabłeczną. Gaj to duże osiedle, ma wielu mieszkańców, a w bezpośrednim zasięgu nie ma stacji WRM.</p>	
56	<p>Brakuje stacji przy Wrocławskim Parku Biznesu.</p>	



57	Brakuje stacji w okolicy NFM, np. na ul. Krupniczej.	
58	Jak najwięcej lokalizacji przy przystankach autobusowych.	
59	Stacje wypożyczenia WRM powinny być w środku osiedli, a nie tylko przy głównych ulicach. Zachęci to jeszcze bardziej do jazdy rowerem.	
60	Stacje WRM powinny znajdować się generalnie w pobliżu przystanków, węzłów przesiadkowych i biurowców.	
61	Stacja ul. Bardzka - Cmentarz jest "w środku niczego". Zamiast niej warto uruchomić stację np. przy ul. Świeradowskiej - Hala Kupców Gaj. Warto także rozważyć uruchomienie stacji przy al. Armii Krajowej/ ul. Widnej/ ul. Krynickiej (po stronie północnej, obok Kauflandu i Hali Perła).	
62	Stacja WRM: zmiana z ul. Redyckiej/ ul. Sołtysowickiej na okolice ul. Wojaczka	
63	Należy rozwijać sieć stacji.	Wyjaśnienie
64	Nowe stacje powinny pojawić się na każdym osiedlu, na którym jeszcze takowych nie ma. Przy ustalaniu nowych lokalizacji powinno wziąć się pod uwagę: <ul style="list-style-type: none">- rower jako formę dojazdu na pętlę, stację kolejową czy węzeł,- tworzenie nawyku korzystania z WRM od początku mieszkania na nowo wybudowanym osiedlu- oraz wyznaczanie miejsc, w których rowery często są	Obecnie pracujemy nad nowymi założeniami systemu WRM, który będzie funkcjonował po 2022 r. Rozważamy rozbudowę systemu i zwiększenie liczby stacji.



	pozostawione poza stacjami. Dobrym rozwiązaniem byłoby również dodanie funkcji "zgłoś miejsce na nową stację" w aplikacji WRM.	
65	Kiedyś była stacja na początku ul. Świdnickiej i, zapewne z powodów, estetycznych zniknęła. O.K., ale przydałaby się stacja między Operą a Monopolem albo za Operą.	Opinia nieuwzględniona Nie rozważamy instalacji stacji w tym rejonie.
66	Dodatkowe lokalizacje, na każdym większym skrzyżowaniu	Wyjaśnienie Rozważymy sugestię, choć nie jest możliwe postawienie stacji na każdym większym skrzyżowaniu.
67	Z pewnością konieczne jest uzupełnienie stacji WRM na obszarze północnego oraz wschodniego Wrocławia.	Wyjaśnienie Rozważymy podaną sugestię.
68	Jest stacja na ul. Koziej, ale to ponad 0,5 km.	Opinia niezrozumiała
69	Stacja przy ul. Prudnickiej, przeżywa obłączenie – rowery zastawiają cały chodnik, nie ma tam przejścia, są często porzucone w sposób bałaganiarski. Chodnik w tym miejscu jest zdecydowanie zbyt wąski i nie jest to dobry punkt na stację WRM.	Wyjaśnienie Rozważymy zmianę lokalizacji.
70	Stacje roweru miejskiego powinny znajdować się bliżej tras rowerowych: - gdy ulicą biegnie droga dla rowerów, to przy drodze dla rowerów, - gdy jest ciąg pieszo-rowerowy, to przy nim, - w przeciwnym wypadku – blisko jezdni. Obecnie stacje są bardzo często	Dziękujemy za opinię.



	umieszczane na chodnikach w taki sposób, że utrwała to złe nawyki jeżdżenia po chodnikach. Powinno się również zwrócić uwagę, by dany odcinek drogi dla rowerów obsługiwał jak najwięcej kierunków ruchu.	
71	WRM przy ul. Armii Krajowej/ ul. Borowskiej jest niewystarczający. Nigdy nie ma rowerów (a przy innych stacjach, np. przy Aquaparku, Dworcu, itp., są).	Dziękujemy za opinię Przekażemy ją do operatora WRM (kwestia ta jest niezależna od Urzędu Miejskiego).
72	W mojej lokalizacji (pl. Kościuszki) jest wystarczająca liczba stacji, ale czasem brakuje w nich rowerów, bądź te, które stoją, są uszkodzone.	
73	Proponuję przegląd najchętniej używanych stacji + co kilka lat pytania do mieszkańców, gdzie by widzieli nowe stacje (lub stację do zmiany).	
74	Potrzebne skomunikowanie z Nadolicami Wielkimi.	
75	Budowanie stacji WRM poza granicami miasta – tereny ościennych gmin.	Opinia nieuwzględniona Tworzenie stacji przez Gminę Wrocław poza granicami Gminy Wrocław nie jest możliwe z przyczyn prawnych.
76	Przecież Politechnika prowadziła badania w tej sprawie, dlaczego z nich nie skorzystać?	Wyjaśnienie Przy planowaniu systemu korzystaliśmy również z badań Politechniki Wrocławskiej.
77	Informacji o dobrych punktach lokalizacji mogą dostarczyć dane o miejscach poza stacjami, gdzie rowery są pozostawiane.	Dziękujemy za opinię.



78	Na podstawie interaktywnej mapy mieszkańcy oraz osoby przyjeżdżające do miasta powinny mieć możliwość dokładnego wyboru takich miejsc.	Wyjaśnienie Mapa interaktywna dostępna jest pod adresem https://gis.um.wroc.pl/imap/?gpmap=MapaRowerowa .
79	Obecne osiedla są ogradzane siatkami i płotami, dojścia do stacji rowerowych są utrudnione. Aby skrócić te dystanse, można wykorzystać obecne stojaki rowerowe jako strefy na mapie GPS, gdzie możemy nieodpłatnie pozostawić rower miejski. Tanie i mega pomocne rozwiązanie, które pozwoli zwiększyć liczbę miejsc, skąd możemy wypożyczyć pozostawiony rower miejski!	Opinia nieuwzględniona Każde miejsce, choćby wyznaczone wirtualnie w aplikacji (jako stacje) trzeba obsługiwać i trzeba relokować na nie rowery. Liczba stacji, które możemy w ten sposób obsługiwać, jest ograniczona, co nie oznacza, że w przyszłości nie wprowadzimy takiego rozwiązania.
82	Stacje WRM są zbędne. Lepszym pomysłem jest rozszerzenie strefy i umożliwienie pozostawiania rowerów w określonej strefie, która powinna być poszerzona (ale też trzeba karać za ustawianie byle jak rowerów).	Opinia nieuwzględniona Nie istnieją narzędzia do tego, żeby karać za pozostawianie rowerów byle jak. Może to robić tylko straż miejska. Pozostawienie rowerów w określonym miejscu ułatwia ich konserwację i obsługę
83	Zwiększyć liczbę przystanków, na których można odebrać rower niestandardowy,	Dziękujemy za opinię.

Opinie na temat pomysłu abonamentu miesięcznego na WRM

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Akceptowalna wysokość musiałaby być konkurencyjna w stosunku do cen biletów MPK (mniej niż bilet MPK na dwie linie).	Dziękujemy za opinię. Obecnie rozważamy różne warianty opłat za korzystanie z WRM-u.



	60 zł - 6 opinii	
2	Akceptowalna kwota, aby zachęciło to mieszkańców do korzystania z rowerów, to zero złotych. 0 zł - 2 opinie	
3	Skoro "normalnie" taka opcja to koszt $30 \times 2 = 60$ zł, to abonament powinien kosztować np. 25 zł miesięcznie. ok. 25 zł - 6 opinii	
4	Myślę, że kwota powinna zachęcić do wykupienia abonamentu, czyli być niższa o jakieś 30% niż równowartość jazdy np. 5 dni w tygodniu po 60 minut na obecnych warunkach. Nie każdy potrzebuje roweru codziennie lub w weekendy i taki program musi się opłacać, by klient nie płacił za coś, czego nie wykorzystuje.	
5	Zaakceptowałabym do 30 zł/m-c. 30 zł - 20 opinii	
6	Wysokość miesięcznego abonamentu, który byłby moim zdaniem akceptowalny dla użytkowników, to 50-80 zł 50-80 zł - 2 opinie	
7	Abonament nie powinien się ograniczać do jednego okresu (30 dni). Powinny być także krótsze i dłuższe okresy (podobnie, jak bilety okresowe MPK). Proponuję także wprowadzić abonament próbny, np. tygodniowy, bardzo tani, dla osób, które pierwszy raz z niego korzystają. Albo powinien być bezpłatny dla osób posiadających wykupiony bilet okresowy na MPK (na UrbanCard). Abonament bez MPK nie powinien być droższy niż 15-20 zł/m-c. 15-20 zł - 11 opinii	



8	<p>Zaakceptowałabym abonament w wysokości do 50 zł miesięcznie, ale pod warunkiem, że:</p> <ul style="list-style-type: none">- dostępne rowery byłyby sprawne (często zdarzało się w przeszłości, że na stacji stały 4 rowery, ale każdy miał defekt),- nie byłoby sytuacji, kiedy brakuje ich na tych stacjach, z których chcę je wypożyczyć,- są stacje, na których mogłabym je oddać (mieszkam w Śródmieściu, pracuję na Osobowicach, nie ma w pobliżu stacji, a zostawienie roweru w nieoznakowanym miejscu = opłata). <p>W przeciwnym razie korzystałabym z niego "w kratkę", a wówczas ponoszenie takiej opłaty miesięcznie mija się z celem (bo w 50% przypadków zostaje autobus). Wydaje mi się że lepszy byłby abonament na liczbę przejazdów, a nie taki, który wygasa w określonym terminie.</p> <p>ok. 50 zł - 11 opinii</p>	
9	<p>Uważam to za dobrą opcję, niemniej jednak uważam, że 60 minut to za mało, może 75, żeby był jakiś zapas przy dwóch półgodzinnych przejazdach.</p>	
10	<p>29 - 39 zł</p>	
11	<p>Abonament dla osób będących w programie Nasz Wrocław: 30 zł, dla osób poza nim: 60 zł.</p>	
12	<p>Uważam, że użytkowanie roweru do 2 h każdego dnia powinno być darmowe dla osób płacących podatki</p>	



	w mieście Wrocław.	
13	Abonament byłby atrakcyjny, ale warto byłoby go połączyć z biletami okresowymi MPK, czyli zawrzeć w cenie biletu, np. do 10-15 minut przejazdu jednorazowo, nie więcej niż 60 minut dziennie. Wówczas WRM stałby się realnie częścią komunikacji publicznej (podobne zasady obowiązują w Finlandii).	
14	100 zł max (8 opinii)	
15	Moim zdaniem dobrym pomysłem jest kilka poziomów np. do 60 minut za 10 zł, do 120 minut za 18zł itd.	
16	Taki system ograniczyłby liczbę osób korzystających z WRM, natomiast wydaje mi się, że można podwyższyć stawkę dla osób niepłacących podatków we Wrocławiu (a zostawić obniżone stawki dla użytkowników aplikacji Mój Wrocław).	
17	80 zł - 2 opinie	
18	Dla posiadaczy biletów miesięcznych (może też dla tych, co mają taki bilet i płacą podatki we Wrocławiu) – godzina jazdy WRM dziennie w cenie tego biletu.	
19	Jako że rzadko przekraczam 20 minut użytkowania, koszt abonamentu akceptowalny dla mnie to 10 zł/ msc. (z możliwością wcześniejszej rezerwacji wybranych rowerów). 10 zł - 8 opinii	
20	40% ceny biletu miesięcznego w MPK	
21	50% – 75% ceny biletu miesięcznego MPK	



22	25% ceny biletu komunikacji miejskiej	
23	Abonament mógłby mieć czas wydłużony do 90 lub 120 minut, aby móc pokryć 2 dojazdy dziennie (na dłuższych trasach 60 minut byłoby niewystarczające). Cena abonamentu mogłaby zostać powiązana z cenami odpowiednich biletów komunikacji miejskiej (czasowego i miesięcznego).	
24	Pamiętajcie, że wiele osób ma podpisane karty Multisport pod konta w Nextbike i mają też 60 min. jazdy codziennie za free.	
25	Abonament powinno się móc swobodnie połączyć z pociągiem. Lub może warto wprowadzić abonament MPK + PKP + WRM - karta imienna.	
26	Raczej wolałabym stały abonament, bez limitów godzin dziennie.	
27	Myślę że porównywalny do abonamentu telefonicznego z możliwością zawieszenia na okres zimy.	
28	Myślę, że cena ok. 5 zł za ok. 120 minut na dzień byłaby w miarę akceptowalna, biorąc pod uwagę, że dojazd np. z Leśnicy do centrum i powrót zajmuje właśnie około 2h.	
29	Zacząłbym od symbolicznej kwoty, aby zachęcić ludzi, np. 2 zł. Z czasem ceny bym podnosił.	
30	Myślę, że taki abonament miesięczny powinien być przedstawiony w różnych wersjach cenowych oraz opcjach korzystania z niego. Miesięczny, bez ograniczeń, powinien wynosić 150 zł.	



	150 zł - 2 opinie	
31	200 zł/mies. - 2 opinie	
32	Wolę obecny system. Pozwala w razie potrzeby na użycie roweru.	
33	Myślę, że lepszym pomysłem (np. dla turystów czy osób korzystających regularnie, ale sporadycznie – np. raz w tygodniu) byłaby sprzedaż pakietu minut (np. 24 h) z pewnym okresem ważności (np. rok).	
34	Zakładam, że chodzi o symboliczną kwotę, przecież takie korzystanie ma same pozytywy z punktu widzenia celów i zadań Miasta.	
35	Przejazdy nadal powinny być bezpłatne do 20 minut, a dla osób korzystających z aplikacji Nasz Wrocław – do 30 minut. Darmowy czas mocno wspiera wykorzystanie roweru, nie należy z tego rezygnować.	
36	60 min. to za krótki czas, nie pokrywa czasu przejazdu. Będzie prowokował do jazdy niezgodnie z przepisami. 90 min. to 2x 45 min., co już pozwala na dojazd zgodnie z przepisami do większej liczby miejsc.	
37	Okej, ale z możliwością elastycznego zakupu abonamentu na kolejne miesiące, bez konieczności wiązania się długotrwałymi umowami.	
38	5 zł/miesiąc	
39	Myślę, że byłoby do zaakceptowania. Warto jednak wziąć pod uwagę akcje promocyjne hulajnóg.	Dziękujemy za opinię. Obecnie rozważamy różne warianty opłat za korzystanie z WRM-u. Kwestia promocji hulajnóg nie leży w gestii UMW, ponieważ są one



	wynajmowane przez prywatne firmy, na innych zasadach niż WRM (w przypadku WRM UMW ma podpisaną umowę o współpracę).
--	---

Opinie na temat najmu rowerów specjalnych

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Chętnie korzystałbym z roweru cargo, ale w jego przypadku strategiczne jest ulokowanie pojazdów. Np. chętnie pojechałbym nim na zakupy na Bielany.	Wyjaśnienie Obecnie rozważamy, ile jakich rowerów specjalnych udostępnić oraz na jakich zasadach. Nowe reguły zostaną wprowadzone po 2022 r.
2	Na pewno takie rowery w szczególny sposób powinny być oznaczone na mapach, żeby użytkownicy wiedzieli, gdzie się znajdują. Warto, by była możliwość filtrowania mapy po typie roweru. Uważam, że miałyby sens, gdyby np. rowery cargo był umieszczane przy marketach czy targach, przy szkołach i przedszkolach.	
3	Należy bardziej skoncentrować się na rozwiązaniach zwiększających użyteczność niż "fajerwerkach", zatem zdecydowanie należy zwiększyć liczbę i dostępność rowerów cargo, które pozwolą przewieźć zakupy z hipermarketu (np. 2-3 torby), ewentualnie "pół-cargo" (roweru z koszykiem/pojemnikiem, który pozwoli przewieźć zakupy codzienne). Rowery "ręczne" traktuję jako niepotrzebną atrakcję.	
4	Na pewno potrzebne są rowery dla osób z ograniczeniami, np. starszych.	



5	Uważam, że to jest super pomysł, bo poszerza grono użytkowników. Ale chciałabym, żeby były rzeczywiście dostępne dla użytkowników (czyli z miejsca, z którego chce się wyruszyć, i bez konieczności rezerwacji ich z długoterminowym wyprzedzeniem).	
6	Zapotrzebowanie nie byłoby zbyt duże, a znalezienie takich rowerów pewnie nie byłoby proste.	
7	Więcej rowerów elektrycznych, jasny cennik	
8	Proszę wprowadzić i rozreklamować – śmieszne jest pytanie o rowery dziecięce, bo świadczy o braku myślenia twórców komunikacji rowerowej, która miała być dostępna dla każdego; trzeba było przeanalizować wszystkie aspekty.	
9	Myślę, że potrzebne jest zwiększenie liczby stacji specjalnych, na których wypożyczenie i oddanie takiego roweru jest dużo tańsze, np. takie "nowe" stacje mogłyby pojawić się w pobliżu dużych sklepów czy w centrach osiedli (też tych peryferyjnych). Rowery typu cargo mogłyby stać na stacjach w pobliżu dużych sklepów (do wypożyczenia, jak rower standardowy). Taka funkcjonalność mogłaby zostać rozszerzona ewentualnie na pozostałe rowery specjalne (w szczególności tandemy i rowery elektryczne).	
10	Sukcesywne wprowadzanie ich na większej liczbie stacji, szczególnie	



	<p>jeżeli chodzi o rowery cargo. Przewozy wewnątrzosiedlowe czy pomiędzy osiedlami to bardzo ważna sprawa. Aczkolwiek trzeba bardzo dokładnie analizować liczbę wypożyczeń – tyczy wszystkich rodzajów rowerów wymienionych w pytaniu.</p>	
11	<p>Świetna inicjatywa (warto byłoby to lepiej rozreklamować!), za wyjątkiem rowerów elektrycznych, których akumulatory nie pomagają w utrzymaniu równowagi na naszej planecie.</p>	
12	<p>Rowery ze wspomaganie elektrycznym generalnie oceniam raczej negatywnie – łatwo osiągać na nich wysokie prędkości, co powoduje słabsze odczuwanie prędkości.</p>	
13	<p>Rowery cargo mogłyby być na stałe zaparkowane przy sklepach. Warto byłoby porozumieć się ze sklepami, aby np. dla rowerzysty, który przyjedzie własnym rowerem i zrobi zakupy, rower cargo był dostępny po niższej cenie niż standardowo. Na pewno wówczas korzystałbym z takiego rozwiązania zamiast z samochodu.</p>	
14	<p>Bardzo dobry pomysł. Koszt wypożyczenia takiego specjalistycznego roweru może być nieco wyższy. Nie powinno być ich jednak za dużo, bo będzie problem z wyborem w popularnych stacjach.</p>	
15	<p>Zwiększyłabym liczbę stacji, do których można dostarczać rowery</p>	



	specjalne. 5 takich stacji w skali miasta to jednak za mało. Również wydłużyłabym czas przed wypożyczeniem, kiedy można dokonać rezerwacji, oraz usprawniłabym sam proces rezerwacji (aplikacja nie zawsze działa, nie da się też odwołać rezerwacji, trzeba dzwonić na infolinię).	
16	W promocji pewnie pomogłyby rowery dwuosobowe jako „ciekawostka”.	
17	Możliwość dostarczania ich pod wskazany adres do indywidualnego (jednorazowego lub okazjonalnego) użytkownika.	
18	Trudnością jest to, że te rowery można pożyczyć tylko z jednego miejsca w centrum.	
19	Możliwość ich wypożyczenia jest tak ograniczona, że wymaga dodatkowej uwagi, aby dograć godzinę, miejsce i jeszcze czas zwrotu.	
20	Ograniczyć rowery "dziwne". Pozostawić cargo i je promować.	
21	Propozycja ciekawa, problemem jest, że bardzo trudno upolować taki rower, gdy jest ich tylko kilka w mieście, co stawia pod znakiem zapytania całą koncepcję	
22	Rowery dziecięce i cargo mogłyby być dostępne w standardzie na niektórych stacjach.	
23	Największym mankamentem jest fakt, że rower trzeba zwrócić na	



	przeznaczonej do tego stacji, co znacznie ogranicza użyteczność tych pojazdów.	
24	Należałoby wprowadzić możliwość śledzenia lokalizacji tego rodzaju nietypowych rowerów.	
25	Rowery cargo powinny być dostępne na stacjach, przynajmniej przy dworcach i lotniskach, w wystarczającej liczbie. Mogą kosztować 2 zł więcej, aby wynajęła je osoba naprawdę potrzebująca.	
26	W systemie powinno być 20% rowerów elektrycznych jako uzupełnienie zwykłych rowerów. Powinno bardziej promować się rowery cargo i zwiększyć flotę do 10 rowerów.	
27	Takie rowery są drogie, mogą być łakomym kąskiem dla złodzieja. Może należy wspierać prywatne wypożyczalnie takiego sprzętu?	
28	Chętniej niż z roweru towarowego korzystałbym z możliwości wypożyczenia towarowej przyczepki rowerowej (podobnej do London City Trailer), którą można podpiąć zarówno do prywatnego roweru, jak i roweru miejskiego.	
29	Rowery cargo mogłyby być oferowane firmom kurierskim typu UberEats czy Pyszne.pl i być formą promowania lub sponsorowania WRM.	
30	Nie umiem skalkulować korzyści w stosunku do bardzo wysokich kosztów takich rowerów specjalnych.	



31	Uważam, że są to dobre rozwiązania, natomiast obawiam się o stan takich rowerów – serwis musiałby działać tu skuteczniej.	
32	Trzy razy próbowałem pożyczyć cargobike i tyleż razy skończyło się to niepowodzeniem. System rezerwacji jest słaby.	Wyjaśnienie Nowe reguły zostaną wprowadzone po 2022 r., zostanie poddana analizie m. in. kwestia rezerwacji rowerów typu cargo.
33	Tak, max 100 zł.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy; na tym etapie nie jesteśmy w stanie określić, jaka decyzja zostanie podjęta ze względu na to, że dopiero w najbliższym czasie nastąpią konsultacje z operatorem.
34	Przyczepki dla dzieci pewnie też miałyby powodzenie.	Wyjaśnienie Rozważymy sugestię.
35	Mam bardzo złe doświadczenia z niesłusznie naliczoną opłatą.	Dziękujemy za opinię.
36	Popieram, ale nie znam szczegółów tych rozwiązań, np. czy rowery ręczne są przeznaczone wyłącznie dla niepełnosprawnych, czy też każdy może je wypożyczyć, choćby po to, by przekonać się, jak się nimi jeździ.	Wyjaśnienie Informacja o zasadach wypożyczania rowerów specjalnych są dostępne na stronie WRM-u oraz telefonicznie u operatora.
37	Nie mam pojęcia, jak to zamówić, i nigdy z tego nie korzystałem.	Wyjaśnienie
38	Nawet jeśli są, to ich nie widać.	Rowery specjalne nie są udostępniane bezpośrednio na stacjach. Aby z nich skorzystać, należy się skontaktować z operatorem.
39	W dobie pandemii trudno będzie utrzymać higienę takich rowerów,	Dziękujemy za opinię.



	którymi przewozi się dzieci, a nikt tego pewnie nie dezynfekuje pomiędzy wypożyczeniami.	
40	Wrocław to nie Tokio, nie szukajcie potrzeb tam, gdzie ich nie ma Zajmijcie się poprawą jakości dróg.	Wyjaśnienie Opinia poza zakresem konsultacji

Sugestie dotyczące możliwości korzystania z roweru publicznego w okresie zimowym

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Jazda w okresie zimowym ani nie należy do bezpiecznych, ani do wygodnych. Nie ma sensu tego utrzymywać zimą.	Opinia nieuwzględniona Planuje się zwiększenie liczby rowerów zimą.
2	Uważam, że warto pozostawić choć część rowerów na sezon jesienno-zimowy, ponieważ szczególnie wtedy mamy duży problem ze smogiem i warto zachęcać mieszkańców do innych niż auto środków transportu. Przy naszych delikatnych zimach jeżdżenie na rowerze jest możliwe cały rok bez kilku dni.	Opinia uwzględniona Planuje się zwiększenie liczby rowerów zimą.
3	Myślę, że wystarczyłoby zostawić na każdej stacji po 2 rowery.	Dziękujemy za opinię.
4	Powinna być dostępna większa liczba rowerów.	Opinia uwzględniona Rozważamy zwiększenie liczby rowerów w sezonie zimowym.
5	Jedynie przy mocnych opadach śniegu można by wyłączyć możliwość wypożyczenia rowerów.	Dziękujemy za opinię.
6	Nie rozumiem, czemu liczba rowerów jest ograniczana. Przecież ludzie potrzebują przemieszczać	Wyjaśnienie Z naszych obserwacji wynika, że w



	się. Jeżeli jest mniejsze zapotrzebowanie, może to czas na serwis rowerów. Czemu akurat 600?	okresie zimowym znacznie spada liczba osób korzystających z rowerów. Rozważamy jednak zwiększenie liczby rowerów dostępnych w zimie.
7	Wydaje się, że rower miejski powinien być dostępny całorocznie, należy jednak dokonać analizy pod kątem relacji kosztów do liczby użytkowników w sezonie zimowym.	Opinia uwzględniona Rozważamy zwiększenie liczby rowerów dostępnych w zimie.
8	Tak, powinien być dostępny w liczbie 1000 rowerów.	Opinia uwzględniona Dziękujemy za opinię, rozważamy zwiększenie liczby rowerów w zimie.
9	30% dostępnych rowerów w okresie zimowym.	Dziękujemy za opinię. Propozycja zostanie rozważona.
10	Trzeba zacząć od zbadania liczby rowerzystów jeżdżących zimą.	Dziękujemy za opinię Liczba rowerzystów jest liczona za pomocą pętli indukcyjnych, a obecnie testowane są też inne systemy zliczania rowerzystów.
11	Rowery w okresie zimowym powinny być częściej serwisowane. Można rozważyć również jakąś formę zabezpieczenia siodełka przed opadami.	Wyjaśnienie Ta kwestia zależy od operatora, opinia ta zostanie przekazane przyszłemu operatorowi.
12	Według mnie stacje rowerowe powinny mieć jakieś zadanie, bo pogoda wpływa na stan techniczny pojazdów. Warto rozważyć, by tam, gdzie to możliwe, stawiane były miniwiaty, pod którymi mogłyby stać rowery.	
13	Na pewno należyte utrzymanie dróg dla rowerów i pasów dla rowerów zwiększyłoby popularność	



	WRM także zimą.	
14	Na pewno położony nacisk na serwis rowerowy. Nie zawsze rowery są w dobrym stanie, co zimą znacznie utrudnia jazdę.	
15	Proponuję wymianę opon w rowerach.	Dziękujemy za opinię.
16	W kampanii wspomianej wcześniej można pokazać kogoś w stroju zabezpieczającym przed wilgocią i zimnem – uśmiechniętego i z podpisem: "Nie ma złej pogody na rower, jest tylko nieodpowiednie ubranie".	Dziękujemy za opinię.
17	Obniżenie ceny za ich użytkowanie ze względu na wolniejszą jazdę, bo są utrudnione warunki tj. zimno, grubszy ubiór i ślisko.	Dziękujemy za opinię.
18	Na okres zimowy zostawiane są rowery gorszego sortu, jazda nimi to męka.	Dziękujemy za opinię.
19	<p>Chyba to pytanie to żart. Jeśli tworzy się możliwość korzystania z roweru publicznego w okresie zimowym, to cały system należy porządnie przemyśleć i przeanalizować informacje z innych krajów.</p> <p>Cały problem to to, że nagle w okresie jesienno-zimowym płaszczyzna tras rowerowych jest pusta. Ludzie wracają do samochodów i komunikacji publicznej i złorzeczą, że muszą stać w korkach, bo nie mogą przez trasy rowerowe normalnie się przemieszczać.</p>	Dziękujemy za opinię.



Opinie na temat tego, co należy poprawić (w odniesieniu do istniejących tras rowerowych)

l.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Na pętli Krzyki brak infrastruktury, która wymusiłaby na rowerzystach bezpieczną jazdę wobec pieszych. Niebezpieczny jest także przejazd pod wiaduktem obwodnicy kolejowej, gdzie zza metalowego parawanu wychodzą piesi (często rodzice i dziadkowie z dziećmi w drodze do parku Połudn.) i wyjeżdżają rowerzyści.	Opinia nieuwzględniona Ruch rowerowy i pieszy są wydzielone, jest dobra widoczność. Inwestycja została oddana w 2021 r., do tej pory nie otrzymywaliśmy zgłoszeń na temat zdarzeń z udziałem pieszego/ rowerzysty w tej lokalizacji.
2	W wielu miejscach w konsekwencji budowy drogi rowerowej dochodzi do nadmiernego zwężenia chodników. Skrajny przykład to ul. Jedności Narodowej. Tam, wskutek utworzenia trasy, szerokość chodnika (np. na południe od skrzyżowania z ul. Rychtalską i ul. Daszyńskiego), utrudnia poruszanie się pieszym. Dodatkowo tramwaje (odcinek na południe od ul. Słowiańskiej i ul. Poniatowskiego) nie mają już możliwości poruszania się wydzielonym torowiskiem.	Opinia nieuwzględniona Zachęcamy, by przeczytać informacje zawarte tutaj: https://www.facebook.com/wroclawskakampaniarowerowa/posts/3558402127595726 . Chodnik wcześniej służył jako parking dla samochodów, w związku z tym realnie był znacznie węższy. Budowa drogi dla rowerów w pasie drogowym ul. Jedności Narodowej pozwoliła na bezpieczne oddzielenie ruchu pieszych od ruchu samochodowego i na rozwiązanie problemu nielegalnego parkowania.
3	Odcinek od pl. Solidarności: tam ścieżka wiodąca od ul. Legnickiej nagle kończy się na światłach i aż do tunelu pod pl. Jana Pawła II trzeba lawirować między pieszymi.	Opinia uwzględniona Inwestycja w trakcie realizacji – budowana jest DDR.
4	Ciąg pieszo-rowerowy koło targowiska na ul. Niedźwiedziej,	Opinia uwzględniona



	<p>po północnej stronie ul. Legnickiej, na odcinku pomiędzy wiaduktem kolejowym a ul. Niedźwiedzią: trasa była dobra do czasu utworzenia na targowisku plaży i strefy foodtracków, obecnie zwiększył się tam bardzo ruch pieszy.</p>	<p>Zagadnienie zostanie przekazane do dalszej analizy.</p> <p>W podanej lokalizacji nie ma możliwości wydzielenia ruchu rowerowego i pieszego ze względu na to, że blisko są drzewa i jest duża różnica wysokości (skarpa) pomiędzy poziomem jezdni a drogą dla pieszych i rowerów. W związku z tym koszt takiej przebudowy na tak krótkim odcinku byłby znaczny. W Planie przewidujemy zastosowanie kompleksowego podejścia do tego i podobnych tematów (pakiety inwestycyjne).</p>
5	<p>Bardzo ciasny odcinek ścieżki pieszo-rowerowej przy ul. Przedmiejskiej. Jest on niebezpieczny także ze względu na znajdujące się na ścieżce lampy drogowe, które zabierają i tak już ograniczoną przestrzeń.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zagadnienie zostanie przekazane do dalszej analizy.</p> <p>W podanej lokalizacji poszerzenie drogi wymagałoby między innymi korekty lokalizacji latarni. W związku z tym koszt takiej przebudowy na tak krótkim odcinku byłby znaczny. W Planie przewidujemy zastosowanie kompleksowego podejścia do tego i podobnych tematów (pakiety inwestycyjne).</p>
6	<p>Dlaczego DDR na Bielany nagle stał się CPR? Przecież to nie sprzyja ani pieszym, ani rowerzystom.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projekt budowy drogi dla rowerów wzdłuż al. Karkonoskiej powstał w latach 2016–2017. Od czasu zakończenia projektu do budowy zmieniły się uwarunkowania, tj. powiększył się park Kleciński, a także powstały zabudowania mieszkalne. W</p>



		<p>związku z tym, że droga dla rowerów na Bielany już na etapie budowy cieszyła się dużą popularnością, nie tylko wśród rowerzystów, ale i wśród pieszych, odkrywających tę część Wrocławia, w celu ochrony pieszych została podjęta decyzja o tymczasowym oznakowaniu odcinka pomiędzy ul. Jeździecką a ul. Francuską jako drogi dla pieszych i rowerów. Jednocześnie podejmowane są działania w kierunku wybudowania na tym odcinku chodnika w przyszłości.</p>
7	<p>Kontrapas na ul. Wita Stwosza (między ul. Krowią a ul. Łaciarską) jest totalną fikcją. Droga dla aut jest zastawiona przez restauracje i auta muszą wjeżdżać na kontrapas, by móc przejechać.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Na ul. Wita Stwosza w podanej lokalizacji została zmieniona organizacja ruchu poprzez dopuszczenie kontraruchu. Spowodowane jest to zabiegiem ożywienia ulicy i udostępnieniem jej części dla celów gastronomicznych.</p>
8	<p>Poprawa jakości trasy na wałach od Mostów Jagiellońskich do mostu Szczytnickiego.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Droga na wałach przy Odrze leży na terenie należącym do Wód Polskich, a nie do Gminy Wrocław. Ich utrzymanie należy do zarządcy terenu, a nie do UMW. Ze względu na ważność połączenia sprawa będzie dalej analizowana i skierowana do Wód Polskich.</p>
9	<p>Poprawa nawierzchni: na wałach pomiędzy Jagiellońskimi a Chrobrego – kostka po stronie południowej, między ZOO a Jazem Opatowickim, na grobli Łaniewskiej przy śluzie</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Droga na wałach przy Odrze leży na terenie należącym do Wód Polskich a nie do Gminy Wrocław. Ich utrzymanie należy do zarządcy</p>



	Bartoszewice i na południowy wschód od niej (stara kostka), na groblach Widawsko-Kłokoczyckiej i Swojczycko-Kowalskiej - uzupełnienie drobnego żwiru.	terenu. Ze względu na ważność połączenia sprawa będzie dalej analizowana i skierowana do Wód Polskich.
10	Kostka na rondzie Reagana: do zmiany na asfalt.	Opinia nieuwzględniona Kostka w tym miejscu została zastosowana ze względu na zalecenie konserwatorskie.
11	Dotkliwy jest brak trasy rowerowej w ciągu ul. Sienkiewicza (temat wspólny dla osiedli: Plac Grunwaldzki, Ołbin i Stare Miasto), szczególnie na odcinku od pl. Bema do ul. Wszyńskiego. Przewymiarowana ulica sprawia, że auta tam pędzą, a rowerem trzeba jechać w ruchu ogólnym. Na jezdni powinny zostać wyznaczone ciągi rowerowe, odseparowane od samochodów (przynajmniej na poziomie rozwiązania z ul. Kazimierza Wielkiego na odcinku od ul. Widok do ul. Wierzbowej).	Opinia nieuwzględniona Ul. Sienkiewicza wymagałaby kompleksowej przebudowy w celu wydzielenia drogi dla rowerów. Niezbędne elementy to na pewno: wykupy gruntów, przestawianie słupów sygnalizacji świetlnej oraz słupów trakcyjnych.
12	Uzupełnienie ciągłości tras: droga rowerowa na ul. Duńskiej wzdłuż Lidla -> aby umożliwić dobry dojazd z osiedla Muchobór Mały do drogi rowerowej na ul. Otyńskiej.	Wyjaśnienie W tej chwili proponujemy alternatywną trasę wiodącą istniejącą drogą dla rowerów wzdłuż Gądowianki, a następnie drogą dla pieszych i rowerów, która powstanie wzdłuż ul. Traktatowej (obecnie objęta jest strefą tempo 30 km/h).
13	Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Brodzkiej: trasa łączy dwa osiedla, Maślice i Pracze Odrzańskie.	Opinia uwzględniona Równoległe do ul. Brodzkiej istnieje alternatywna droga wzdłuż ul. Koziej,



	<p>Szczególnie ważny jest odcinek na ul. Brodzkiej od skrzyżowania ul. Królewiecka - ul. Brodzka - ul. Maślicka do osiedla Pracze Odrzańskie. Na drodze nie ma pobocza ani oświetlenia, poruszają się po niej samochody ciężarowe do strefy aktywności gospodarczej przy ul. Koziej oraz do PSZOK-u na ul. Janowskiej, co generuje duże zagrożenie dla cyklistów.</p> <p>Rowerowe połączenie międzyosiedlowe jest w tym przypadku bardzo ważne i potrzebne.</p>	<p>która teraz objęta jest strefą tempo 30 km/h.</p> <p>Jednocześnie istnieje projekt drogi dla pieszych i rowerów przygotowany w ramach WBO.</p>
14	<p>Na Borku priorytetem są trasy rowerowe na ul. Gajowickiej, dlatego, z punktu widzenia rowerzystów/-ek, przebudowa powinna rozpocząć się jak najszybciej. Bezpieczne drogi rowerowe powinny jak najszybciej powstać także na ul. Sudeckiej.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Powstaje projekt przebudowy ul. Gajowickiej wraz z budową dwukierunkowej drogi rowerowej po jednej stronie jezdni. Jego realizacja uzależniona jest od pozyskania dodatkowych środków finansowych. Ul. Sudecka od ul. Ślężnej do al. Hallera wymaga kompleksowej przebudowy, alternatywą dla trasy może być nowa inwestycja wzdłuż ul. Karkonoskiej.</p> <p>Zostanie przeanalizowana możliwość realizacji drogi dla rowerów na odcinku od al.Hallera do ronda Powstańców Śląskich.</p>
15	<p>Rowerowa obwodnica Wrocławia - od Ślęzy (wzdłuż rzeki) do Odry</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Teren wzdłuż rzek jest pod zarządem Wód Polskich, które w korespondencji prowadzonej w ubiegłych latach informowały o</p>



		<p>planowanej przebudowie umocnień wałów rzeki.</p> <p>Niestety nie ma harmonogramu realizacji takiej inwestycji.</p> <p>Rozumiejąc, że jest to istotne połączenie, będziemy się starali monitorować sytuację.</p>
16	<p>Brak ścieżki rowerowej na odcinku od skrzyżowania ulic: Hubskiej, Suchej i Dyrekcyjnej do skrzyżowania ulic: Pułaskiego i Kościuszki oraz brak wygodnych rozwiązań do przekraczania skrzyżowania ulic: Pułaskiego i Kościuszki.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Na odcinku od skrzyżowania ulic: Hubskiej, Suchej i Dyrekcyjnej do skrzyżowania ulic: Pułaskiego i Małachowskiego poprowadzony jest ciąg pieszo-rowerowy.</p> <p>Dopóki nie zostanie przebudowany istniejący wiadukt kolejowy, który należy do PKP, nie mamy możliwości oddzielenia tam ruchu pieszych od rowerowego.</p> <p>Od skrzyżowania ulic: Pułaskiego i Małachowskiego do skrzyżowania ulic: Pułaskiego i Kościuszki po obu stronach realizowane są inwestycje deweloperskie.</p> <p>W związku z tym, że ul. Pułaskiego wymaga kompleksowej przebudowy, prowadzone są rozmowy z inwestorami, aby zaprojektowane zostały także drogi rowerowe.</p>
17	<p>Jakakolwiek droga z Czernicy do Kamieńca wzdłuż Odry</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Teren wałów przy Odrze należy do Wód Polskich, a nie do Gminy Wrocław. Ponadto teren wykracza poza teren Gminy Wrocław.</p> <p>Opinia zostanie przekazane do Instytutu Rozwoju Terytorialnego.</p>
18	<p>ul. Awicenny - budowa drogi rowerowej i chodnika</p>	<p>Opinia uwzględniona</p>



		<p>Na ul. Awicenny planowana jest rozbudowa w zakresie budowy przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerów, dwukierunkowej drogi dla rowerów wraz z budową kanalizacji Miejskich Kanałów Teletechnicznych na odcinku od ul. Pińskiej do ul. Trawowej. Planowana jest również budowa brakującego odcinka ciągu pieszo-rowerowego wraz z oświetleniem na odcinku od powstającej zabudowy do Poczty Polskiej, z uwzględnieniem budowy drogi dla pieszych i rowerzystów (w tej chwili powstaje dokumentacja projektowa).</p> <p>Przygotowywany jest projekt przebudowy skrzyżowania ulic: Awicenny, Mokronoskiej, Wiejskiej, Cesarzowickiej, w którym zakłada się powstanie obustronnych dwukierunkowych dróg dla rowerów na ul. Awicenny.</p>
19	<p>Ul. Awicenny (do stacji Wrocław Zachodni) - jeszcze gorsza niż ul. Krzemieniecka, kierowcy jeżdżą dość szybko, bo "tam już nic nie ma", ciasno, duży ruch.</p> <p>Nie można bezpiecznie dojechać do stacji kolejowej.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Na ul. Awicenny planowana jest rozbudowa w zakresie budowy przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerów, dwukierunkowej drogi dla rowerów wraz z budową kanalizacji Miejskich Kanałów Teletechnicznych na odcinku od ul. Pińskiej do ul. Trawowej.</p> <p>Planowana jest również budowa brakującego odcinka ciągu pieszo-rowerowego wraz z oświetleniem na odcinku od powstającej zabudowy do Poczty Polskiej, z uwzględnieniem budowy drogi dla pieszych i rowerzystów (w</p>



		tej chwili powstaje dokumentacja projektowa). Przygotowywany jest projekt przebudowy skrzyżowania ulic: Awicenny, Mokronoskiej, Wiejskiej, Cesarzowickiej, w którym zakłada się budowę obustronnych dwukierunkowych dróg dla rowerów na ul. Awicenny.
20	<p>Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Maślickiej.</p> <p>Ulica czeka od lat na remont. Stanowi ona oś rozwojową osiedla Maślice, po której porusza się więcej pojazdów niż po ul. Królewieckiej. Obecnie bardzo intensywnie zabudowywane są wolne przestrzenie przy ul. Maślickiej, co spowoduje, że zamieszka tu kilka tysięcy nowych mieszkańców.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Ul. Maślicka wymaga kompleksowej przebudowy, której zakres znacznie wykracza poza budżet i zakres komponentu rowerowego. W związku z tym aktualnie proponujemy alternatywę w postaci wyjazdu z osiedli ulicami objętymi strefą 30km/h do ul. Królewieckiej.</p>
21	<p>Z inicjatywy mieszkańców Wysokiej, Ślęzy i Bielán prowadzona jest dyskusja o dalszej rozbudowie ścieżek rowerowych.</p> <p>Te wsie już teraz mają potencjał średniego miasta.</p> <p>(4 możliwe warianty, załącznik w mailu nr 4)</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>W Planie zakłada się powstanie połączeń międzygminnych. Do priorytetowych należy min. połączenie gminy Kobierzyce (wzdłuż rzeki Ślęzy, na przedłużeniu ulic: Kutrzeby, Ołtaszyńska w kierunku na Wysoką).</p>
22	<p>Brak DDR w ciągu ul. Opolskiej do pętli na Księżu - ul. Opolska jest na tyle szeroka, że będzie możliwe stworzenie w jej ciągu ścieżki rowerowej.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Na wskazanym fragmencie wzdłuż ul. Opolskiej aktualnie trudno jest wygospodarować miejsce na infrastrukturę rowerową. Jednocześnie przygotowana jest koncepcja zagospodarowania wód opadowych wraz z przebudową</p>



		<p>układu drogowego, w ramach której przewiduje się budowę infrastruktury rowerowej po obu stronach jezdni. Wymaga to kompleksowej przebudowy całej ulicy, co nie zostało uwzględnione w aktualnym budżecie Miasta.</p> <p>Podejmiemy starania, aby wyznaczyć alternatywny ciąg, np. wzdłuż Brochówki.</p>
23	ul. Grabiszyńska - droga rowerowa po stronie Hutmenu i Fadromy	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W tej lokalizacji planujemy wyznaczyć infrastrukturę dla rowerów. Obecnie powstaje projekt.</p>
24	Konieczna jest ścieżka w dojeździe na Brochów z Tarnogaju, tam można zginąć na tym wiadukcie przy ul. Gazowej.	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Powstaje projekt modernizacji wiaduktów w ciągu ulic: Karwińska Gazowa, w którym zostaną ujęte potrzeby pieszych rowerzystów.</p>
25	Ścieżki rowerowe do szkół na Nadodrze.	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Na Nadodrze obowiązują następujące rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none">- Szkoła Podstawowa nr 58 - CPR na ul. Kurkowej,- Szkoła Podstawowa nr 108 - pasy rowerowe w obu kierunkach wzdłuż ul. Trzebnickiej, a ul. Kazimierza Jagiellończyka i pl. Św. Macieja - istnieje ograniczenie w ramach strefy tempo 30.- Szkoła Podstawowa nr 93 - na ul. Roosevelta obowiązuje strefa tempo 30, a na ul. Jedności Narodowej jest dwukierunkowa



		droga dla rowerów po zachodniej stronie jezdni.
26	Połączenie rowerowe ul. Tęczowej i ul. Góralskiej	Wyjaśnienie Wniosek bardzo zasadny, jednak teren nie należy do miasta. PKP, jako właściciel terenu, prowadzi rozbudowane prace studyjne na rzecz przywrócenia linii kolejowej do Dworca Świebodzkiego. Postaramy się, aby w tych planach połączenie rowerowe zostało uwzględnione.
27	Brak połączenia rowerowego okolic Maślic i Stadionu Wrocław z Żernikami, Nowym Dworem, Muchoborem Wielkim i Starachowicami. Trasa powinna przebiegać wzdłuż AOW.	Wyjaśnienie Teren wzdłuż AOW należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, decyzje o jego zagospodarowaniu nie leżą w kompetencjach Miasta.
28	Wybudowanie nowej ścieżki łączącej park Kleciński z parkiem Grabiszyńskim wzdłuż rzeki Ślęzy	Wyjaśnienie Teren wzdłuż rzeki Ślęzy należy do Wód Polskich, zatem budowa nowej drogi dla rowerów musiałaby zostać zrealizowana w porozumieniu zarządu Wód Polskich z Gminą Wrocław.
29	Na ul. Zachodniej i ul. Rybackiej (także na tej ulicy do ul. Inowrocławskiej) w kierunku centrum brak ścieżki	Opinia uwzględniona Trasa na ul. Zachodniej oraz ul. Legnicka od ul. Rybackiej w stronę pl. Jana Pawła II zostały wskazane jako jedno z priorytetowych miejsc do budowy głównych tras rowerowych.
30	Promenada Krzycka wymaga dokończenia.	Opinia uwzględniona



		Trasa Promenady Krzyckiej wskazana jest w Planie jako jeden z priorytetów realizacyjnych w zakresie głównych tras rowerowych.
31	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż al. Sobieskiego. DDR powinna obsługiwać okolice ul. Zatorskiej i teren między ul. Zatorską a ul. Odolanowską (planowane osiedle Mieszkanie+).	Opinia uwzględniona Trasa przy al. Jana III Sobieskiego (po północnej stronie) w Planie została wskazana jako priorytet: połączenie wrocławskich osiedli z siecią tras i z węzłami przesiadkowymi komunikacji zbiorowej. Podejmujemy starania, aby w ramach inwestycji powstała droga dla rowerów po stronie inwestora.
32	Budowa dojazdu do stacji kolejowej Wrocław – Psie Pole od strony ul. Siedzikówny oraz ul. Bierutowskiej	Opinia uwzględniona Trasa przy ul. Bierutowskiej została wskazana jako priorytet w Planie: połączenie wrocławskich osiedli z siecią tras i z węzłami przesiadkowymi komunikacji zbiorowej.
33	Ciąg od ul. Dubois do mostu Dmowskiego: prawie brak infrastruktury na długim odcinku	Opinia uwzględniona Trasa przy ul. Dubois została wskazana jako jeden z priorytetów w Planie: połączenie tras w centrum miasta.
34	Nadodrze - brak przejazdu z Mostów Mieszkańskich na ul. Dubois - jest to bardzo niebezpieczne.	Opinia uwzględniona Trasa przy ul. Dubois została wskazana jako jeden z priorytetów w Planie: połączenie tras w centrum miasta.
35	Ul. Krzemieniecka - całkowity brak infrastruktury rowerowej!	Opinia uwzględniona



	Po jednym pasie w każdym kierunku, kierowcy nagminnie przekraczają prędkość. Bywa nerwowo i niebezpiecznie.	Trasa przy ul. Krzemienieckiej została wskazana jako jeden z priorytetów w Planie: połączenie wrocławskich osiedli z siecią tras i z węzłami przesiadkowymi komunikacji zbiorowej.
36	Ul. Nowowiejska - brakuje ścieżki od ul. Wyszyńskiego do ul. Jedności.	Opinia uwzględniona Trasa przy ul. Nowowiejskiej na brakującym odcinku od ul. Jedności Narodowej do ul. Wyszyńskiego wskazana została w Planie jako jeden z priorytetów (połączenie tras rowerowych w sieć).
37	Połączenie ul. Jedności Narodowej z parkiem Tołpy przez ul. Nowowiejską	Opinia uwzględniona Trasa przy ul. Nowowiejskiej na brakującym odcinku od ul. Jedności Narodowej do ul. Wyszyńskiego wskazana została w Planie jako jeden z priorytetów (połączenie tras rowerowych w sieć).
38	Bezpieczne trasy rowerowe powinny pojawić się w ciągu ul. Inżynierskiej, jako przedłużenie i połączenie z trasami w ul. Kruczej.	Wyjaśnienie Ul. Krucza wymaga kompleksowej przebudowy. Szeroka jezdnia umożliwiłaby wprowadzenie infrastruktury rowerowej. Ul. Inżynierska - przy dwukierunkowym ruchu samochodowym brak miejsca na wydzielenie infrastruktury rowerowej.
39	Kiedy ul. Muzealna stanie się przyjazna rowerom? Tam każdym innym rowerem niż fatbike'em można się zabić.	Opinia uwzględniona Ul. Muzealna wskazana jest w Planie jako jeden z priorytetów w zakresie połączenia tras w centrum miasta.



40	<p>Bardzo trudno jest wyjechać z miasta rowerem (w kierunku zachodnim).</p> <p>Leśnica, wyjazd na Wilkszyn, Jarnołów nie mają ścieżek rowerowych i często dochodzi do niebezpiecznych sytuacji.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Ulice: Jarnołowska i Samotworska to strefy ruchu, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości (tempo 20 i 30 km/h), zatem ruch rowerowy odbywa się tam na zasadach ogólnych. Przewidziana jest rozbudowa ul. Wilkszyńskiej wraz z dwukierunkową drogą dla rowerów. Alternatywnym wyjazdem na Wilkszyn mogą być drogi dla rowerów poprowadzone przez Las Mokrzański.</p>
41	<p>Budowa DDR-u po północnej stronie ul. Bolesława Krzywoustego na odcinku od wałów Widawy do C.H. Korona</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Odcinek wpisany na listę priorytetowych połączeń w Planie.</p>
42	<p>Połączenie osiedla Pawłowice z drogą rowerową wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego (można wykorzystać trasy nad rzekami: Dobrą oraz Widawą)</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Tereny nad rzekami należą do zarządów Wód Polskich w związku z czym o ich zagospodarowaniu nie decyduje Miasto. Alternatywną trasą do proponowanej jest droga prowadząca przez ul. Przedwiośnie do al. Bora-Komorowskiego.</p>
43	<p>Potrzeba ścieżki rowerowej łączącej Wielką Wyspę z gminą Czernica wzdłuż Odry, najlepiej prowadzącej wałem, aby rowery typu cargo (riksze) mogły nią swobodnie przejeżdżać.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Tereny wałów przy Odrze należą do zarządu Wód Polskich.</p>
44	<p>Ścieżka rowerowa powinna również być poprowadzona od ul. Trawowej na Muchoborze Wielkim (gdzie niespodziewanie się kończy) i bieć w stronę Oporowa i</p>	<p>Wyjaśnienie/ Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Tereny, którymi miałyby przebiegać proponowana ścieżka, pozostają w zarządzie Wód Polskich. W</p>



	Grabiszyna lub wzdłuż rzeki Ślęży - od Nowego Dworu na Partynice.	korespondencji prowadzonej w ubiegłych latach Wody Polskie informowały o planowanej przebudowie umocnień wałów rzeki. Niestety, nie ma harmonogramu realizacji inwestycji. Rozumiejąc, że jest to istotne połączenie, będziemy starali się monitorować sytuację. Jednocześnie wpisujemy ul. Krzemieniecką do Planu.
45	Trasa z ul. Raclawickiej do Rynku. Niestety super droga rowerowa na ul. Raclawickiej kończy się przy wiadukcie i resztę jej, do al. Hallera, trzeba przejechać albo chodnikami, albo ulicą z kostką brukową.	Wyjaśnienie Aktualnie trwa budowa uwzględniająca przedłużenie tej trasy do skrzyżowania z ul. Orlą. Na dalszym odcinku obowiązuje uspokojenie ruchu do 30 km/h i tam rowery powinny poruszać się razem z ruchem kołowym. Alternatywną do ul. Raclawickiej trasą może być przejazd Promenadą Krzycką, a następnie al. Hallera bądź do ul. Karkonoskiej i dalej ul. Powstańców Śląskich.
46	Budowa DDR-u w kierunku Lasu Zakrzowskiego (trasa EuroVelo 9)	Opinia nieuwzględniona Ze względu na szereg zgłoszeń dotyczących połączeń, mających większą siłę oddziaływania na liczniejszą grupę mieszkańców inwestycja nie wpisuje się w planowane priorytety.
47	Na ul. Mińskiej brakuje odcinka drogi rowerowej od ul. Zagony do ronda przy kościele.	Wyjaśnienie Projekt tego odcinka został wykonany, jednak ze względu na wysoki koszt realizacji prace zostały wstrzymane.



		Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
48	Ul. Kamieńskiego - od pętli autobusów K i 319 do wałów na Polanowicach: ogromny ruch, auta mają tylko jeden pas, nie ma jak wyprzedzić rowerzystów.	Wyjaśnienie Podane zagadnienie wymaga dalszej analizy.
49	Miasto powinno mocniej współpracować z Wodami Polskimi w celu utworzenia DDR na wałach nadodrzańskich (np. odcinek między Mostami Warszawskimi a mostem Szczytnickim). Mieszkańcy nie mogą o takie inwestycje walczyć np. w ramach WBO, ponieważ tereny te należą do Wód Polskich - nie do Gminy.	Wyjaśnienie Jako jednostka mamy świadomość, że istotne jest wykorzystania rzek do prowadzenia ruchu rowerowego. Z jednej strony w dokumentach planistycznych (SUiKZP) zakłada się rowerowe połączenia wzdłuż ciągów rzecznych (np. Odra, Śleza, Widawa). Jednocześnie wykonano już część strategicznych połączeń (np. przejazdy pod mostami czy wiele odcinków liniowych). Każdorazowo są to jednak niełatwe rozmowy ze względu na fakt, że właścicielem tych terenów są Wody Polskie.
50	Brakuje bezpiecznej trasy na ul. Szczytnickiej (fragment, gdzie po obu stronach są pierzeje kamienic) - może wreszcie należy zrealizować plany, by ta część drogi nie była otwarta dla samochodów.	Opinia nieuwzględniona Ul. Szczytnicka wymagałaby kompleksowej przebudowy (remont chodników, jezdni i torowiska), nie tylko wydzielenia drogi dla rowerów. Aktualnie realizacja takiego zamierzenia uzależniona jest od pozyskania finansowania.
51	Na Lipie Piotrowskiej nie ma tras rowerowych oprócz wybudowanych przez DachBud, na terenach ich inwestycji. Jest za to ruchliwa i zapełniona autami (w tym pokaźną liczbą samochodów ciężarowych) ul. Pełczyńska. Nie spełnia ono, mimo	Wyjaśnienie Główna oś rowerowa osiedla pokrywa się z korytarzem przebudowywanych ulic: Zajązkowska - Pełczyńska - Obornicka. W ramach przebudowy powstaną drogi dla rowerów. Jednocześnie ulice



	wielu remontów, funkcji trasy rowerowej. Można było poprowadzić DDR ul. Waniliową i ul. Lawendową, wpinając do trasy od ul. Kominiarskiej, ale się nie chciało lub się nie myślało.	wewnętrzne (np. Waniliowa, Lawendowa) będą ulicami o ruchu uspokojonym, gdzie ruch rowerowy powinien odbywać się wspólnie z samochodowym.
52	Proponuję połączenie istniejącej ścieżki rowerowej w Leśnicy z wybudowaną ścieżką Lutynia - Krępice.	Opinia nieuwzględniona Ze względu na szereg zgłoszeń dotyczących połączeń, mających większą siłę oddziaływania na liczniejszą grupę mieszkańców inwestycja nie wpisuje się w planowane priorytety.
53	Stworzyć trasę na ul. Sienkiewicza.	Opinia nieuwzględniona Ul. Sienkiewicza wymagałaby kompleksowej przebudowy w celu wydzielenia dróg dla rowerów. Niezbędne elementy to na pewno wykupy gruntów, przestawianie słupów sygnalizacji świetlnej i trakcyjnych.
54	Ul. Świdnicka, ul. Widok i ul. Sądowa - należy stworzyć wydzielony pas dla rowerów.	Opinia uwzględniona Istnieje projekt DDR na ul. Sądowej, będzie on realizowany w 2022 r. Ul. Widok zostanie wkrótce objęta postępowaniem na projekt drogi dla rowerów. Istnieje projekt trasy rowerowej na ul. Świdnickiej, który obejmuje kompleksową przebudowę zarówno tej ulicy, jak i pl. Kościuszki, w związku z tym realizacja samej trasy rowerowej jest uzależniona od realizacji całej inwestycji.



55	Ul. Trzmielowicka przez ul. Miodową i ul. Szkołą: tam bardzo przydałaby się ścieżka. W gazecie czytałam, że można zgłosić ulice, bo będą Państwo robić drogi rowerowe.	Opinia nieuwzględniona Ulice: Trzmielowicka i Miodowa mają bardzo ograniczoną szerokość pasa drogowego, rosną tam też stare drzewa, w związku z czym realizacja dróg dla rowerów w ich ciągu jest mało realna.
56	Ułatwienie poruszania się wewnątrz osiedla Psie Pole - Zawidawie poprzez budowę połączenia Zakrzowa ze Zgorzeliskiem	Wyjaśnienie Podane zagadnienie wymaga dalszej analizy.
57	Wsparcie (roz)budowy ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż ul. Koziej. Obecnie ze środków WBO projektowana jest ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż ul. Koziej, której fragment zostanie wybudowany. Jednakże aby obsługiwać obiekt szkolny przy ul. Lubelskiej (oraz nowy, mający powstać, przy ul. Białostockiej) potrzeba wykonać ją jak najszybciej. Ścieżka ta da też możliwość dojazdu do rejonu Wzgórza Maśliciego i wjechania do Lasu Prackiego lub na Groblę Pilczycko-Pracką, stanowiąc tym samym ważny punkt w kwestii turystyki rowerowej w tym rejonie miasta. Trasa bardzo potrzebna i wyczekiwana przez mieszkańców, którzy realizują ją z WBO, co wspierają Rada i Zarząd Osiedla Maślice.	Wyjaśnienie Powstaje dokumentacja potrzebna do zbudowania drogi dla pieszych i rowerzystów wskazanej w opinii. Aktualnie nie są znane koszty budowy, w związku z tym trudno jest określić, czy potrzebna będzie partycypacja w budżecie WBO.



58	Wydzielenie drogi na ul. Bystrzyckiej na wysokości parkingu - pozwoli to połączyć trasę od ul. Ostatniego Grosza do ul. Bystrzyckiej 69.	Opinia uwzględniona Projekt budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Bystrzyckiej zostanie uwzględniony w Planie.
59	Wydzielona trasa powinna pojawić się również na ul. Ostrowskiego, zapewniając połączenie z ul. Krzemieniecką.	Opinia uwzględniona W związku z planowaną inwestycją deweloperską projekt drogi dla rowerów na ul. Ostrowskiego będzie realizowany najprawdopodobniej przez inwestora zewnętrznego. Inwestycja zostanie wpisana do Planu.
60	ul. Sienkiewicza, ciąg: ul. Drobnera, ul. Dubois; ul. Komuny Paryskiej, ul. Kościuszki, ul. Pułaskiego - brak infrastruktury lub w formie szczątkowej	Opinia częściowo uwzględniona Ul. Sienkiewicza wymagałaby kompleksowej przebudowy w celu wydzielenia drogi dla rowerów. Niezbędne elementy to na pewno: wykupy gruntów, przestawianie słupów sygnalizacji świetlnej oraz słupów trakcyjnych. Trasa przy ul. Dubois została wskazana jako jedna z priorytetowych w Planie (połączenie tras w centrum miasta). Od skrzyżowania ul. Pułaskiego i ul. Małachowskiego do ul. Pułaskiego i ul. Kościuszki po obu stronach realizowane są inwestycje. Prowadzone są rozmowy z inwestorami, aby zostały zaprojektowane drogi dla rowerów. Ul. Komuny Paryskiej objęta jest strefą ruchu uspokojonego i ruch



		<p>rowerowy zorganizowano razem z ruchem kołowym.</p> <p>Aby ul. Kościuszki została wyposażona w drogę dla rowerów, konieczna jest przebudowa całej ulicy, a to nie jest aktualnie planowane.</p>
61	<p>Warto wzbogacić sieć od centrum, na przykład na Żerniki Wrocławskie (bardzo mało ścieżek i niebezpieczne tereny) oraz w okolicach Trójkąta (m.in. ul. Pułaskiego i ul. Kościuszki). Na części ul. Kościuszki ścieżka powinna być również z drugiej strony ulicy.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Aby na ul. Kościuszki mogła powstać droga dla rowerów, konieczna jest przebudowa całej ulicy.</p> <p>Aktualnie nie jest to planowane.</p> <p>Natomiast w Planie uwzględniono połączenia dla osiedla Żerniki.</p>
62	<p>Więcej ścieżek na Przedmieściu Oławskim</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Na tzw. Trójkącie w większości obowiązują strefy uspokojonego ruchu, gdzie rowery poruszają się wspólnie z samochodami.</p> <p>W niektórych lokalizacjach funkcjonują kontrapasy rowerowe.</p>
63	<p>Ul. Żmigrodzka - brakuje ścieżki od ul. Broniewskiego do ul. Bałtyckiej i dalej, prawą stroną na północ, do ul. Kępińskiej. Później ścieżka urywa się od Marino do ul. Paprotnej. Takie rozwiązania prowadzą do niebezpiecznych sytuacji!</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Budowę tej ścieżki uwzględniono w Planie.</p>
64	<p>Budowa wszystkich możliwych do realizacji Zielonych Tras Rowerowych, np. cała Zielona rowerowo-piesza obwodnica Wrocławia (nie tylko Promenada Krzycka). Takie trasy są szybkie, bezpieczne i zdrowe.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Realizacja tras rowerowych biegnących wzdłuż terenów zielonych zostanie uwzględniona w Planie.</p> <p>Należy wspomnieć, że wiele z tych obszarów (w sąsiedztwie linii kolejowych czy rzek) nie jest</p>



		własnością Miasta, w związku z czym możemy jedynie podejmować starania o budowę takich ciągów.
65	Lobbowanie i wspieranie budowy trasy Blue Velo, która ma biec wzdłuż rzeki Odry.	Wyjaśnienie Od wielu lat podejmujemy różne działania na rzecz wyznaczenia tej trasy. W obszarze samego Wrocławia powstał szereg kładek pod mostami, zapewniających możliwość komfortowej jazdy rowerem. Rozmawiamy również z przedstawicielami Marszałka Województwa w celu kontynuacji przebiegu ścieżek poza granicami Wrocławia.
66	Od wielu lat np. apelujemy do władz Wrocławia o usunięcie istniejących absurdalnych przerw w trasach rowerowych/ drogach serwisowych nad Widawą; miejsca te są niebezpieczne i stanowią barierę dla wielu osób, które rezygnują z codziennego korzystania z roweru.	Wyjaśnienie W ramach planowanych działań podejmiemy starania na rzecz budowy połączenia z wałów Widawy z ciągiem przy al. Jana III Sobieskiego. Na podstawie opinii trudno określić, o jakie inne miejsca może chodzić.
67	Niezależna od Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego realizacja całości ciągu Promenady Krzyckiej, w tym etapu 1. do końca 2025 r.	Wyjaśnienie Jako Miasto nie mamy wpływu na projekty zgłaszane przez mieszkańców Wrocławia. Dotyczy to również Promenady Krzyckiej, która w tym roku również została zgłoszona do WBO. Warto zauważyć, że do każdego kolejnego odcinka Promenady Miasto dokłada znaczne kwoty, gdyż finansowanie jedynie z WBO spowodowałoby, że budowa



		postępowałyby zdecydowanie wolniej.
68	<p>Gdy jedzie się przez wrocławskie parki (Grabiszyński, potem Wzgórze [Skarbowców - red.] i dalej wzdłuż nasypu itd.), dojeżdża się do uliczki koło wiaduktu, która nas odcina od parku Południowego. Są tam wysokie krawężniki i żadnej DDR czy pasa. Chciałbym, żeby te parki połączyć rowerową autostradą. Można np. jadąc z parku Zachodniego, zaliczyć park Grabiszyński, Wzgórze Skarbowców, park Południowy, park Skowroni, park Wschodni i Niskie Łąki, potem park Szczytnicki. Brzmi fajnie?</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W ramach Planu wyznaczone zostanie połączenie parku Południowego z parkiem Skowronim przez przekroczenie ul. Sudeckiej. Dodatkowo alternatywnie takie połączenie powstanie w ciągu Promenady Krzyckiej.</p>
69	<p>Połączenia rowerowe między osiedlami, np. budowa trasy wzdłuż Ślęzy od granic Wrocławia do Odry; ul. Avicenny, ul. Krzemieniecka, most rowerowy na Ślęzy na przedłużeniu ul. Trawowej; kontynuacja prac na pieszo-rowerowej obwodnicy miasta.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Budowa trasy rowerowej w ciągu ul. Krzemienieckiej oraz ul. Avicenny zostanie wpisana do Planu. Rozwijana będzie również Promenada Krzycka. Budowa kładki na połączeniu ul. Trawowa - ul. Francuska jest uzależniona od pozyskania znacznych środków finansowych oraz możliwości kontynuacji tego ciągu na dalszym odcinku (ogródki działkowe, dalej tereny kolejowe).</p>
70	<p>Należy zadbać, aby istniejące drogi (np. ul. Grabiszyńska) miały podpięte dojazdy z osiedli takich jak: Muchobór Wielki czy Muchobór Mały.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Muchobór Mały jest połączony z drogą dla rowerów w ciągu ul. Grabiszyńskiej poprzez ul. Klecińską.</p>



		Muchobór Wielki ma zostać połączony przy pomocy ul. Krzemienieckiej.
71	<p>Na Gajowicach najważniejsza jest trasa w ciągu ul. Kruczej (dalej także na osiedlu Powstańców Śląskich, aż do ul. Powstańców Śląskich, gdzie jest najintensywniej użytkowana trasa rowerowa).</p> <p>Na innych ulicach Gajowic należy uspokoić ruch (np. poprzez esowanie toru jezdni), ponieważ, mimo że to są drogi lokalne, są dość szerokie i kierowcy potrafią jeździć naprawdę szybko (strefa tempo 30 wprowadzona znakami nie ma znaczenia ani oddziaływania).</p> <p>W kontekście bezpieczeństwa należy także zadbać o nieparkowanie pojazdów w pobliżu skrzyżowań (do 10 m od nich).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p> <p>Ul. Krucza wymaga kompleksowej przebudowy. Szeroka jezdnia mogłaby umożliwić wprowadzenie infrastruktury rowerowej.</p>
72	<p>Od Oporowa w stronę Kątów Wrocławskich nie ma nawet pobocza. Niekiedy ścieżki niespodziewanie się kończą.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Powstanie</p> <ul style="list-style-type: none">- droga dla rowerów łącząca istniejącą infrastrukturę dla rowerów w ul. Mokronoskiej z granicą gminy Kąty Wrocławskie;- połączenie w ciągu ul. Zabrodzkiej od granicy gminy do ul. Kwiatkowskiego.
73	<p>Od granicy Mostów Warszawskich w kierunku Psiego Pola nie było JAKIEJKOLWIEK inwestycji rowerowej w ostatnich wielu latach.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>W ostatnich latach wybudowany między innymi drogę dla rowerów od Mostów Warszawskich do ul.</p>



		<p>Miechowity; zabiegano także o realizację tras rowerowych w ciągu Widawy.</p> <p>Trasy rowerowe, które mają powstać w tej części miasta, zostaną ujęte w Planie.</p>
74	<p>Widziałbym też w przyszłości jakieś trasy rowerowe łączące ul. Powstańców Śląskich i al. Hallera na ul. Gajowickiej.</p> <p>Ulice: Żelazna i Grochowa też są ulicami w opłakanym stanie i liczę, że jeszcze w tej dekadzie je wyremontują, robiąc DDR przy okazji.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Powstaje projekt przebudowy ul. Gajowickiej wraz z budową dwukierunkowej drogi rowerowej po jednej stronie jezdni. Jej realizacja uzależniona jest od pozyskania dodatkowych środków finansowych. Na ulicach: Żelaznej i Grochowej nie są planowane drogi dla rowerów.</p>
75	<p>Dobrze by było, aby powstał również trakt pieszo-rowerowy (kładka) łączący ulice: Trawową z Francuską.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Ostateczna lista inwestycji zostanie zawarta w Planie.</p> <p>Postaramy się zapewnić choć jedno połączenie Muchoboru z siecią tras rowerowych.</p>
76	<p>Kładka łącząca Muchobór Wielki i Muchobór Mały jest wyczekiwania od lat.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Ostateczna lista inwestycji zostanie zawarta w Planie.</p> <p>Postaramy się zapewnić choć jedno połączenie Muchoboru z siecią tras rowerowych.</p>
77	<p>Budowa mostu nad Widawą w Lesie Rędzińskim.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Ostateczna lista inwestycji zostanie zawarta w Planie.</p> <p>Ze względu na lokalizację tego obiektu postaramy się zorganizować dodatkowe finansowanie, gdyż jest to inwestycja międzygminna.</p>



78	Brak połączenia tras rowerowych na wałach nad Odrą z wyb. Korzeniowskiego do ul. Na Polance - projektowane remonty mostów nie uwzględniają kładki pieszo-rowerowej, która jest optymalnym rozwiązaniem dla rowerzystów w kontekście bezpieczeństwa, wygody i szybkości przejazdu.	Opinia nieuwzględniona Kładka nie jest jedynym rozwiązaniem zapewniającym możliwość poruszania się pieszych i rowerzystów.
79	<ul style="list-style-type: none">- wybudować kładkę pieszo-rowerową przez Odrę w pobliżu mostu Osobowickiego,- poszerzyć trasę rowerową wzdłuż ul. Bałtyckiej,- zlikwidować malowanki na ul. Obornickiej, przebudowując trasę rowerową poprzez oddalenie jej od jezdnii i poprzez podniesienie jej płaszczyzny	Wyjaśnienie Nie jest planowana budowa kładki w pobliżu Mostów Osobowickich. Wzdłuż ul. Bałtyckiej poprowadzone są jednokierunkowe drogi rowerowe, ich poszerzenie do dwukierunkowych wiąże się z zabraniem pasa zieleni. Ostateczny zakres inwestycji zostanie zawarty w Planie.
80	most Oporowski - budowa równoległej kładki, obecnie jest luka między pasami na ul. Solskiego i drogą rowerową przy pętli tramwajowej	Opinia nieuwzględniona W Planie nie zakłada się budowy dodatkowego obiektu w podanej lokalizacji.
81	Wybudować wyjazd na Oborniki Śląskie wzdłuż zachodniej strony torów kolejowych.	Opinia nieuwzględniona Pomysł dotyczy terenów, które nie należą do Miasta. Ostateczna lista inwestycji zostanie zawarta w Planie.
82	Błagam o znalezienie rozwiązania przejazdu przez służę przy wyspie Opatowickiej.	Wyjaśnienie Prowadzone rozmowy z zarządcą obiektu (Wody Polskie) nie przynoszą oczekiwanych rezultatów.



83	Brak kładki pieszo-rowerowej nad Śluzą Opatowicką jest znaczącym ograniczeniem dla rowerzystów w kontekście przemieszczania się między trasami rowerowymi na wałach od strony Wielkiej Wypsy do tras na wałach od strony Księża.	Opinia uwzględniona Brak przeprawy w tym miejscu jest uciążliwy. Niestety, rozmowy z zarządcą obiektu (Wody Polskie) nie przyniosły jak dotąd oczekiwanych rezultatów.
84	Ulicą idealną jest dla mnie część ul. Nowowiejskiej po rewitalizacji. Tak mogłoby być wszędzie.	Dziękujemy za opinię.
85	Dokończenie budowy wszystkich rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego. Doprowadzenie do końca 2023 r. istniejących rowerowych tras głównych określonych w ramach SUiKZP.	Wyjaśnienie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego to dokument kreujący politykę przestrzenną gminy. Ustalenia zapisane tam są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie nie jest to dokument realizacyjny. W Planie będą opisane inwestycje, w tym główne i alternatywne do nich trasy rowerowe.
86	Dbanie o jakość nawierzchni: program zmiany nawierzchni z kostki na asfaltowe (lub alternatywne w pobliżu drzew, np. typu terraway). Kontrola nierówności na nowych asfaltowych drogach dla rowerów w okresie gwarancji.	Opinia częściowo uwzględniona Przy nowych inwestycjach nie stosuje się już nawierzchni z kostki. W dokumencie zostanie uwzględniona przebudowa wybranych starych dróg dla rowerów. Kompleksowa wymiana kostki na wszystkich drogach dla rowerów wiąże się z dużymi kosztami i nie byłaby najbardziej efektywnym zadaniem.
87	Poprawić oznakowanie ścieżek i tras, żeby każdy wiedział, którądy	Opinia uwzględniona



	jechać, gdy kończy się ścieżka - to mnie bardzo irytuje.	Trwają intensywne prace na rzecz połączenia tras w spójny system. Dodatkowo planowane jest wytyczenie głównych ciągów rowerowych w czytelny sposób.
88	Priorytetowe dokończenie projektów rowerowych z WBO	Wyjaśnienie Projekty rowerowe finansowane z ramach WBO regularnie wspierane są dodatkowymi środkami finansowymi z Programu Rowerowego. Ich pula jest ograniczona, w związku z czym przy trudnościach w realizacji (np. zbyt wysokie koszty) decyzje podejmowane są w konsultacji z liderami konkretnych projektów.
89	Ustalenie priorytetu na ciągłość tras zamiast ilości oddanych kilometrów.	Wyjaśnienie Plan powstaje, aby wyznaczyć priorytety inwestycyjne; jednym z aspektów opisanych w nim będzie zespolenie sieci rowerowej Wrocławia w całość.
90	Wykonywanie dróg w sposób bezpieczny, bez odcinków na jezdni (odseparowany od ruchu samochodowego), by każdy rowerzysta (także rodzic z dzieckiem) miał zapewnione jak największe bezpieczeństwo.	Opinia uwzględniona W miarę możliwości i dostępności terenu preferowane będą drogi dla rowerów zamiast pasów ruchu dla rowerów.
91	Wykonywanie ścieżek z odpowiednią szerokością, by pomieściły bezpiecznie zwiększający się ruch rowerowy.	Opinia uwzględniona Staramy się, aby szerokości dróg dla rowerów były kształtowane jako ponadnormatywne w stosunku do obowiązujących przepisów.
92	Zapewnienie bezpiecznego dojazdu o wysokim standardzie (w	Opinia uwzględniona



	zgodzie z zapisami Wrocławskiej Polityki Mobilności - tj. rozwijanie sieci tras rowerowych o wysokim standardzie i zapewnienie spójności systemu tras rowerowych) ze wszystkich tras głównych do centralnej strefy dostępności komunikacyjnej (określonego w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego).	Realizacja głównych i alternatywnych do nich tras wraz z trasami w centrum będą ważnym elementem Planu.
93	Zapewnienie ciągłości tras rowerowych rozumianych również jako brak konieczności zmiany strony jezdni.	Opinia uwzględniona Będziemy dążyć, aby w Planie były opisane, a następnie - by były budowane trasy z zachowaniem ciągłości, korzystanie z których nie będzie wiązać się z koniecznością zmiany strony jezdni.
94	Zmniejszenie negatywnego wpływu tras rowerowych na klimat lokalny: zasada zero wycinek przy tworzeniu nowych tras (w drodze wyjątku rekompensata powinna równoważyć produkowany tlen lub powierzchnię koron drzew), używanie koloryzowanego asfaltu w celu zmniejszenia nagrzewania się nawierzchni - np. używanie czerwonego/ pomarańczowego asfaltu.	Opinia częściowo uwzględniona Przy wyznaczaniu nowych tras rowerowych brane są pod uwagę uwarunkowania istniejącej i projektowanej zieleni. Sprawa zróżnicowanej nawierzchni jest dość problematyczna: niezbędna jest dodatkowa masa bitumiczna w innym kolorze.
95	ul. Swojczycka w kierunku od centrum: nagły zjazd ze ścieżki rowerowej pod pędzące auta na ok. 100-200m za torami kolejowymi	Wyjaśnienie Trasa w ciągu ul. Swojczyckiej nie jest skończona. Ostateczna lista inwestycji zostanie zawarta w Planie.



96	ul. Swojczycka - w stronę centrum: nagły zjazd pod pędzące auta przed przejazdem kolejowym (okolice parku Czarna Woda i stacji Wrocław Swojczyce)	Wyjaśnienie Trasa w ciągu ul. Swojczyckiej nie jest skończona. Ostateczna lista inwestycji zostanie zawarta w Planie.
97	Jeśli to możliwe, należy zlikwidować malowanki i przenieść trasy rowerowe na strefy chodnikowe na ul. Piłsudskiego; ominąć przystanek autobusowy przed m. Uniwersyteckim, na Obornickiej.	Wyjaśnienie Szerokość ul. Piłsudskiego nie pozwala na całkowite odseparowanie ruchu rowerowego od jezdni. Dążymy do tego, żeby odseparować istniejącą drogę dla rowerów na ul. Obornickiej od ruchu samochodowego. Opinia dotycząca przystanku autobusowego przed m. Uniwersyteckim jest niejasna.
98	Należałoby zrewidować sens prowadzenia szlaków rowerowych w obrębie najbardziej zakorkowanych i zasmogowanych ulic, co często wymaga likwidacji potrzebnych miejsc parkingowych. Np. dlaczego szlak rowerowy ma iść wzdłuż ul. Piłsudskiego, a nie ul. Kościuszki, gdzie są bardzo szerokie chodniki? Albo ul. Bogusławskiego, gdzie ruch jest znikomy? Dlaczego DDR musi być poprowadzona ul. Sądową i ul. Krupniczą, co wiąże się z likwidacją bardzo potrzebnego pasa do prawoskrętu z ul. Krupniczej w ul. Podwale, a nie można ruchu rowerowego skierować np. równoległe, przez	Wyjaśnienie Trasy rowerowe w ciągu ul. Piłsudskiego zostały wytyczone, gdyż ten pomysł cztery razy z rzędu wygrywał w ramach WBO. Ul. Sądowa leży na przedłużeniu ul. Grabiszyńskiej i poprowadzenie trasy na wprost pozwala zapewnić czytelność rozwiązania. W ramach prowadzonych działań staramy się minimalizować konflikty pomiędzy uczestnikami ruchu, jednak w wielu miejscach, ze względu na ograniczenia terenowe, jest to problematyczne.



	plac Muzealny i plac przy NFM? Rozwiązania proponowane przy wytyczaniu DDR zbyt często antagonizują uczestników ruchu.	
99	Zmiany przejazdu na ul. Pomorskiej (oraz na Mostach Osobowickich) - od pl. Staszica do Rynku brak jakiegokolwiek sensownego rozwiązania.	Opinia uwzględniona Istnieje projekt remontu ul. Pomorskiej. Do czasu jego rozpoczęcia alternatywą dla ul. Pomorskiej może być ul. Rydygiera na której zastosowane zasadę ograniczenia prędkości tempo 30 km/h.
100	Droga dla rowerów wzdłuż ul. Grabiszyńskiej w kierunku południowym przed Ślężą urywa się nagle. Jadąc tamtędy pierwszy raz spodziewałbym się jej kontynuacji lub informacji, którejdy dalej się poruszać.	Wyjaśnienie Trasa ta jest połączona z trasami biegnącymi w ciągu wałów Ślęzy. System tras rowerowych nie jest jeszcze dokończony, w związku z czym takie sytuacje się zdarzają.
101	al. Hallera, odcinek jednokierunkowy - dodatkowe oznaczenie poziome, wskazujące, że jest to trasa jednokierunkowa	Opinia uwzględniona Sprawa zostanie przekazana do odpowiednich jednostek.
102	Na al. Hallera między ul. Odkrywców a ul. Ojca Beyzyma: chyba ścieżka rowerowa jest jednostronna, gdy jedzie się w stronę ul. Grabiszyńskiej, a gdy jedzie się w stronę ul. Powstańców Śl. to chyba jej nie ma i jedzie się przez parking.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
103	Ciąg: ul. Żmigrodzka -> Mosty Trzebnickie -> ul. Trzebnica: które fragmenty są dwukierunkowe, a które jedno-? Mając przed sobą fragment jednokierunkowy, chciałbym	Opinia uwzględniona Kwestia ul. Żmigrodzkiej zostanie uwzględniona w Planie. Problem oznakowania zostanie przekazany do odpowiednich



	wiedzieć, gdzie najlepiej przedostać się na drugą stronę ulicy.	jednostek oraz skonsultowana ze ZDiUM.
104	Ścieżki wzdłuż al. Armii Krajowej powinny być dwukierunkowe. Teraz są "zgodne" z ruchem jazdy samochodów. A to jest mocno niewygodne dla rowerzystów rozwiązanie: ile razy tam jadę, to wielu jedzie "pod prąd".	Opinia częściowo uwzględniona Dwukierunkowa droga rowerowa na al. Armii Krajowej na odcinku od węzła przy ul. Krakowskiej do ul. Bogedaina jest w planach inwestycyjnych na 2023 r. Na pozostałych odcinkach docelowo również powinna stać się drogą dwukierunkową.
105	Przejazd Groblą Łaniewską w okolicach mostu Bartoszewickiego: żaden rowerzysta nie chce jeździć po mocno nierównej kostce brukowej, wszyscy jadą utwardzonym fragmentem ziemi, co rodzi konflikty na linii rowerzyści - rowerzyści oraz rowerzyści - piesi.	Opinia nieuwzględniona Odcinek ten leży na terenach należących do Wód Polskich, zatem ich utrzymanie nie należy do Miasta.
106	Ul. Osobowicka - należy wymienić nawierzchnię drogi na wale na przyjazną rowerom i zapewnić dojazdy do poprzecznych ulic po północnej stronie.	Opinia nieuwzględniona Wały to teren pod zarządem Wód Polskich, zatem ich utrzymanie nie należy do Miasta.
107	Wał nad Odrą między mostami: Trzebnickimi i Warszawskimi - poprawić jakość nawierzchni	Opinia nieuwzględniona Wały wzdłuż Odry między Mostem Trzebnickim a Mostami Warszawskimi to teren pod zarządem Wód Polskich, zatem ich utrzymanie nie należy do Miasta.
108	Wyrównanie drogi polnej wzdłuż torów pomiędzy stacją Żerniki a ul. Kamiennogórką.	Opinia nieuwzględniona



	<p>Są tam pozostałości jakiegoś nierównego betonu i źle się po tym jeździ rowerem.</p>	<p>Wskazany teren wzdłuż torów kolejowych należy do PKP, a prace remontowe na tym odcinku leżą w gestii zarządcy terenu. Co więcej, wskazany odcinek nie znajduje się w sieci dróg rowerowych zarządzanych przez gminę Wrocław.</p>
109	<p>Drogi na wałach nad Odrą, Widawą i Oławą - wymienić nawierzchnię na asfaltową, terraway albo inną przepuszczalną o małych oporach toczenia + lepiej utrzymywać istniejące nawierzchnie szutrowe, by nie powstawały dziury, a warstwa drobnego kruszywa przykrywała większe kamienie podbudowy. Szczególną uwagę zwrócić na korytarz BlueVelo.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Drogi na tych wałach leżą na terenach należących do Wód Polskich, a nie Gminy Wrocław; ich utrzymanie należy do zarządcy terenu.</p>
110	<p>al. Armii Krajowej - przebudowa wąskich dróg rowerowych</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Dwukierunkowa droga rowerowa na al. Armii Krajowej na odcinku od węzła przy ul. Krakowskiej do ul. Bogedaina jest w planach inwestycyjnych na 2023 r. Na pozostałych odcinkach docelowo również powinna stać się drogą dwukierunkową.</p>
111	<p>Konieczne trzeba wykonać dwukierunkowe DDR na al. Armii Krajowej w związku z Aleją Wielkiej Wyspy.</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Dwukierunkowa droga rowerowa na al. Armii Krajowej na odcinku od węzła przy ul. Krakowskiej do ul. Bogedaina jest w planach inwestycyjnych na 2023 r. Na pozostałych odcinkach, docelowo, również powinna stać się dwukierunkową.</p>



112	Remont ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Bardzkiej od skrzyżowania z al. Armii Krajowej i dalej na północ, ul. Hubską aż do połączenia z nową infrastrukturą na ul. Hubskiej/ ul. Glinianej.	Wyjaśnienie Kwestia ta wymaga dalszej analizy.
113	Nawierzchnia - ścieżka poprowadzona wzdłuż ul. Reymonta po stronie ZUS: płyty chodnikowe, "bujają się", a po najechaniu na nie w trakcie deszczu chlapią wodą dookoła.	Wyjaśnienie Ubytki oraz wnioski o poprawę nawierzchni dróg rowerowych należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
114	Poprawienie pozapadanej kostki na ścieżce wzdłuż ul. Legnickiej - np. obok przystanków: Kwiska oraz Zachodnia (stacja kolejowa)	Wyjaśnienie Ubytki oraz wnioski o poprawę nawierzchni dróg rowerowych należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
115	Al. Karkonoska, odcinek po stronie parku Skowroniego: trasa jest spójna, ale niestety bardzo dziurawa.	Opinia częściowo uwzględniona Trasa wzdłuż al.Karkonoskiej nie przebiega w sąsiedztwie parku Skowroniego. Ubytki oraz wnioski o poprawę nawierzchni dróg rowerowych należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
116	Ul. Borowska - poprawić nawierzchnię (zapadająca się kostka brukowa) oraz przejazdy dla rowerów (krawężniki, widoczność). Poprawić szczególnie uciążliwy krawężnik przy skrzyżowaniu ulic: Swobodna i Borowska po południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania.	Wyjaśnienie Ubytki oraz wnioski o poprawę nawierzchni dróg rowerowych należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl . Obniżenie krawężnika można zgłosić za pomocą internetowego formularza pn. Jeden formularz - wiele spraw dostępnego pod linkiem



		https://www.wroclaw.pl/portal/formularze-piesi-rowery .
117	Ul. Rogowska - trasa jest spójna, ale niestety bardzo dziurawa. Dobrze byłoby pomyśleć chociaż nad uzupełnieniem braków, a w przyszłości nad wymianą nawierzchni.	Wyjaśnienie Ubytki w nawierzchniach dróg rowerowych należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
118	Budowa (rozbudowa) wydzielonej trasy rowerowej z pl. Bema w kierunku Mostów Warszawskich	Opinia uwzględniona Planowana jest budowa dwukierunkowej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Jedności Narodowej po północnej stronie jezdni.
119	Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Olszewskiego jest w kiepskim stanie.	Wyjaśnienie Opracowana została nowa dokumentacja dotycząca ul. Olszewskiego od ul. Chełmońskiego do ul. Spółdzielczej w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych. Niestety stara droga dla rowerów może kolidować z aleją dębową, więc zmieniono założenia projektowe. Nowa lokalizacja drogi dla rowerów (po północnej stronie torowiska) jest zbyt kosztowna (ponad 6 mln zł), w związku z czym nie przewiduje się na ten moment jej realizacji.
120	Ścieżka na ul. Olszewskiego: tragiczny stan, niewygodna, niebezpieczna. Potrzebny remont - w obu kierunkach.	Wyjaśnienie Opracowana została nowa dokumentacja dotycząca ul. Olszewskiego od ul. Chełmońskiego do ul. Spółdzielczej w celu wyznaczenia dróg i pasów rowerowych.



		Niestety stara droga dla rowerów może kolidować z aleją dębową, więc zmieniono założenia projektowe. Nowa lokalizacja drogi dla rowerów (po północnej stronie torowiska) jest zbyt kosztowna (ponad 6 mln zł), w związku z czym nie przewiduje się na ten moment jej realizacji.
121	ul. Hubska na odcinku od ul. Kamiennej do ul. Glinianej - wąska droga rowerowa, niebezpieczne wyjazdy ze sklepów i z podwórek, nierówności, wysokie krawężniki	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
122	ul. Świdnicka - Arkady/Renoma - niebezpieczna infrastruktura	Wyjaśnienie Mamy świadomość tego faktu. Mamy też nadzieję, że projekt uda się zrealizować po zakończeniu remontu torowisk w centrum.
123	Al. Wiśniowa od Wieży Ciśnień i al. Armii Krajowej, trasa w stronę ul. Krakowskiej - to wymaga jakiegoś remontu. DDR jest dziurawa lub mocno już wyrzuszona przez korzenie drzew.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
124	Na ul. Muzealnej i pl. Muzealnym przydałaby się wymiana nawierzchni lub chociaż solidne zalanie pozostałych szyn, bo wjechanie w nie kołem grozi upadkiem.	Opinia uwzględniona Ul. Muzealna wskazana jest w Planie jako jedna z priorytetowych w zakresie połączenia tras w centrum miasta.
125	Ul. Gepperta i ul. Muzealna (między komendą policji a sądem) - tu może trasy nie ma, ale czy istniałaby możliwość usunięcia starych torów tramwajowych spomiędzy kostki?	Opinia częściowo uwzględniona Ul. Muzealna wskazana jest w Planie jako jedna z priorytetowych w zakresie połączenia tras w centrum miasta.



		Ul. Gepperta pozostaje w obszarze ochrony konserwatorskiej, więc dalsze działanie wymaga rozmów z MKZ.
126	Nowa trasa wzdłuż Oławy - wymienić nawierzchnię na asfaltową.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
127	ul. Czekoladowa, ul. Powstańców Śląskich, al. Hallera, al. Wiśniowa - zmiana nawierzchni z kostki betonowej	Wyjaśnienie Wymiana całej nawierzchni łączy się z kosztownym remontem. Wniosek zostanie przekazany do dalszej analizy.
128	Nawierzchnia do poprawy: al. Jana III Sobieskiego i al. Bruecknera, ul. Olszewskiego, CPR-y i DDR-y	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
129	Droga rowerowa koło parku wodnego jest w złym stanie, jeździ się tam raczej trudno, zwłaszcza rowerem cargo.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
130	Droga rowerowa z tyłu Uniwersytetu Ekonomicznego. Festiwal dziur i wertepów. Wstyd!	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
131	Most Uniwersytecki - przebudować nawierzchnię, aby zapobiec wchodzeniu pieszych na DDR.	Opinia nieuwzględniona Ze względu na dostępną szerokość nie ma możliwości odseparowania ruchu pieszego od rowerowego.
132	na ul. Kasprowicza - wymiana nawierzchni i wyniesione skrzyżowania	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
133	pl. Orłąt Lwowskich / ul. Piłsudskiego: ciągłość asfaltu na pasie rowerowym	Wyjaśnienie Ubytki w nawierzchniach dróg rowerowych należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .



134	poprawa jakości DDR na ul. Legnickiej między pl. Strzegomskim a pl. Jana Pawła II	Opinia nieuwzględniona Trasa wzdłuż ul. Legnickiej na tym odcinku przechodziła modernizację kilka lat temu. Dzięki temu wyniesione zostały przejazdy rowerowe, poprawiona nawierzchnia, a przy wąskim gardle wydzielono drogę dla rowerów z jezdni.
135	Poprawa jakości istniejącej trasy rowerowej wzdłuż ul. Bolesława Krzywoustego	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
136	Pozbyć się nieśmiertelnej kostki Bauma np. z ul. Trzebnickiej, dopuścić tam ruch w obie strony, ponieważ jednokierunkowość tej trasy od wiaduktu przy stacji kolejowej Nadodrze do ul. Zakładowej to fikcja.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
137	Przejazd nad rzeką Dobrą w ciągu trasy wzdłuż rzeki Widawy (aktualny przejazd prowadzi w bardzo (!) niebezpiecznym miejscu, przez most drogowy).	Opinia niezrozumiała
138	Ścieżka rowerowa na ul. Św. Mikołaja łączy się z jezdnią tak, że rowerzysta wjeżdża na nią zza zaparkowanych samochodów. W miejscu słupków można stworzyć wyniesiony pas rowerowy.	Opinia częściowo uwzględniona Ul. Św. Mikołaja wymaga kompleksowej przebudowy; w Planie zostanie uwzględnione to oraz kwestia trasy alternatywnej.
139	Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Ślężnej: na trasie północ-południe korzenie drzew wykrzywają ścieżkę.	Wyjaśnienie Nie wskazano konkretnej lokalizacji. Uwagi należy zgłaszać na zgloszenia@zdium.wroc.pl .



140	Warto wyasfaltować pas wzdłuż torów na Klecinę po półn. stronie na wys. Osiedla Przyjaźni.	Opinia niezrozumiała
141	Zaniedbana lub niezrealizowana trasa od mostu Szczytnickiego do Stadionu Olimpijskiego, a docelowo łącząca Aleję Wielkiej Wyspy.	Opinia uwzględniona Trasa od mostu Szczytnickiego do Stadionu Olimpijskiego wiedzie przez park Szczytnicki. Teren ten należy do Zarządu Zieleni Miejskiej, sprawa zostanie przekazana.
142	Zdecydowanie do poprawy jest przejazd przez "plac" Kromera - trasa wiedzie centralnie przez przystanek autobusowy.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
143	Ul. Milenijna + wjazd na most Milenijny: poszerzenie, bo teoretycznie jednokierunkowe ścieżki używane są faktycznie w 2 kierunkach.	Wyjaśnienie Przebudowa i organizacja ruchu pieszego i rowerowego na ul. Milenijnej i moście Milenijnym wymaga analizy.
144	al. Wiśniowa/ al.Hallera - nawierzchnia i to w trymiga	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
145	Kiepska nawierzchnia i braki w oznakowaniu ścieżki wzdłuż ul. Kamiennej od ul. Ślężnej do Ronda Powstańców Śląskich.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
146	Na odcinku od ul. Zachodniej do ul. Głogowskiej zniszczony asfalt oraz wytarte oznakowania ścieżki rowerowej.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
147	Brak sensownego przejazdu pomiędzy groblą Łaniewską a wałem biegnącym od strony ul. Strachocińskiej.	Opinia uwzględniona Teren znajduje się pod zarządem Wód Polskich. Ze względu na znaczenie tego połączenia podjęte zostaną rozmowy z zarządcą.



148	Zapewnienie ciągłości tras, by rowerzyści nie musieli wjeżdżać na jezdnię lub chodnik np. wzdłuż ul. Głównej, ul. Przyjaźni (między ul. Braterską a ul. Karkonoską), al. Armii Krajowej na wiadukcie	Wyjaśnienie Jednym z głównych założeń przygotowywanego Planu jest połączenie sieci DDR w spójny system. Wskazane lokalizacje wymagają dalszej analizy.
149	ul. Dworcowa - nowa ścieżka jest miejscem parkingowym dla dostawców!	Opinia uwzględniona Nielegalne parkowania zostaną zgłoszone do straży miejskiej.
150	Na trasie Krzyki - centrum, na ul. Borowskiej, jeśli chce się cały czas jechać ścieżką rowerową, trzeba kilka razy zmieniać stronę ulicy, traci się przez to dużo czasu i mniej to zniechęca, przez co jeżdżą po chodniku, narażając pieszych. Ul. Kołłątaja, ul. P. Skargi i w przeciwnym kierunku na ul. Ślężnej: albo ktoś urządza sobie parking, albo dostawcy do sklepów stają na światłach awaryjnych. Wtedy pozostali uczestnicy ruchu muszą zaparkowane auto wyminąć, więc znowu bezpieczniej jest wyminąć je, jadąc po chodniku.	Opinia częściowo uwzględniona Ul. Borowską ruch rowerowy w stronę centrum odbywa się zachodnią stroną ulicy aż do skrzyżowania z al. Armii Krajowej, następnie prowadzony jest po wschodniej stronie ulicy. Ul. Borowska to trasa główna i będziemy dążyć, aby ruch na niej odbywał się obustronnie, bądź aby powstała trasa alternatywna. Nielegalne parkowania zgłosimy do straży miejskiej.
151	Nielegalne parkowanie na ul. Wyszyńskiego w okolicach ul. Benedyktyńskiej, ul. Sienkiewicza, ul. Prusa: słupki są potrzebne.	Opinia uwzględniona Nielegalne parkowania zgłosimy do straży miejskiej a kwestia postawienia słupków - zostanie przedyskutowana przez nas z zarządzającym ruchem.
152	Ul. Kazimierza Wielkiego od ul. Nowy Świat do ul. Krupniczej - ścieżka rowerowa służy bardzo często za parking dla	Opinia uwzględniona Nielegalne parkowania zgłosimy do straży miejskiej.



	samochodów dostawczych (brak wydzielenia od jezdni). Przejazd na odcinku od ul. Ruskiej do ul. Krupniczej jest natomiast misją samobójczą, w szczególności w godzinach szczytu (przekraczanie przez kierowców linii ciągłej w celu zmiany pasa na prawoskręt w ul. Krupniczą oraz nagminne przekraczanie ograniczeń prędkości na tej ulicy z racji na jej wielopasmowość i szerokość).	Przeanalizowana zostanie możliwość zmiany usytuowania pasa ruchu dla rowerów.
153	Ul. Świdnicka + ul. Widok - wprowadzić drogi dla rowerów, jako przedłużenie trasy od Bielán Wrocławskich. Uspokoić ruch kołowy.	Opinia uwzględniona Istnieje projekt trasy rowerowej na ul. Świdnickiej. Jego realizacja będzie możliwa po zakończeniu remontów torowisk w centrum miasta.
154	Spróbowałbym zmienić przebieg ścieżki wzdłuż al. Hallera na odcinku od Gaju do FAT-u. Ścieżka jest przeliczana to z prawej do lewej, to z lewej na prawo i efekt jest taki, że większość rowerzystów kontynuuje jazdę chodnikiem.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
155	Brak kładki z ul. Dworcowej/ ul. Podwale na Wzgórzu Partyzantów - zdecydowanie zmusza do niepotrzebnego nadrabiania długiej trasy.	Wyjaśnienie Kładka ta jest przewidziana w Studium. Taka inwestycja wiąże się z wysokimi kosztami realizacji. Zagadnienie wymaga dalszej analizy
156	Ul. Św. Mikołaja nagły zjazd na jezdnię.	Wyjaśnienie Wydzielenie pasa rowerowego wzdłuż ul. Św. Mikołaja wiąże się z zabranieniem



		pasa ruchu dla samochodów. Wymaga dalszej analizy.
157	Ul. Św. Mikołaja - "uciąglić" pas rowerowy w okolicach pl. Jana Pawła II.	Wyjaśnienie Wydzielenie pasa rowerowego wzdłuż ul. Św. Mikołaja wiąże się z zabraniem pasa ruchu. Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
158	Pl. Solidarności - brak przejazdu od zachodu do pl. Jana Pawła II. Rowerzyści muszą korzystać z niebezpiecznego i niekomfortowego przejazdu przez sam środek skrzyżowania.	Opinia uwzględniona Planowana jest budowa drogi dla rowerów po północnej stronie ul. Legnickiej od ul. Rybackiej do pl. Jana Pawła II.
159	Rozwiązanie problemu przy pl. Jana Pawła II - brak możliwości włączenia się na służbę rowerową na ul. Legnickiej (od ul. Podwale).	Opinia niezrozumiała
160	Wjazd na most Grunwaldzki jest bardzo niebezpieczny, brak widoczności. Ścieżka rowerowa powinna biec tam wzdłuż jezdni	Opinia nieuwzględniona Dostępna szerokość nie pozwala wydzielić drogi dla rowerów w ciągu mostu. Przed mostem i za nim została wydzielona droga dla rowerów w ramach dostępnej szerokości oraz ograniczeń konstrukcyjnych i konserwatorskich. W celu poprawy widoczności zamontowane zostały lustra.
161	Trasa rowerowa na Leśnicę powinna być w mojej ocenie bardziej wydzielona od chodnika i ulicy.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
162	Przeniesienie trasy rowerowej w parku Staromiejskim. Obecne poprowadzenie trasy powoduje krzyżowanie się ciągów pieszych z rowerowym, zagraża	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy - trasa rowerowa mogłaby zostać



	bezpieczeństwu dzieci i rowerzystów.	przeniesiona w przypadku modernizacji tej części parku.
163	Na przejeździe rowerowym przez ul. Wielką po stronie SkyTower, od strony centrum (51°05'36.0"N 17°01'11.2"E), nie widać zasłoniętego stojącą na wysepce latarnią drugiego sygnalizatora rowerowego dla jezdni południowej za wspomnianą wysepką.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
164	Skrzyżowanie ul. Podwale / ul. Kołłątaja: światła od strony Podwale (na odcinku od ul. Oławskiej do ul. Kołłątaja) są bardzo długie i nowa DDR w ciągu ul. Podwale jest przez odcięta od wygodnego połączenia trasą w ciągu ul. Kołłątaja/Piotra Skargi.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
165	Skrzyżowanie ul. Oławskiej i ul. Krasieńskiego i dalej w stronę pl. Grunwaldzkiego: trzeba stać dwukrotnie.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
166	Na zjeździe z ronda Powstańców Śląskich (w stronę centrum po wschodniej stronie, 51°05'26.8"N 17°01'03.0"E) światło zielone dla idących/jadących na północ pokrywa się z zielonym dla pieszych przez wschodnią jezdnię ul. Powstańców Śl. Powoduje to konflikty między rowerzystami i pieszymi.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
167	Dojazd dzieci rowerem do SP 61 jest przegrodzony nieuspokojoną ul. Sowią. Większość ulic w sąsiedztwie jest uspokocona, ale na ul. Sowiej	Wyjaśnienie Ul. Sowią jest również ulicą o ruchu uspokojonym. Na skrzyżowaniach obowiązuje reguła prawej ręki.



	kierowcy starają się „nadrabiać”, co zniechęca rodziców do tego, by godzili się na dojazdy do szkoły jednośladami (poza Rowerowym Majem).	Analizie zostanie poddane dalsze uspokojenie ulicy.
168	Jednoznacznie należy oznaczyć trasy przejazdu rowerem przy kończących się drogach dla rowerów: ul. Drobnera/ ul. Kurkowa, ul. Nowowiejska/ ul. Wyszyńskiego, ul. Małachowskiego -> ul. Pułaskiego i ul. Dyrekcyjna - ul. Pułaskiego, ul. Krakowska -> ul. Traugutta, ul. Curie-Skołodowskiej/ul. Norwida	Wyjaśnienie <ul style="list-style-type: none">- Ul. Drobnera/ ul. Kurkowa - planujemy realizację inwestycji.- Ul. Nowowiejska/ ul. Wyszyńskiego - staramy się zapewnić kontynuację trasy rowerowej w kierunku ul. Jedności Narodowej.- Ul. Małachowskiego/ ul. Pułaskiego/ ul. Dyrekcyjna - obszar przebudowywany. Mamy nadzieję, że deweloper zadba o modernizację i przedłużenie trasy.- Ul. Krakowska/ ul. Traugutta - zagadnienie wymaga dalszej analizy.
169	Ul. Krasińskiego/ ul. Traugutta - dodać brakujący przejazd rowerowy po zachodniej stronie tego skrzyżowania.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
170	Brakuje też DDR na niektórych mostach, np. na m. Grunwaldzkim.	Opinia nieuwzględniona Most nie ma wystarczającej szerokości, by można było wydzielić drogę dla rowerów.
171	Przejazd pod mostem Grunwaldzkim analogiczny do tego, jaki jest pod mostem Pokoju.	Opinia uwzględniona Przekroczenie pieszo-rowerowe przy m. Grunwaldzkim jest istotne. Możliwość jego realizacji wymaga dalszej analizy.



172	Dużo ludzi jeździ z Muchoboru Wielkiego na Muchobór Mały - do żłobków, przedszkoli i szkół. Żeby tutaj (https://www.google.com/maps/@51.1100453,16.9548544,3a,75y,61.88h,84.57t/data=!3m6!1e1!3m4!1stHcdgj7oNKCqBw5RDh2A!2e0!7i13312!8i6656) skręcić w prawo, stoi się na światłach 6 razy.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
173	Skrzyżowanie na ul. Teatralnej jest źle rozwiązane, potrzebne jest połączenie Promenady Staromiejskiej z ul. Nową - można w tym celu zamiast pasa rowerowego po zachodniej stronie ul. Kołłątaja zrobić dwukierunkową ścieżkę rowerową od fosy do ul. Teatralnej, albo zrobić przejazd rowerowy przy przystanku.	Wyjaśnienie Przejazd przez ul. Piotra Skargi w podanej lokalizacji zostanie poddany dalszym analizom.
174	Promenada Staromiejska - trasa z ogromnym potencjałem, bardzo marnowanym: brak połączenia z m. Sikorskiego - powinien powstać przejazd rowerowy, brak przejazdu przez pl. Jana Pawła II - powinien powstać na wprost w ciągu promenady, brak przejazdu przez ul. Piotra Skargi - powinien powstać przejazd na wprost, a jeżeli to niemożliwe, to pas rowerowy po zachodniej stronie na odcinku ul. Nowa - ul. Podwale powinien zostać przebudowany na dwukierunkową drogę dla rowerów. Podobnie w drugą stronę na odcinku Podwale -> promenada	Opinia uwzględniona O ile rozwiązania wymagają dalszych analiz, o tyle mocniejsze wykorzystanie trasy wzdłuż Fosy zostanie uwzględnione w Planie.



	<p>Staromiejska, lub co najmniej należy obniżyć krawężnik, by umożliwić zjazd z DDR na pas rowerowy. Nie ma przejazdu rowerowego przez ul. Oławską w ciągu Promenady, niejasny przebieg trasy rowerowej przez park Słowackiego.</p> <p>Powinna powstać nowa trasa na skraju parku wzdłuż al. Słowackiego, a potem w kierunku mostów Pokoju i Grunwaldzkiego.</p>	
175	<p>Nie ma przejazdu na wprost z Promenady Staromiejskiej przez ul. Piotra Skargi.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>
176	<p>Ul. Peronowa + ul. Kołłątaja + ul. Skargi - zapewnić wydzielone DDR, chociażby przez umieszczenie krawężników pomiędzy jezdnią a pasem dla rowerów.</p> <p>Lepiej powiązać z Promenadą Staromiejską, która w tym miejscu traci ciągłość.</p> <p>Zapewnić jakąkolwiek wydzieloną trasę na ul. Peronowej + odmalować sierżanty rowerowe w osi prawego pasa ruchu w kier. północnym.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy. Propozycja bardzo złożona ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego na tym odcinku.</p>
177	<p>Ul. Zachodnia/ ul. Legnicka: dodać przejazd rowerowy po zachodniej stronie skrzyżowania.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Inwestycja bardzo kosztowna i jednocześnie nie stanowi istotnego pod kątem rowerowym połączenia.</p>
178	<p>Ul. Pilczycka - przebudować drogę dla rowerów po południowej stronie, szczególnie przejazdu rowerowe.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>



179	Droga rowerowa pod kinem Nowe Horyzonty: bardzo kolizyjna z drogą dla aut, które zmieniają pas.	Opinia uwzględniona Infrastruktura rowerowa zostanie przesunięta 'na zewnątrz' układu drogowego.
180	Mosty Jagiellońskie Na moście znaki nakazujące przejazd pod mostem, a nie przez przejście dla pieszych, oraz zamontować lustro pod mostem jak na mostach Pokoju.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
181	Na co dzień mijam dwa bardzo problematyczne miejsca - pierwsze to ścieżka na ul. Mickiewicza, gdzie łatwo o potrącenie przez samochód na przejazdach przez ulice podporządkowane. Drugie to odcinek trasy na ul. Krasieńskiego, od ASP aż do ul. Podwale. Ścieżka w tym kierunku biegnie aż do Dworca Głównego, natomiast przy skrzyżowaniu ulic: Dworcowej i Podwale dołącza się do niej kontrapas od ul. Podwale. Jako osoba jadąca od ul. Krasieńskiego i potrzebująca się dostać na skrzyżowanie ul. Podwale/ ul. Kołtątaja zsiadam z roweru w tym miejscu, żeby go przeprowadzić przez przejście dla pieszych na drugą stronę. Kierowcy są często zdezorientowani i zakładają, że muszą mi ustąpić pierwszeństwa, bo będę wjeżdżał na kontrapas. Robi się kompletny galimatias.	Opinia uwzględniona Na ul. Mickiewicza zamontowane zostały dodatkowe słupki blokujące. Na ul. Podwale funkcjonuje znak pionowy A-7 oraz nie ma wyznaczonego przejazdu i rozwiązanie jest prawidłowe.
182	Kontrapasy oddzielone parkingami od jezdni, nie na	Wyjaśnienie



	<p>odwrót. Tu przykład ul. Krasińskiego, gdzie to można łatwo odwrócić.</p> <p>Swoją drogą, czy tam są naprawdę potrzebne 3 pasy? Jeden z nich nie mógłby być dla autobusów.</p>	<p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>
183	<p>Skrzyżowanie potocznie zwane placem Dominikańskim - brakuje przejazdów rowerowych na każdym z wlotów.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Na wielu wlotach są pasy ruchu dla rowerów, więc stąd nie powinno być przejazdów rowerowych.</p>
184	<p>Oznakowanie tras rowerowych na promenadzie przy kanale miejskim (Promenady Wrocławskie i dalej, za Mostami Warszawskimi) oraz połączenie go z wałem środkowym i Mostami Warszawskimi.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Opinia niezrozumiała</p>
185	<p>5. niebezpieczne miejsce na ul. Powstańców Śląskich przy poczcie (ul. Sztabowa).</p> <p>Zakręt jest źle poprowadzony i wąski - przy dwukierunkowym ruchu rowerzyści muszą znacznie zmniejszyć prędkość, aby uniknąć kolizji.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Przewidziano modernizację tego odcinka; podejmiemy starania, aby poprawić jakość przemieszczania się w tym miejscu. Rozwiązanie wymaga działania w rejonie bryły korzeniowej rosnącego drzewa.</p> <p>Do dalszej analizy.</p>
186	<p>W przejściu podziemnym pod pl. Jana Pawła II należy wytyczyć ścieżki rowerowe, żeby nie dochodziło do groźnych sytuacji najeżdżania na pieszych.</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Istniejąca szerokość tunelu oraz licznie zlokalizowane usługi po obu jego stronach uniemożliwiają wyznaczenie trasy rowerowej w każdym kierunku.</p> <p>Obecne rozwiązanie ma uzasadnienie ze względu na to, że ruch pieszy i rowerowy są prowadzone na zasadach ogólnych, w sąsiedztwie wspomnianych licznych usług oraz na</p>



		dojściach do przystanków komunikacji miejskiej. Docelowym rozwiązaniem będzie poprowadzenie naziemnych przejazdów i przejść dla pieszych przez pl. Jana Pawła II.
187	Zbędne „śluzы rowerowe”, zajmujące dodatkowo, bez potrzeby, pas dla samochodów w miejscach, gdzie jest wydzielona i kontynuowana za skrzyżowaniem DDR. Przykład: skrzyżowanie ul. Kazimierza Wielkiego z ul. Św. Mikołaja, jazda na wprost w kierunku ul. Nowy Świat/ ul. Białoskórnicza.	Opinia nieuwzględniona Wyznaczanie śluz rowerowych ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego w mieście, np. manewr skrętu w lewo. Ułatwiają one nie tylko przejazd samym rowerzystom, ale także kierowcom, którzy przed opuszczeniem skrzyżowania mają rowerzystów przed sobą, czyli w najlepszym punkcie widoczności.
187	Ul. Św. Jadwigi – wprowadzić sierzanty rowerowe w osi pasa ruchu w obie strony.	Opinia nieuwzględniona Ul. Św. Jadwigi objęta jest strefą ruchu uspokojonego, gdzie ruch rowerowy może odbywać się na zasadach ogólnych.
188	Proponuję dodać przejazd rowerowy na odcinku: ul. Krupnicza -> pl. Bohaterów Getta po wschodniej stronie skrzyżowania.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
189	Skrzyżowanie ul. Swobodnej i ul. Ślężnej (narożnik południowo-zachodni): tam piesi i rowerzyści nie mieszczą się przed światłami i na przejściu.	Opinia uwzględniona W ramach budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Swobodnej azyl dla pieszych został poszerzony.
190	Przejazd rowerowy na ul. Świdnickiej od północnej strony zastawiony jest ogródkiem restauracji. Podobny problem jest	Wyjaśnienie/ Opinia uwzględniona W podanych lokalizacjach ruch odbywa się na zasadach ogólnych z



	<p>na ul. Kuźniczej, gdzie miejscami ulica ma ok. 2m szerokości, dodatkowo jest duży ruch pieszych i kelnerów.</p>	<p>uwagi na wspólny ruch pieszy i rowerowy.</p> <p>Przy ul. Kuźniczej jest tak ciasno, że organizację ruchu zaprojektowano w ten sposób, żeby nikt na tej ulicy nie parkował. Jednak przyjmujemy opinię do dalszej analizy.</p> <p>Podejmiemy starania, aby wytyczyć tranzytowe korytarze rowerowe przez centrum. Aktualnie planujemy poprowadzić alternatywny korytarz przez ulice: Bożego Ciała i Widok na ul. Szewską, co pomoże odseparować ruch rowerowy od intensywnego ruchu pieszego na ul. Świdnickiej (W chwili kończenia raportu ogłaszany jest przetarg na projekt, działanie zapisano w Planie).</p>
191	<p>Ul. Na Polance - przedłużyć cykl świetlny dla pieszych i rowerów na obu przejściach przy moście Trzebnickim.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>
192	<p>Stworzenie tak zwanej "zielonej fali" na ul. Legnickiej, czas oczekiwania na światłach jest bardzo długi, szczególnie przy ul. Zachodniej.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>
193	<p>al. Armii Krajowej, ul. Ślężna, ul. Milenijna - ujednoczenie oznakowania lub przebudowa celem uniknięcia jazdy pod prąd</p>	<p>Opinia częściowo uwzględniona</p> <p>Dwukierunkowa droga rowerowa na al. Armii Krajowej na odcinku od węzła przy ul. Krakowskiej do ul. Bogedaina jest w planach inwestycyjnych na 2023 r. Na pozostałych odcinkach docelowo, również powinna stać się dwukierunkową.</p>



		Kwestia ruchu na ul. Ślężnej i ul. Milenijnej zostanie poddana dalszym analizom.
194	Przejazd podziemny na pl. Jana Pawła II: niespójność znaków - od strony ul. Podwale można wjechać, przy wyjeździe od strony dawnego Cuprum jest znak "zakaz ruchu".	Opinia uwzględniona Projekt w realizacji.
195	Ul. Przyjaźni - zabezpieczenie przed parkowaniem i uzupełnienie żwiru na fragmencie przy blokach osiedla Przyjaźni (zjazd od ulicy do drogi wewnętrznej)	Opinia uwzględniona We wskazanym miejscu zostaną ustawione słupki przeszkodowe.
196	Przejazd w różnych kierunkach przez pl. Społeczny, najlepiej bez korzystania z przejścia podziemnego (które zresztą nie otacza całego placu - jeśli nie ma innej opcji to może możliwe byłoby domknięcie okręgu) - jest tyle miejsca, że można wyznaczyć pasy dla rowerów na jezdniach.	Opinia nieuwzględniona Zastosowanie przejazdu podziemnego uwalnia nas od sygnalizacji świetlnej, na której rowerzyści mają największy współczynnik opóźnienia. Dalszej analizie zostanie poddana modernizacja przejazdu na pl. Społeczny, uwzględniająca wymianę nawierzchni, doświetlenie oraz dodanie dodatkowych przejazdów.
197	Pl. Społeczny - utworzyć DDR we wszystkich relacjach na powierzchni/ alternatywnie przebudować istniejące podjazdy z podziemi, na asfaltowe, z możliwie małymi nachyleniami i dużymi kątami zakrętu.	Opinia nieuwzględniona Zastosowanie przejazdu podziemnego uwalnia nas od sygnalizacji świetlnej, na której rowerzyści mają największy współczynnik opóźnienia. Jednocześnie rozbudowa rozwiązań dwupoziomowych w obliczu analiz zmiany funkcji dla pl. Społecznego



		wydaje się w tym momencie niezasadne.
198	Ul. Białoskórnicza -> ul. Św. Mikołaja: brak pasa rowerowego na głównym ciągu. Trzeba umożliwić skręt "na dwa" lub inaczej uprościć tę relację - najlepiej zwięźić o jeden pas ruchu i niech samochody jadące w kierunku północnym ustępują rowerzystom. Można zrobić przejazd rowerowy.	Opinia nieuwzględniona Skręt 'na dwa' nie jest możliwy z uwagi na istniejący cofnięty sygnalizator rowerowy. Likwidacja pasa ruchu nie jest możliwa.
199	Wymalowanie przejazdu rowerowego na pasach, który będzie łączył ścieżkę rowerową ze ścieżką przy budynku na ul. Słonimskiego 3; dalej, przy budynku ZITA: wymalowanie na drodze znaczników rowerów ze strzałkami, aby połączyć się ze ścieżką na ul. Miłosza.	Wyjaśnienie Wspomniana infrastruktura znajduje się poza terenem Gminy Wrocław. Deklarujemy jednak kontakt z zarządzającym terenem w celu nawiązania współpracy i poprawy sytuacji.
200	Przejazd rowerowy przez ul. Piękną w rejonie przystanku Kamienna jest za wąski, wykonany z kostki i ma za ostre zakręty.	Wyjaśnienie Możliwość modernizacji przejazdu rowerowego zostanie poddana dalszym analizom.
201	Na nowo powstałej drodze rowerowej na Bielany przejazdu przez wjazd i wyjazd ze stacji BP nie zapewniają bezpieczeństwa rowerzystom. Progi w tych miejscach są fikcyjne. Na tej samej drodze stromy zjazd w stronę ul. Jeździeckiej na wysokości salonu BMW (51°03'41.0"N 16°59'45.7"E) jest niebezpieczny dla dzieci, które nie opanowały dobrze jazdy i grozi wjechaniem na ul. Jeździecką między samochody.	Wyjaśnienie Stacja BP to stacja niedawno przebudowana; dotychczas nie wpłynęły żadne zgłoszenia dotyczące tej lokalizacji. Zagadnienie wymaga dalszej analizy: zostanie tam przeprowadzony audyt.



202	Ul. Krasińskiego - wyznaczenie pasa w kierunku północnym i solidniejsze zabezpieczenie pasa w kierunku południowym (notorycznie zastawiony autami).	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
203	Ul. Rychtalska - należy zapewnić ciągłość (będzie nadal brakować odcinka w okolicy skrzyżowania z ul. Browarną!), dać rowerzystom pierwszeństwo na przejeździe rowerowym na drugą stronę ulicy w okolicy ul. Zakładowej 14.	Opinia uwzględniona Podpisano umowę na powstanie brakującego odcinka drogi dla rowerów na ul. Rychtalskiej. Zakończenie prac miało przewidziano w 2021 r., nastąpiło ono zgodnie z planem.
204	Pas z pierwszeństwem dla rowerów na ul. Kazimierza Wielkiego, między ul. Świdnicką a zjazdem na pl. Solny, jest niebezpieczny. Warto może przesunąć tam rowery na chodnik.	Opinia nieuwzględniona Obecne rozwiązanie jest rozwiązaniem przejściowym do momentu zmiany funkcji ul. Kazimierza Wielkiego. Do tego czasu nie jest zasadne ekonomicznie ingerowanie w przebudowę trasy rowerowej.
205	Gdy przy jezdni stoją zaparkowane samochody, lepiej jest (jeżeli to możliwe), by oddzielały one ścieżkę rowerową. Takim negatywnym przykładem jest np. ul. Trzebnicka, gdzie samochody są zaparkowane na chodniku, a ścieżka rowerowa biegnie jezdnią - lepiej byłoby na odwrót.	Wyjaśnienie Co do zasady zgadzamy się. Jednak na ul. Trzebnickiej należałoby postawić całe oświetlenie, wpusty deszczowe i krawężniki, aby uzyskać taki efekt. Realizacja tego postulatu jest możliwa przy kształtowaniu nowych.
206	Brak pasa rowerowego na wysokości przystanku Zamkowa w kierunku zachodnim - po wprowadzeniu zakazu skrętu w lewo w ul. Krupniczą należy zlikwidować jeden pas ruchu i zrobić pas ruchu dla rowerów, ewentualnie od razu docelowo -	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.



	dwukierunkową drogę dla rowerów.	
207	Ul. Kazimierza Wielkiego - wydzielić ruch rowerowy od kołowego na całej długości, poprawić nieciągły pas rowerowy w stronę zachodnią.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
208	Trasa wzdłuż al. Karkonoskiej - poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z ul. Kobierzycką	Opinia nieuwzględniona Przeanalizowano widoczność, nie ma potrzeby wprowadzania korekty na tym przejeździe.
209	Ul. Przyjaźni - zabezpieczenie przed parkowaniem i uzupełnienie żwiru na odcinku przy blokach osiedla Przyjaźni (zjazd od ulicy do drogi wewnętrznej)	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
210	Ul. Drobnera -> ul. Łokietka: powinien tu powstać normalny przejazd rowerowy.	Opinia uwzględniona Powstaje dokumentacja projektowa dotycząca przebudowy węzła komunikacji zbiorowej w ul. Drobnera, która uwzględnia ten przejazd.
211	Brak ciągłości pasa rowerowego na wysokości NBP - należy go jak najszybciej uzupełnić.	Opinia nieuwzględniona Fizycznie brak miejsca na wyznaczenie wydzielonej infrastruktury dla rowerów w tym miejscu.
212	Ul. Świdnicka: pas rowerowy jest często zajmowany przez autobusy! Należałoby wyraźnie oddzielić te dwie drogi.	Wyjaśnienie Wydzielenie tych dwóch tras jest mocno problematyczne w tym miejscu. Zagadnienie wymaga dalszej analizy.



213	Przejazd z ul. Powstańców Śląskich do ul. Kutnowskiej/ ul. Orlej: rowerzyści i piesi są na gorszej pozycji w obu kierunkach - oczekiwanie na zielone światło to czasem 2-3 minuty.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
214	Ul. Komuny Paryskiej/ ul. Dąbrowskiego: wnioskuję o montaż sygnalizacji na całym skrzyżowaniu.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
215	Przejazd od Ovo w stronę Wzgórza Partyzantów: bardzo długi czas oczekiwania na pokonanie 4 jezdni i 1 torowiska.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
216	Droga rowerowa na pl. Kościuszki i obok Arkad nagle wpada na jezdnię i staje się bardzo wąska. Z drugiej strony poruszają się tramwaje, co potęguje tłok. Zarówno kierowcy, jak i rowerzyści nie czują się tam bezpiecznie ani komfortowo. Moim zdaniem trzeba zmniejszyć liczbę pasów do jednego i poszerzyć oraz być może oddzielić ścieżkę rowerową.	Opinia uwzględniona Został przygotowany projekt uwzględniający takie założenie. Jego realizacja będzie możliwa po zakończeniu prac torowych w centrum miasta.
217	Trasa na ul. Kazimierza Wielkiego w stronę Galerii Dominikańskiej: odcinek między ul. Ruską a ul. Krupniczą jest dość niebezpieczny i niekomfortowy ze względu na przejeżdżające przez pas rowerowy samochody.	Opinia uwzględniona W ramach prac drogowych pas ruchu dla rowerów zostanie przesunięty na zewnętrzną część jezdni.
218	Nie ma wyjazdu z pl. Nankiera (parking) w stronę ul. Piaskowej - potrzebny skręt w lewo.	Opinia uwzględniona Podejmiemy starania, aby zapewnić możliwość jazdy w kierunku północnym z pl. Nankiera.



219	Koszenie zarastającej ścieżki wzdłuż Bystrzycy z parku Leśnickiego do Marszowic.	Opinia nieuwzględniona Ścieżka leży na terenie pod zarządem Wód Polskich, zatem utrzymanie jej nie należy do Miasta.
220	Koszenie trawy na wale między Muchoborem a ul. Krzemieniecką.	Opinia nieuwzględniona Wał leży na terenie pod zarządem Wód Polskich, zatem utrzymanie go nie należy do Miasta.
221	Ul. Powstańców Śląskich na wysokości zajezdni Borek: odwodnienie, a raczej jego brak	Wyjaśnienie Kwestie odwodnienia należy kierować mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
222	Słabe oznakowanie na kostce w centrum. Farba ze ścieżek wyznaczonych w uliczkach koło Rynku często jest zatarta.	Wyjaśnienie Uszkodzenia oznakowania informacyjnego należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
223	Ul. Wałbrzyska od ul. Międzygórskiej - poprawa oznakowania CPR	Wyjaśnienie Uszkodzenia oznakowania informacyjnego należy zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl . W ciągu ul. Wałbrzyskiej od ul. Międzygórskiej nie ma obecnie wyznaczonej drogi dla rowerzystów i pieszych.
224	al. Armii Krajowej - poprawa oznakowania dróg jednokierunkowych i kampania informacyjna	Opinia uwzględniona Oznakowanie będzie sukcesywnie korygowane.



225	Skręt z ul. Żmigrodzkiej w ul. Rowerową jest bardzo zarośnięty, co mocno ogranicza widoczność.	Opinia uwzględniona Przekażemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację na temat konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
226	Kontrola zieleni na ścieżkach rowerowych. Zieleń, która przerasta na ścieżki rowerowe, czyni je bezużytecznymi. Tu przykładem jest ul. Ślężna i most Szczytnicki przy stacji benzynowej.	Opinia uwzględniona Przekażemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację na temat konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
227	W tym miejscu (https://www.google.com/maps/@51.107652,16.9504829,3a,75y,95.32h,86.52t/data=!3m6!1e1!3m4!1saOvn46KGZepP7O8lOqMQJQ!2e0!7i13312!8i6656) przy skręcie w lewo nic nie widać, a czasami jest duży ruch rowerowy, dochodzi do niebezpiecznych sytuacji. Należałoby wyciąć krzaki.	Opinia uwzględniona Przekażemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację na temat konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
228	Pielęgnacja ścieżki wzdłuż ul. Zachodniej (odcinek ul. Lubińska - ul. Legnicka) - cykliczne wycinanie żywopłotu (chodnik dla pieszych jest wąski, gdy krzaki nie są cięte, trudno przejść).	Opinia uwzględniona Przekażemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację na temat konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
229	W parkach są korytarze rowerowe, warto to dostrzec i lekko dostosować te korytarze, np. zniwelować krawężniki (np. ul. Kopernika na skrzyżowaniu z ul. Dicksteina i z ul. Banacha) i może oznaczyć.	Opinia uwzględniona Teren parku Szczytnickiego należy do Zarządu Zieleni Miejskiej. Sprawa zostanie przekazana do tej jednostki.



230	Trasa wzdłuż al. Karkonoskiej: poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z ul. Kobierzycką.	Opinia nieuwzględniona Przejazd rowerowy znajduje się jest na wyniesieniu, co powoduje zmniejszenie prędkości pojazdów. We wskazanej lokalizacji były prowadzone analizy widoczności, które nie wskazywały na konieczność korekty.
231	Obwodnica Śródmiejska: - przebudować wszystkie istniejące DDR na dwukierunkowe.	Opinia częściowo uwzględniona Odcinek dwukierunkowej drogi dla rowerów na al. Armii Krajowej jest w planach inwestycyjnych na 2023 r.
232	Na całym Nadodrze nie ma ścieżek rowerowych.	Opinia częściowo uwzględniona Na Nadodrze są wyznaczone trasy rowerowe (np. ul. Wyszynskiego, ul. Nowowiejska). Wewnątrz osiedla stosujemy uspokojenie ruchu ogólnego wewnątrz kwartałów (np. strefy ruchu 30k/h, strefy zamieszkania, kontraruch i uporządkowanie parkowania poprzez wprowadzenie płatnego parkowania).
233	Na ul. Trzebnickiej: dwukierunkowe ścieżki w miejsce jednokierunkowych. Al. Armii Krajowej: dwukierunkowe drogi dla rowerów w miejsce jednokierunkowych.	Opinia częściowo uwzględniona Odcinek dwukierunkowej drogi dla rowerów na al. Armii Krajowej jest w planach inwestycyjnych na 2023 r. W przypadku ul. Trzebnickiej odcinek od św. Wincentego w kierunku do centrum sprawdza się dobrze i nie jest planowana jego zmiana na dwukierunkowy. Odcinek na północ od ul. Ołbińskiej docelowo będzie dwukierunkowy.
234	Nowa DDR w ciągu ul. Krasińskiego od ul. Komuny	Opinia nieuwzględniona



	Paryskiej do ul. Traugutta/ ul. Oławskiej	Na ul. Krasińskiego na wskazanym odcinku poprowadzona jest infrastruktura rowerowa. Po zachodniej stronie jest ciąg pieszo-rowerowy oraz kontrapas, co umożliwia poruszanie się w obu kierunkach.
235	Ul. Braniborska: ścieżka rowerowa nagle się kończy (okolice Domaru).	Opinia uwzględniona Infrastruktura rowerowa oraz oznakowania w tym miejscu zostały poprawione, ruch rowerowy jest ciągły w kierunku pl. Orłąt Lwowskich.
236	Stałe dopuszczenie ruchu rowerowego po Rynku - tu konfliktów jest mniej niż na węższych uliczkach.	Opinia uwzględniona Ruch rowerowy na Rynku jest dopuszczony całodobowo.
237	Możliwość wjazdu z bulwaru Kaczyńskich na most Grunwaldzki	Opinia uwzględniona Powstaje projekt rampy z bulwaru Kaczyńskich na most Grunwaldzki (wygrany projekt WBO).
238	ul. Kamieńskiego - "uciąglić" istniejące fragmenty trasy	Wyjaśnienie Ul. Kamieńskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Żmigrodzką do przejazdu kolejowego jest spójna po północnej stronie. Dalszej analizy wymaga wykonanie trasy na pozostałych odcinkach.
239	Dziura na trasie W-Z przy Bibliotece Uniwersyteckiej: trzeba przedłużyć pas.	Opinia nieuwzględniona Przedłużenie pasa rowerowego wiązałoby się z likwidacją pasa dla ruchu ogólnego. Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
240	Zlikwidować ścieżki na jezdni, obok samochodów.	Wyjaśnienie



		<p>Pas ruchu dla rowerów jest jednym z rozwiązań dla ruchu rowerowego. Co do zasady staramy się fizycznie oddzielać ruch rowerowy od samochodowego. Nie zawsze jednak jest na to przestrzeń. W przyszłości będziemy starać się, aby jak najwięcej tras rowerowych było wydzielonych od ruchu samochodowego.</p>
241	ul. Legnicka - brak spójnej infrastruktury	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Po północnej stronie ul. Legnickiej infrastruktura rowerowa jest ciągła dzięki istniejącym tam drogom typu DDR i CPR.</p> <p>Alternatywą dla ul. Legnickiej może być ul. Bystrzycka i budowany TAT.</p>
242	Brakuje połączenia rowerowego pomiędzy ul. Dyrekcyjną a al. Armii Krajowej, które umożliwiałoby komunikację centralnej części Hub z osiedlem Powstańców Śląskich.	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Połączenie rowerowe pomiędzy ul. Dyrekcyjną a al. Armii Krajowej zapewniają drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi dla rowerów wzdłuż ulic: Ślężnej, Borowskiej, Hubskiej.</p> <p>Ponadto na ul. Gajowej stosowana jest strefa ruchu uspokojonego 30 km/h.</p>
243	Trasa na ul. Trzebnickiej od pl. Św. Macieja do pl. Powstańców Wielkopolskich wydaje się zbędna, bo bez problemu można jechać ul. Bolesława Chrobrego, nawet jeśli nie ma na niej ścieżki.	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Wydzielone pasy rowerowe wzdłuż ul. Trzebnickiej pozwalają na zachowanie ciągłości sieci rowerowej.</p> <p>Ul. Bolesława Chrobrego może być również wykorzystywana przez rowerzystów.</p>
244	Likwidacja odcinków urywających się, np. ul. Żernicka we Wrocławiu	<p>Wyjaśnienie</p>



		<p>Połączenia rowerowe są budowane również przy okazji innych inwestycji. Stąd czasem są odcinki tras rowerowych, które nie łączą się z innymi elementami sieci. Trudno jednak przeoczyć je.</p> <p>Odcinki opisane jako "urywające się" nie zostaną zlikwidowane, w miarę możliwości i dostępnych środków zabiegamy o to, by sieć tras rowerowych była coraz bardziej spójna.</p>
245	<p>Brak połączenia DDR w ciągu ul. Krakowskiej z bulwarem Oławskim - na skrzyżowaniu ul. Krakowskiej i ul. Na Niskich Łąkach ścieżka została wyłączona z użytku, a widoczność utrudniają ekrany dźwiękochłonne.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Połączenie ul. Krakowskiej z Bulwarem Oławskim odbywa się na drodze dla pieszych i rowerów przy ul. Na Niskich Łąkach oraz przy węźle ul. Krakowska - al. Armii Krajowej i dalej z możliwością przejazdu przez fragment ul. Wilczej.</p> <p>W celu poprawy widoczności w rejonie wspomnianych ekranów zamontowano lustro dla poruszających się tą drogą dla rowerów.</p> <p>Sprawa będzie dalej analizowana.</p>
246	<p>Brakuje połączenia wału z m. Milenijnym od północno-zachodniej strony. Aktualny przejazd rowerowy przez ul. Osobowicką pod mostem kończy się ostrym zakrętem na najazd, który dodatkowo prowadzi na zachód, więc przejazd: ul. Lotnicza - ul. Milenijna - ul. Osobowicka - ul. Na Polance wymaga dwóch ostrych zakrętów pod górę.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>



247	<p>Często ścieżki są wytyczane wężykiem, nie wiodą prosto - intuicyjnie (prawdopodobnie z oszczędności, żeby nie niszczyć tego, co jest, zamiast przebudować kompleksowo cały fragment). Przykładem może być ścieżka na pl. Społecznym w kierunku m. Oławskiego. Nie rozumiem, dlaczego nie została ona wytyczona wzdłuż krawężnika, a chodnik w miejscu ścieżki rowerowej, skoro i tak chwilę później musi się ta ścieżka z chodnikiem przeciąć dwukrotnie: 1. na pasach, 2. by wrócić na jezdnię. Pieszy musi mieć oczy dookoła głowy. Dziwię się też bardzo często stosunkowi szerokości ścieżki rowerowej do szerokości chodnika. (np. właśnie przebudowywany Bulwar Słoneczny).</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Kompleksowa przebudowa takich odcinków to konieczność uwzględnienia ogromnych środków finansowych na przesunięcie sieci podziemnych, zmianę położenia jezdni, przebudowę odwodnienia, etc. Z tego powodu rozwiązania są dopasowywane do konkretnych lokalizacji. Szerokości dróg dla rowerów oraz chodników wynikają z potrzeb użytkowników w poszczególnych lokalizacjach. Istnieją miejsca, które przenoszą duży ruch rowerowy (np. ul. Powstańców Śląskich) i potrzebne są tam szerokie drogi dla rowerów, analogicznie dla pieszych (np. ul. Oławska).</p>
248	<p>Al. Karkonoska, nowa część wschodnia, od ul. Wyścigowej do ul. Przyjaźni: wykonywać prace zgodnie z projektem i nie odbierać wykonawczych bubli.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Odbiór inwestycji zawsze odbywa się w oparciu o projekt.</p>
249	<p>Likwidacja kłopotliwych punktów na istniejącej drodze dla rowerów wzdłuż al. Sobieskiego i ul. Krzywoustego: przejazd pod wiaduktem w ciągu ul. Bora-Komorowskiego, brak oznakowania i ciągłości na odcinku od ul. Sycowskiej do ul. Bolesława Krzywoustego, przejazd koło przystanku autobusowego</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie wymaga dalszej analizy.</p>



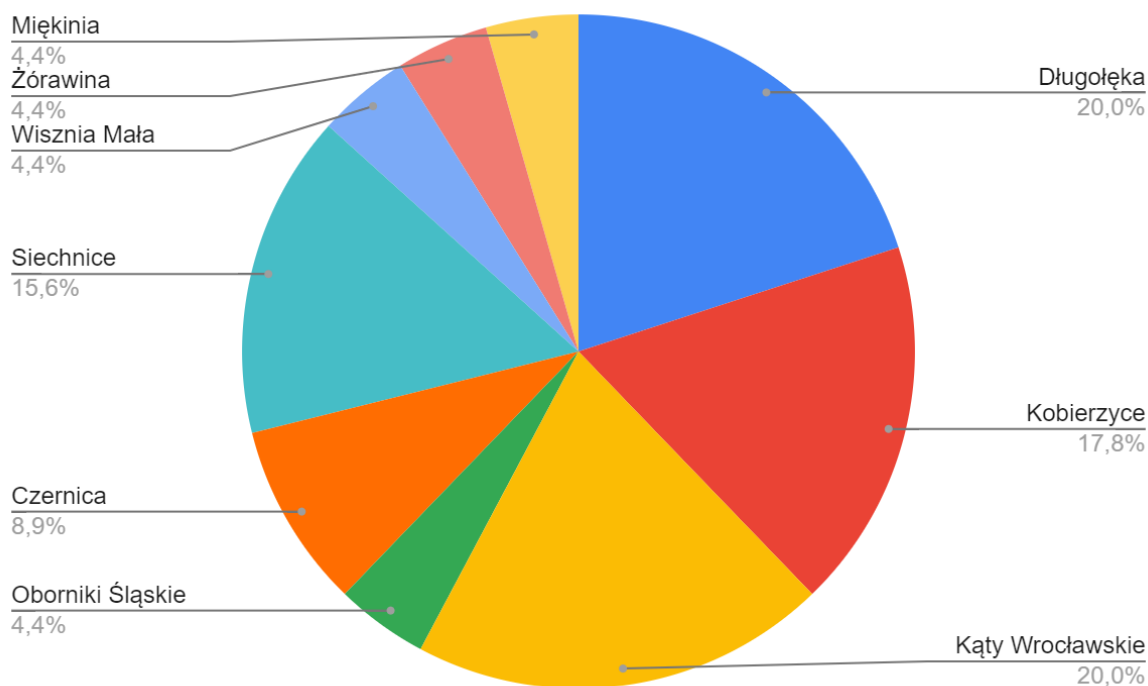
	pod wiaduktem w ciągu ul. Kowalskiej.	
250	Nowa DDR od pl. Orłąt Lwowskich do ul. Braniborskiej - w godzinach szczytu droga samobójców, na której trzeba liczyć na łaskę kierowców, którzy tylko czasem oglądają się uważnie za siebie.	Opinia nieuwzględniona Po wprowadzeniu pasa postojowego na skrajnym pasie ruchu sytuacja zdecydowanie się poprawiła.
251	Pl. Kościuszki zasługuje na całe studium, strefa tempo 30 tam nie działa.	Opinia uwzględniona Przygotowano projekt uwzględniający takie założenie. Jego realizacja będzie możliwa po zakończeniu prac torowych w centrum miasta.
252	Na Przedmieściu Świdnickim priorytetem jest bezpieczna obustronna trasa rowerowa na ul. Świdnickiej. Kierowcy nic sobie nie robią z ograniczenia prędkości i zagrażają rowerzyst(k)om.	Opinia uwzględniona Przygotowano projekt uwzględniający takie założenie. Jego realizacja będzie możliwa po zakończeniu prac torowych w centrum miasta.
253	Skrzyżowanie ul. Jedności Narodowej z ul. Oleśnicką: kierowcy z aut skręcające mają ograniczoną możliwość zobaczenia rowerzysty, który wyskakuje zza wyspy.	Wyjaśnienie Na tym skrzyżowaniu wprowadzono zmiany, które uspokoiły ruch samochodowy. Zastosowano między innymi przystanek wiedeński, dzięki czemu jest bezpieczniej.
254	Na Muchoborze Wielkim, koło stacji WRM przy rondzie, na ul. Stanisławowskiej nie ma żadnej ścieżki rowerowej. Na tym odcinku albo musimy prowadzić rower po chodniku, albo musimy próbować jakoś dołączyć do ruchu samochodowego, albo łamać	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.



<p>przepisy. Za konieczne uważam doprowadzenie krótkiego odcinka ścieżki rowerowej (kończy się obecnie ślepo przy ul. Zagony) do tego skrzyżowania. MW wygrał WBO na rozbudowę tej ścieżki, ale zostało nam to anulowane ponieważ przez 2 lata, w czasie których nic się nie działo, wzrosły koszty...</p>	
--	--

Opinie na temat tego, które z ościennych gmin Wrocławia powinno się połączyć z wrocławską siecią dróg rowerowych najpierw

Spośród gmin ościennych Wrocławia uczestnicy i uczestniczki konsultacji wskazali, z którą gminą Miasto należy połączyć się w pierwszej kolejności. Największy procent odpowiedzi uzyskały następujące samorządy: Siechnice (19,3%), Kąty Wrocławskie (17,3%) oraz Kobierzyce i Długołęka (po 16%). W uzasadnieniu najczęściej podkreślano walory turystyczno-rekreacyjne tych gmin. Wskazano również potencjał rowerowy jako alternatywę dla samochodu i MPK w dojazdach do pracy, szkoły, stacji kolejowej, kompleksów przemysłowych czy handlowo-usługowych; łączy się z odciążeniem ruchu samochodowego na drogach wylotowych.



Siechnice - 76 opinii

Kobierzyce - 63 opinie

Kąty Wrocławskie - 68 opinii

Długołęka - 63 opinie

Oborniki Śl. - 30 opinii

Miękinia - 20 opinii

Żórawina - 25 opinii

Czernica - 27 opinii

Wisznia Mała - 22 opinii

Uzasadnienie dotyczące wyboru tras łączących gminy

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Powinno się połączyć te lokalizacje lepszą siecią dróg.	Wyjaśnienie
2	W skrócie: żadna z gmin, bo nikt nie dojeżdża do pracy rowerem, jak można jeździć pociągiem lub autobusem.	Realizacja połączeń na styku z gminami sąsiadującymi z Wrocławiem nie jest zależna tylko od nas. Podejmujemy działania, żeby sieć



3	Są tam czyste tereny zielone dobre dla turystyki i sportu.	połączeń aglomeracyjnych była spójna, obejmują one rozmowy z gminami ościennymi i współpracę z Instytutem Rozwoju Terytorialnego. W Planie zostaną wpisane połączenia wskazane w konsultacjach jako te o najwyższym priorytecie.
4	Największy ruch a dojazd do miejsc pracy/ centrum krótszy niż w innych. Ułatwienie dla mieszkańców pod względem dojazdu do/ z pracy oraz w celach turystyczno-rekreacyjnych.	
5	Preferencje czysto osobiste	
6	Gwałtownie zabudowują się bezpośrednio sąsiedztwa miasta, np. Radomierzyce, gdzie właściwie nie ma alternatywy w postaci MPK. Trzeba starać się zabiegać drogę samochodowym dojazdem z tych miejsc do miasta. Większość wyprowadzających się pod miasto zostaje z meldunkiem wrocławskim i będzie wozić dzieci do szkół autami. Wyprowadzki mają miejsce, gdy dzieci dorastają i swobodnie mogłyby jeździć same do szkół rowerem, jeśli miałyby bezpieczną trasę.	
7	Należy rozwijać połączenia rowerowe ze wszystkimi ościennymi gminami. Ponadto kwestia rozwoju DDR poza granicami gminy Wrocław nie leży w kompetencjach gminy Wrocław.	
8	Najbardziej rozwinięte gminy o największej liczbie mieszkańców (Długołęka, Kobierzyce)	
9	Bardzo dużo wrocławian kupuje domy w Smolcu, a pracują nadal w centrum. Na niektórych odcinkach ciągle brakuje dogodnej trasy rowerowej. (Kąty Wrocławskie)	



10	Najpopularniejsze kierunki wycieczek rowerowych z Wrocławia to: Ślęza i Mietków, a gminy Kobierzyce i Kąty leżą po drodze. Pierwsza w kolejności powinna być ul. Żwirki i Wigury, gdzie zaraz za granicą Wrocławia zaczyna się elegancka DDR.	
11	Mieszkańcy gmin powinny móc dojeżdżać pociągami do centrum. Nie wyobrażam sobie mieszkańców Chrzęstkowy Wielkiej jeżdżących do pracy na rowerach. Rowerowe parkingi przy dworcu są przepiękne, a to one (rowery z parkingów) powinny odbierać przyjezdnych ludzi.	
12	Bo Wrocław powinien w końcu zadbać o swoich mieszkańców, aby rekreacyjnie korzystali w rowerów, jadąc np. do Obornik Śląskich, na kąpielisko w Paniowicach, w Pęgowie, Wilczynie Leśnym, czy do lasów, czy wałami nadwidawskimi, nadorzańskimi, ale z odpowiednim dojazdem do nich.	
13	Na terenie tych gmin znajdują się miejscowości łączące się z Wrocławiem. DDR w tych miejscowościach powinny stanowić naturalne przedłużenie wrocławskiej sieci. Dodatkowo w gminach: Czernica i Siechnice znajdują się liczne miejscowości, z których już dzisiaj wiele osób dojeżdża rowerem, jednak najczęściej korzystają z dróg publicznych bądź nieutwardzonych tras. Stworzenie tam dobrej sieci tras rowerowych z pewnością skłoniłoby wielu mieszkańców do zamienienia samochodu na rower. Oprócz tego	



	trasy rowerowe mogą w tych gminach pełnić funkcję dojazdową na stacje kolejowe i oferować dogodne połączenia rower+pociąg.	
14	Duże obciążenie dróg wylotowych na Oleśnicę i Oławę przy jednoczesnym braku przynajmniej dwupasmowej obwodnicy (Długołęka, Siechnice).	
15	Są to gminy znajdujące się bezpośrednio przy drogach ekspresowych i autostradach, gdzie nie wolno jeździć rowerem. Dobrze by było stworzyć alternatywę w takich gminach. W pozostałych lokalizacjach rowerzysta łatwiej sobie poradzi, poruszając się po drogach krajowych. (Długołęka, Wisznia Mała, Żórawina).	
16	Są to gminy z dużą liczbą miejsc pracy dla mieszkańców Wrocławia lub w których są większe miejscowości położone tuż za granicą miasta (np. Długołęka, Siechnice, Święta Katarzyna, Bielany Wrocławskie).	
17	Dużo tam mieszkańców, którzy dojeżdżają np. tylko do szkół czy sklepów na Psim Polu. (Długołęka).	
18	Obecnie brakuje dróg rowerowych wzdłuż niebezpiecznych ulic (Średzka, Wilkszyńska, Dolnobrzeska, Wińska). Po stronie gminy Miękinia w Wilkszynie jest chodnik lub równoległe spokojne, utwardzone ulice. Wzdłuż DK94 są pobocza (w granicach Wrocławia ich brak) (dot. Miękini).	



19	Wystarczy bezpieczne połączenie rowerowe Czernicy z Kamieńcem i już wzdłuż Odry można dotrzeć wałami do Wrocławia. Bezpiecznie i szybko. (Czernica)	
20	Kobierzyce - ze względu na kompleks handlowy w Bielanach. Będzie to dobra metoda dojazdu z Wrocławia.	
21	Siechnice - ponieważ obecne możliwości dojazdu są mocno ograniczone z powodu "wąskiego gardła" w postaci ul. Opolskiej i Radwanic, a także nieprzyjaznej kostki brukowej na trasie z Zacharzyc oraz Świętej Katarzyny.	
22	Długołęka – w ramach połączeń z powstającym fragmentem WOW, dla którego powstaje też droga rowerowa.	
23	W przypadku Kątów Wrocławskich duże znaczenie mają ogromne korki, które tworzą się regularnie na ul. Rakietowej. Stworzenie ciągłego połączenia ma szansę zachęcić część mieszkańców z tego rejonu do wyboru alternatywnego środka transportu.	
24	Są to gminy położone w racjonalnej odległości od Wrocławia (Długołęka, Kobierzyce, Żórawina), uważam że gminy takie jak Kąty Wrocławskie czy Oborniki Śląskie leżą zbyt daleko jak na dojazd zwykłym rowerem miejskim bez wspomaganie elektrycznego.	
25	Wylot wzdłuż Odry. (Czernica, Miękinia, Siechnice)	



26	Brak połączenia trasami rowerowymi z południowo-zachodnimi gminami, konieczne jest korzystanie z ruchliwych dróg w kierunku Smolca, Kątów Wrocławskich, przejazdu przez ruchliwe trasy w okolicy stref przemysłowych i handlowych na Bielanych, aby przedostać się w stronę Kobierzyc. Są to trasy w kierunku Sobótki i Ślęzy, czyli częstych kierunków na przejazdy rekreacyjne, ale równie przydatne dla mieszkańców tych gmin do codziennego korzystania i dojazdów do pracy. (Kąty Wrocławskie, Kobierzyce)	
27	Brakujące 300 m drogi rowerowej ze Smolca na Muchobór Wielki. Wiele dzieci korzysta z mieszczących się tam szkół. (Kąty Wrocławskie)	
28	Kąty Wrocławskie i dalej nad Zalew Mietkowski. Ogromny potencjał turystyczny, z uwagi na brak wydzielonych tras, większość wybiera dojazd z rowerami autem lub pociągiem.	
29	Oborniki Śląskie to piękna miejscowość, kiedyś uzdrowiskowa, o dużych walorach turystycznych, ale dojazd ruchliwą, wąską szosą nie należy do przyjemnych. Istniejące trasy są nieciągłe.	
30	Długołęka - wygodną trasą rowerową zwiększyłaby dostępność parku w Szczodrem, jednocześnie zmniejszając ruch pojazdów w otoczeniu parku.	



31	Kierunek Wisznia (a dalej Trzebnica) oraz Długoleka są to kierunki prowadzące do terenów rekreacyjnych Trzebnicy, Milicza etc., co przy wykorzystaniu także szlaków przy rzekach, może niskim kosztem zapewnić bardzo duży efekt przez cały tydzień (tak w dni robocze, jak i w dni wolne).	
32	Połączenie siecią dróg rowerowych z gminą Kąty Wrocławskie przyczyniłoby się do zmniejszenia ruchu na przeciążonym odcinku w okolicy Muchoboru Wielkiego. Mieszkańcy składają w tej sprawie projekty do WBO.	
33	Należałoby zacząć od wiarygodnych badań, dla ilu osób byłaby to propozycja. Koszty budowy i późniejszego utrzymania wielokilometrowych DDR są monstrualne. Jeśli liczba rowerzystów będzie znikoma (a tak zapewne jest), o wiele taniej i efektywniej byłoby uruchomić specjalne busy z przyczepami na rowery dowożące chętnych mieszkańców tych gmin do Wrocławia, nawet za darmo.	
34	Na tym kierunku brakuje wydzielonych tras rowerowych, a prowadzi tamtędy trasa EuroVelo 9. (Kąty Wrocławskie)	

Opinie dotyczące infrastruktury rowerowej

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Brakuje też DDR na niektórych	Wyjaśnienie



	mostach, np. Grunwaldzkim.	Zagadnienie wymaga dalszej analizy; ewentualna realizacja takiego przejazdu możliwa przy okazji większej inwestycji - przebudowy pl. Społecznego, jednak to jest niezależne tylko od jednostki prowadzącej konsultacje.
2	Przejazd pod mostem Grunwaldzkim analogiczny do tego, jak pod mostem Pokoju	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy; ewentualna realizacja takiego przejazdu możliwa przy okazji większej inwestycji - przebudowy pl. Społecznego, jednak to jest niezależne tylko od jednostki prowadzącej konsultacje.
3	Wjazd na most Grunwaldzki jest bardzo niebezpieczny, brak widoczności. Ścieżka rowerowa powinna biec tam wzdłuż jezdni.	Wyjaśnienie W północnej części mostu, po obu stronach, są lustra. Po południowej stronie CPR biegnie wzdłuż jezdni.
4	Jednoznacznie oznaczyć trasy przejazdu rowerem przy kończących się drogach dla rowerów: <ul style="list-style-type: none">- ul. Drobnera/ ul. Kurkowa,- ul. Nowowiejska/ ul. Wyszyńskiego,- ul. Małachowskiego -> ul. Pułaskiego -- ul. Dyrekcyjna - ul. Pułaskiego,- ul. Krakowska ->Traugutta,- ul. Curie-Skłodowskiej/ul. Norwida	Wyjaśnienie <ul style="list-style-type: none">- ul. Drobnera/ul. Kurkowa - istnieje projekt budowy drogi dla rowerów w rejonie tego skrzyżowania, który będzie realizowany - opinia uwzględniona;- ul. Nowowiejska/ ul. Wyszyńskiego - istnieje skrzyżowanie dróg dla rowerów, droga dla rowerów tam się nie kończy,- ul. Małachowskiego/ ul. Pułaskiego/ ul. Dyrekcyjna - w 2021 r. oddano do użytku



		<p>drogę dla rowerów wzdłuż ul. Suchej; natomiast na ul. Małachowskiego/ ul. Pułaskiego została zrobiona korekta oznakowania ciągu pieszo-rowerowego - będzie to realizowane przez ZDiUM,</p> <ul style="list-style-type: none">- ul. Krakowska/ ul. Traugutta - we wskazanej lokalizacji wymagana jest większa inwestycja, która zostanie uwzględniona w Planie - opinia uwzględniona,- ul. Curie-Skłodowskiej /ul. Norwida - budowa brakującego fragmentu drogi dla rowerów związana jest z większą inwestycją.
5	ul. Armii Krajowej, ul. Ślązna, ul. Milenijna - ujednoczenie oznakowania lub przebudowa celem uniknięcia jazdy pod prąd	Wyjaśnienie Zagadnienie pozostaje do dalszej analizy, w konsultacji z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
7	Ul. Św. Jadwigi - wprowadzić sierzanty rowerowe w osi pasa ruchu w obie strony.	Opinia nieuwzględniona Ul. Św. Jadwigi objęta jest strefą ruchu uspokojonego, gdzie ruch rowerowy może odbywać się na zasadach ogólnych. Wprowadzenie dodatkowego oznakowania na jezdni nie wpłynie na komfort jazdy rowerzysty, który z uwagi na usytuowanie torowiska tramwajowego nie ma innej możliwości niż jazda środkiem pasa, pomiędzy szynami.
8	Mosty Jagiellońskie - Na moście znaki nakazujące przejazd pod mostem, a nie przez przejście dla pieszych, oraz	Wyjaśnienie Zagadnienie pozostaje do dalszej



	zamontować lustro pod mostem, jak na moście Pokoju.	analizy, w konsultacji z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
11	Rozwiązanie problemu przy pl. Jana Pawła II: brak możliwości włączenia się na śluzę rowerową na ul. Legnickiej (jadąc z ul. Podwale).	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, w konsultacji z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
12	Oznakowanie tras rowerowych na promenadzie przy kanale miejskim (Promenady Wrocławskie i dalej za Mostami Warszawskimi) oraz połączenie go z wałem środkowym i Mostami Warszawskimi.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy w konsultacji z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
14	Al. Hallera, odcinek jednokierunkowy - dodatkowe oznaczenie poziome wskazujące, że jest to trasa jednokierunkowa.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
16	Ul. Białokólnicza -> ul. Św. Mikołaja: brak pasa rowerowego na głównym ciągu; umożliwić skręt "na dwa" lub inaczej uprościć tę relację (najlepiej zwięźić o jeden pas ruchu i niech samochody jadące w kierunku północnym ustępują rowerzystom) - można zrobić przejazd rowerowy.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
17	Proponuję dodać przejazd rowerowy ul. Krupnicza -> pl. Bohaterów Getta po wschodniej stronie skrzyżowania.	Opinia niezrozumiała Istnieje przejazd rowerowy na trasie ul. Krupnicza - pl. Bohaterów Getta. Nie ma możliwości wyznaczenia przejazdu dla rowerów po wschodniej stronie skrzyżowania ulic: Krupniczej i Kazimierza Wielkiego (brak przestrzeni).
18	Ul. Zachodnia/ul. Legnicka: dodać przejazd rowerowy po zachodniej	Wyjaśnienie



	stronie skrzyżowania.	Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
20	Brak przejazdu na wprost z Promenady Staromiejskiej przez ul. Piotra Skargi (+3 dodatkowe opinie na mapach)	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
21	Skrzyżowanie na ul. Teatralnej jest źle rozwiązane, potrzebne jest połączenie Promenady Staromiejskiej z ul. Nową - można w tym celu zamiast pasa rowerowego po zachodniej stronie ul. Kołtątaja zrobić dwukierunkową ścieżkę rowerową od fosy do ul. Teatralnej, albo zrobić przejazd rowerowy przy przystanku.	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
22	Promenada Staromiejska - trasa z ogromnym potencjałem, bardzo marnowanym: <ul style="list-style-type: none">- brak połączenia z mostem Sikorskiego - powinien powstać przejazd rowerowy,- brak przejazdu przez pl. Jana Pawła II - powinien powstać na wprost w ciągu Promenady,- brak przejazdu przez ul. Piotra Skargi - powinien powstać przejazd na wprost, a jeżeli to niemożliwe, to pas rowerowy po zachodniej stronie na odcinku ul. Nowa - Podwale powinien zostać przebudowany na dwukierunkową drogę dla rowerów.- Podobnie w drugą stronę na odcinku Podwale -> Promenada. To, co należy wykonać minimalnie, to	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.



	<p>obniżenie krawężnika, by umożliwić zjazd z DDR na pas rowerowy.</p> <ul style="list-style-type: none">- Brak przejazdu rowerowego przez ul. Oławską w ciągu Promenady, niejasny przebieg trasy rowerowej przez park Słowackiego. Powinna powstać nowa trasa na skraju parku wzdłuż al. Słowackiego a potem w kierunku mostów: Pokoju i Grunwaldzkiego	
25	ul. Krasińskiego/ ul. Traugutta - dodać brakujący przejazd rowerowy po zachodniej stronie tego skrzyżowania	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
26	Ul. Drobnera -> ul. Władysława Łokietka: powinien powstać normalny przejazd rowerowy.	Opinia uwzględniona Przejazd został uwzględniony w powstającej dokumentacji projektowej pn. Poprawa dostępności przystanków komunikacji zbiorowej oraz powiązania dla pieszych i rowerzystów w rejonie skrzyżowania ulic Dubois-Drobnera.
27	Przejazd rowerowy przez ul. Piękną w rejonie przystanku ul. Kamienna jest za wąski, wykonany z kostki i ma za ostre zakręty.	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
29	Ul. Pilczycka - przebudować drogę dla rowerów po południowej stronie, szczególnie przejazdy rowerowe.	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.



32	Ul. Krasińskiego - konieczne jest wyznaczenie pasa w kierunku północnym i solidniejsze zabezpieczenie pasa w kierunku południowym (notorycznie zastawiony autami).	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
33	Ul. Rychtalska - trzeba zapewnić ciągłość (będzie nadal brakować odcinka w okolicy skrzyżowania z ul. Browarną!), dać rowerzystom pierwszeństwo na przejeździe rowerowym na drugą stronę ulicy w okolicy ul. Zakładowej 14.	Opinia uwzględniona Inwestycja jest zakończona.
34	Skrzyżowanie ul. Swobodnej i ul. Ślężnej (narożnik południowo-zachodni): tam piesi i rowerzyści nie mieszczą się przed światłami i na przejściu.	Opinia uwzględniona W ramach budowy drogi dla rowerów wzdłuż ul. Swobodnej azyl dla pieszych został poszerzony.
38	Skrzyżowanie ul. Podwale i ul. Kołłątaja: światła od strony ul. Podwale (na odcinku od ul. Oławskiej do ul. Kołłątaja) są bardzo długie i nowa DDR w ciągu tej ulicy jest przez to odcięta od wygodnego połączenia z trasą w ciągu ul. Kołłątaja/ ul. Piotra Skargi.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
39	Skrzyżowanie ul. Oławskiej i ul. Krasińskiego i dalej w stronę pl. Grunwaldzkiego: trzeba stać dwukrotnie.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
40	Ul. Na Polance - przedłużyć cykl świetlny dla pieszych/rowerów na obu przejściach przy moście Trzebnickim.	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
44	Ul. Komuny Paryskiej/ ul. Dąbrowskiego: wnioskuję o montaż sygnalizacji na całym skrzyżowaniu.	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we



		współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
54	ul. Św. Mikołaja: nagły zjazd na jezdnię	Wyjaśnienie Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
55	Pas z pierwszeństwem dla rowerów na ul. Kazimierza Wielkiego między ul. Świdnicką a zjazdem na pl. Solny - jest niebezpieczny. Warto może przesunąć tam rowery na chodnik.	Opinia niezrozumiała
56	Pl. Solidarności: brak przejazdu od zachodu do pl. Jana Pawła II. Rowerzyści muszą korzystać z niebezpiecznego i niekomfortowego przejazdu przez sam środek skrzyżowania.	Opinia uwzględniona We wskazanym miejscu planowana jest budowa ścieżki rowerowej.
57	Ulice: Peronowa, Kołtątaja, Skargi - należy zapewnić tam wydzielone DDR, chociażby przez umieszczenie krawężników pomiędzy jezdnią a pasem dla rowerów. Lepiej powiązać z Promenadą Staromiejską, która w tym miejscu traci ciągłość. Zapewnić jakąkolwiek wydzieloną trasę na ul. Peronowej i odmalować sierżanty rowerowe w osi prawego pasa ruchu w kier. północnym.	Opinia częściowo uwzględniona Opinia uwzględniona w zakresie odnowienia oznakowania poziomego wskazanego w opinii. Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.
58	Przeniesienie trasy rowerowej w parku Staromiejskim. Obecne poprowadzenie trasy powoduje krzyżowanie się ciągów: pieszego z rowerowym, zagraża bezpieczeństwu dzieci i rowerzystów.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy. Planowane jest przesunięcie drogi dla rowerów bliżej Fosy w ramach większej inwestycji wzdłuż Promenady Staromiejskiej, co zostanie ujęte w



		Planie.
59	<p>W przypadku, gdy przy jezdni stoją zaparkowane samochody, lepiej jest (jeżeli to możliwe), by oddzielały one ścieżkę rowerową.</p> <p>Takim negatywnym przykładem jest ul. Trzebnicka, gdzie samochody parkują na chodniku, a ścieżka rowerowa biegnie jezdnią - lepiej byłoby na odwrót.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.</p>
60	<p>Trasa rowerowa na Leśnicę powinna być w mojej ocenie bardziej wydzielona od chodnika i ulicy.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.</p>
61	<p>ul. Grabiszyńska: droga rowerowa po stronie Hutmenu i Fadromy</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>W przygotowaniu jest projekt drogi dla rowerów na wskazanym brakującym odcinku ul. Grabiszyńskiej.</p>
62	<p>Trasa wzdłuż al. Karkonoskiej: poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z ul. Kobierzycką</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Zagadnienie zostało wyjaśnione i zgodnie z wiedzą jednostki we wskazanym miejscu wszystko funkcjonuje prawidłowo.</p>
63	<p>ul. Przyjaźni - zabezpieczenie przed parkowaniem i uzupełnienie żwiru na fragmencie przy blokach osiedla Przyjaźni (zjazd od ulicy do drogi wewnętrznej)</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Aktualnie jest przygotowywany projekt słupków uniemożliwiających parkowanie.</p>
64	<p>Brakuje połączenia wału z mostem Milenijnym od północno-zachodniej strony. Aktualny przejazd rowerowy przez ul. Osobowicką pod mostem kończy się ostrym zakrętem na najazd, który dodatkowo prowadzi na zachód,</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zagadnienie do dalszej analizy, we współpracy z Wydziałem Inżynierii Miejskiej.</p>



	więc przejazd na trasie ul. Lotnicza - ul. Milenijna - ul. Osobowicka - ul. Na Polance wymaga dwóch ostrych zakrętów pod górę.	
65	Ul. Dworcowa - nowa ścieżka jest miejscem parkingowym dla dostawców!	Opinia uwzględniona Nielegalne parkowanie zostaną zgłoszone do straży miejskiej.
66	Nielegalne parkowanie na ul. Wyszyńskiego w okolicach ul. Benedyktyńskiej, ul. Sienkiewicza, ul. Prusa: słupki są potrzebne.	Opinia uwzględniona Nielegalne parkowania zostaną zgłoszone do straży miejskiej.
67	Pasy rowerowe położone wzdłuż chodników powinny być oddzielone fizycznymi barierami od jezdni, aby kierowcy samochodów nie traktowali ich jako pasów postojowych, co często widać w wielu miejscach (np. wzdłuż ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Grabiszyńskiej, ul. Jedności Narodowej, itd.).	Opinia uwzględniona Nielegalne parkowania zostaną zgłoszone do straży miejskiej.

Opinie dotyczące zieleni wzdłuż infrastruktury rowerowej

I.p.	Treść opinii	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	https://www.google.com/maps/@51.107652,16.9504829,3a,75y,95.32h,86.52t/data=!3m6!1e1!3m4!1saQvn46KGZepP7O8lOqMQJQ!2e0!7i13312!8i6656 przy skřęcie w lewo nic nie widać, a czasami jest duży ruch rowerowy, dochodzi do niebezpiecznych sytuacji. Należałoby wyciąć krzaki.	Opinia uwzględniona Przeżekażemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację o konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
2	Koszenie trawy na wale między Muchoborem a ul. Krzemieniecką	Opinia uwzględniona Przeżekażemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację o konieczności



		pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
3	Koszenie zarastającej ścieżki wzdłuż Bystrzycy z parku Leśnickiego do Marszowic	Opinia uwzględniona Prześlemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację o konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.
4	Pielęgnacja ścieżki wzdłuż ul. Zachodniej (odcinek ul. Lubińska - ul. Legnicka): cykliczne wycinanie żywopłotu (chodnik dla pieszych jest wąski, gdy krzaki nie są cięte trudno przejść).	Opinia uwzględniona Prześlemy do Zarządu Zieleni Miejskiej informację o konieczności pielęgnacji zieleni w pasie drogowym na wskazanym odcinku.

Pozostałe opinie

I.p	Opinia	Odpowiedź Biura Zrównoważonej Mobilności
1	Przede wszystkim należy odpowiednio kontrolować operatora WRM, bo częste awarie rowerów (lub brak sprawnego roweru na stacji) zniechęcają, tak samo dzieje się w sytuacjach, gdy wypożyczy się rower i po 2 minutach okazuje się, że coś nie działa. Frustrujące!	Opinia uwzględniona Obecnie opracowujemy nowe zasady funkcjonowania WRM-u (na kolejny okres, po 2022 r.), w tym m.in. jeszcze skuteczniejszej kontroli.
2	Fajnie by było, jakby stacje (WRM) były wyposażone w pompki rowerowe.	Wyjaśnienie Zagadnienie zostanie poddane dalszej analizie.
3	Wydaje mi się, że rower miejski powinien być głównie przeznaczony dla turystów, którzy nie mają	Opinia nieuwzględniona WRM nie ma stanowić alternatywy



	własnych rowerów.	dla MPK, raczej - dla samochodu. Rowerzy te są dostępne dla każdego, zauważamy też, że korzystanie z nich cieszy się dużą popularnością zarówno wśród turystów, jak i wśród wrocławian.
4	Potrzeba wydłużenia czasu bezpłatnej jazdy z 20 do 40 minut. Rowerzy są ociążane przez dynamo ładujące akumulator (przejście na baterie słoneczne?).	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy; nie jest to zależne tylko od nas jako jednostki UMW, ale i od operatora WRM.
5	Mamy głównie małe mieszkania bez miejsca na rowery, więc warto zainwestować w specjalne parkingi dla nich : https://www.youtube.com/watch?v=FhVMJnT5uc https://www.youtube.com/watch?v=mvpb44hITC8 (japoński garaż dla rowerów, podziemny, wielopoziomowy).	Opinia nieuwzględniona Budowa wielopoziomowych podziemnych garaży to olbrzymie koszty. Jako alternatywę Miasto może zaproponować wiaty rowerowe, które już cieszą się dużym zainteresowaniem. Pilotażowy projekt będzie kontynuowany.
6	Na terenie właściwie żadnej nowej inwestycji (nie wspominając o starszych) nie ma wystarczającej liczby stojaków rowerowych. 10 miejsc na rowery na 100 mieszkań to patologia w tak rowerowym mieście jak Wrocław.	Wyjaśnienie Wskaźniki parkingowe dla rowerów ustalane są na podstawie Studium (SUiKZP). Ich liczby odnoszą się do 10-15% ruchu rowerowego, są zatem wyższe niż we wskazanej opinii. Jeśli powstanie gdzieś zbyt mała liczba stojaków rowerowych, warto złożyć wniosek o stojak (dostępny pod linkiem: https://www.wroclaw.pl/portal/wniosek-o-stojak-rowerowy).
7	Miasto rozpoczęło program budowy wiat rowerowych na komunalnych podwórkach, co jest bardzo dobrym	Opinia uwzględniona Jest to projekt pilotażowy cieszący



	<p>pomysłem. Chcę zwrócić uwagę, że na blokowiskach mieszkańcy właściwie nie mają możliwości korzystania z rowerów, bo nie mają gdzie ich przechowywać.</p>	<p>się dużym zainteresowaniem, zatem będziemy chcieli rozwijać budowę kolejnych wiat.</p>
8	<p>Brakuje miejsc, gdzie można własny rower bezpiecznie zapiąć. Jest dużo kradzieży rowerów prywatnych i to w mojej ocenie jest duży problem. Uważam, że we Wrocławiu jest stanowczo za mało miejsc, żeby bezpiecznie zostawić rower.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Będziemy rozwijali parkingowy system rowerowy. Zapotrzebowanie na stojaki można zgłaszać przez formularz: https://www.wroclaw.pl/porta1/wniosek-o-stojak-rowerowy. Będziemy również kontynuowali budowę bezpiecznych parkingów rowerowych w miejscach zamieszkania.</p>
9	<p>Konieczne jest rozwijanie programu budowy parkingów rowerowych.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Będziemy rozwijali parkingowy system rowerowy. Zapotrzebowanie na stojaki można zgłaszać przez formularz: https://www.wroclaw.pl/porta1/wniosek-o-stojak-rowerowy. Będziemy również kontynuowali budowę bezpiecznych parkingów rowerowych w miejscach zamieszkania.</p>
10	<p>Warto zwrócić uwagę, żeby deweloperzy przy projektowaniu nowych budynków czy osiedli uwzględniali jakiegokolwiek miejsca postojowe, a najlepiej, gdyby były one również odpowiednio zabezpieczone przed kradzieżą (zamki, kamery) oraz przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wskaźniki parkingowe dla rowerów ustalane są na podstawie Studium (SUiKZP). Ich liczby odnoszą się do 10-15% ruchu rowerowego i uwzględniają również zamykane przestrzenie. Projekt zamykanych wiat na parkingach prowadzony przez</p>



	Obecne wiaty, stawiane na podwórkach przez miasto Wrocław (odpłatnie udostępnianie mieszkańcom), nie spełniają ani warunków bezpieczeństwa, ani ochrony przed niekorzystną pogodą.	miasto jest pilotażowy, jednak cieszy się dużym zainteresowaniem.
11	Trasy rowerowe należy wyłaniać z chodników, a nie poprzez malowanki na jezdniach. Zwracałem już uwagę, że w okresie opadów śniegu i deszczu malowanki przestają być widoczne i stanowią zagrożenie bezpieczeństwa dla użytkowników (przykładem ponownie może być ul. Piłsudskiego), gdzie raz jedzie się po jezdni, a raz po chodniku). Te miejsca wyznaczone dla rowerów były kompletnie niewidoczne i nie sprzątane. Tej zimy wiele ulic nie było odśnieżanych, np. na Lipie Piotrowskiej ul. Pełczyńska - i jak mają poruszać się rowerzyści?	Opinia częściowo uwzględniona Budowa dróg dla rowerów każdorazowo wymaga analizy lokalnego kontekstu i dostępnej przestrzeni. Kwestię nieodśnieżonych DDR, CPR czy ulic można zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdiu.wroc.pl .
12	Tak nieodwodnione ścieżki na al. Karkonoskiej będą bardzo śliskie - wykonywać pracę zgodnie z projektem i nie odbierać bubli.	Opinia uwzględniona Realizacja zadania zostanie sprawdzona pod kątem odwodnienia, jeśli pojawi się problem, prześlemy tę opinię do ZDIUM-u.
13	Ostatnia zima pokazała niesamowitą arogancję instytucji odpowiedzialnych za utrzymanie miasta zimą (przejazdy przez tory, za które odpowiada MPK nie były odśnieżone w ogóle!).	Wyjaśnienie Kwestię nieodśnieżonych DDR, CPR czy ulic można zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdiu.wroc.pl .
14	Byłoby miło, jakby ścieżki rowerowe były odśnieżane w zimie.	Opinia częściowo uwzględniona Drogi dla rowerów są odśnieżane zimą.



		Jeśli jakieś trasy rowerowe wymagają odśnieżenia, można zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
15	Odśnieżanie DDR-ów w pierwszej kolejności i na czas, aby były przejezdne na całej trasie przejazdu od osiedli peryferyjnych aż do centrum.	Wyjaśnienie Drogi dla rowerów są odśnieżane zimą. Jeśli jakieś trasy rowerowe wymagają odśnieżenia, można zgłaszać mailowo na adres zgloszenia@zdium.wroc.pl .
16	Przygotowanie drózek, nie trzeba odśnieżać, wystarczy ubić śnieg i posypać piaskiem.	Wyjaśnienie Odśnieżanie przynosi dużo lepszy efekt szczególnie u nas, gdzie pokrywa śnieżna zazwyczaj nie utrzymuje się przez dłuższy czas.
17	W całym mieście należy wprowadzić pilne i szeroko zakrojone działania likwidujące wszechobecne krawężniki na przejazdach rowerowych (nawet 1-2 cm powoduje niebezpieczeństwo podczas jazdy).	Wyjaśnienie Obniżenie krawężnika można zgłosić przez Internet: Jeden formularz - wiele spraw (https://www.wroclaw.pl/portal/formularze-piesi-rowery).
18	Warto zrobić audyt zjazdów/ przejazdów z tras. W wielu miejscach są uskoki, krawężniki itd. Wiadomo, że remont całej trasy jest kosztowny i nie zawsze potrzebny, ale te przejazdy są dość istotne.	Wyjaśnienie Obniżenie krawężnika można zgłosić przez Internet: Jeden formularz - wiele spraw (https://www.wroclaw.pl/portal/formularze-piesi-rowery).
19	Program poprawy nawierzchni: asfalt zamiast kostki (lub alternatywne w pobliżu drzew, np. typu terraway)	Opinia uwzględniona Zmiany nawierzchni będą uwzględniane przy projektach przebudowy istniejących tras. Na nowo powstających trasach nie



		stosuje się nawierzchni z kostki.
20	Na śródmiejskich drogach niewygodnie jeździ się po kostce brukowej. Jeżeli zalecenia konserwatora zabytków nie pozwalają na wymianę nawierzchni, można stosować patent z Kopenhagi: kostkę przy skraju jezdni szlifuje się dla wygody rowerzystów.	Wyjaśnienie Cięty kamień to jeden z materiałów, na temat którego prowadzone są rozmowy z Miejskim Konserwatorem Zabytków. Będziemy zabiegali o jego stosowanie na trasach rowerowych w obszarach zabytkowych.
21	Kontrola nierówności na nowych asfaltowych drogach dla rowerów w okresie gwarancji	Wyjaśnienie Jeśli mieszkańcy i mieszkanki widzą złe wykonanie nowej inwestycji, warto zgłaszać to do inwestora: zgloszenia@zdiwm.wroc.pl lub biuro@wi.wroc.pl .
22	Dbanie o stronę techniczną ścieżek rowerowych, utworzenie tablic z mapami (np. przy stacjach rowerowych)	Wyjaśnienie Niewłaściwy stan techniczny prosimy zgłaszać do zarządcy infrastruktury na maila zgloszenia@zdiwm.wroc.pl . Mapy powstają w różnych miejscach jako element informacyjny.
23	Na rowerze chce się pić. Proponuję źródła przy ścieżkach rowerowych z wrocławską kranówką.	Opinia uwzględniona Poidelka będą się pojawiały w różnych lokalizacjach miasta. Planowane jest między innymi montaż poidelka przy pl. Orłąt Lwowskich.
24	Niezbędne jest uzupełnienie infrastruktury o stojaki przy skrzyżowaniach, gdzie można oprzeć się ręką/nogą podczas oczekiwania na zielone światło.	Opinia nieuwzględniona Niestety, stojaki przy skrzyżowaniach stwarzały niebezpieczeństwo i były przyczyną



		wypadków rowerzystów, dlatego nie są uwzględniane przy nowych projektach.
25	Bardzo ważne, by sygnalizacja świetlna była obliczona pod rowerzystów, a nie pod kierowców, jeśli chcemy, aby było więcej rowerzystów, to musi się zmienić.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
26	Należy wprowadzić "zieloną falę" dla rowerzystów na najbardziej uczęszczanych trasach, należy też wprowadzić określone normy oczekiwania na przejazd przez jezdnię na zielonym świetle.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
27	Likwidacja warunkowej strzałki skrętu w prawo. 90% kierowców wymusza pierwszeństwo na krzyżówkach z tą strzałką.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
28	Sygnalizatory świetlne należałoby ustawiać na wysokości wzroku rowerzystów.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
29	Korekta sygnalizacji świetlnej: aby na trasach głównych wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej współczynnik opóźnienia nie przekraczał 15 s na 1 km.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
30	Niezbędne jest wprowadzenie korekt w ustawieniu świateł w celu umożliwienia przejazdu "na raz" drogi o przekroju 2x2 (lub szerszej) - obecnie powszechna jest konieczność zatrzymywania się między jezdniami, nieraz na bardzo wąskim pasku chodnika/DDR.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
31	Powinny zostać wykonane badania opóźnień na trasach rowerowych i wdrożone zmiany poprawiające ruch	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej



	rowerzystów. Np. to, co się dzieje z opóźnieniem na skrzyżowaniu ul. Ślężna - al. Armii Krajowej - al. Wiśniowa wymaga pilnych zmian.	analizy.
32	Połączenie systemu ITS z sygnalizacją rowerową. Gdy tramwaj jedzie, wszyscy czekają - w tym momencie rowerzyści mogliby także jechać, nie wchodząc w kolizję z pojazdem MPK.	Wyjaśnienie Zagadnienie wymaga dalszej analizy.
33	Egzekwowanie kar dla pieszych chodzących po ścieżkach rowerowych - np wały między Mostami Warszawskimi a m. Trzebnickim - notorycznie rodziny z dziećmi, pomimo takiego samego chodnika zaraz obok ścieżki.	Wyjaśnienie Egzekwowanie kar to nie jest zadanie Miasta.
34	Powinno się zabezpieczyć pieszych przed rowerzystami i uniemożliwić rowerzystom przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych (doświetlenie przejść to swoją drogą).	Wyjaśnienie Staramy się budować drogi dla rowerów oddzielone od chodników. Przejazdy rowerów po pasach są niezgodne z przepisami obowiązującymi w Polsce.
35	Potrzebne jest rozwiązanie uniemożliwiające autom parkowanie na ścieżkach rowerowych.	Wyjaśnienie W uzasadnionych przypadkach i określonych lokalizacjach montowane są słupki zabezpieczające. Wnioski w tej sprawie należy składać na adres wim@um.wroc.pl .
36	Karanie kierowców za parkowanie na chodnikach i ścieżkach rowerowych, jazdę po nich i zastawianie ich.	Wyjaśnienie Egzekwowaniem prawa w tym zakresie zajmują się policja oraz straż miejska. Wnioski można składać tutaj: https://bip.strazmiejska.wroclaw.pl/



		dokumenty/12 .
37	Gumowe słupki w ciągu ul. Hubskiej są notorycznie rozjeżdżane, niszczone przez samochody dostawcze i ciężarówki, co dodatkowo wpływa na niszczenie lichej nawierzchni z tzw. polbruku - w obrębie przystanku Prudnicka w godzinach porannych jest organizowany codzienny parking różnych dostawczaków i ciężarówek na DDR, chodniku i przystanku MPK.	Opinia uwzględniona Fakt ten zgłosimy do straży miejskiej.
38	Bezwzględne pierwszeństwo na ulicy dla rowerzysty przed samochodem.	Wyjaśnienie Przepisy ruchu rowerowego określają, kiedy rowerzysta ma pierwszeństwo. Ingerencja w te przepisy nie leży w naszych kompetencjach.
39	Pasy rowerowe położone wzdłuż chodników powinny być oddzielone fizycznymi barierami od jezdni, aby kierowcy samochodów nie traktowali ich jako pasów postojowych. Często obserwuje się to w wielu miejscach (np. wzdłuż ul. Kazimierza Wielkiego, ul. Grabiszyńskiej, ul. Jedności Narodowej itd.).	Opinia częściowo uwzględniona W miarę możliwości wprowadzana będzie separacja. Wymaga to jednak zachowania skrajni poziomej (bufor pomiędzy np. jezdnią i drogą dla rowerów, który zabezpiecza przed zaczepieniem się o jadące auto), więc nie jest to możliwe we wszystkich lokalizacjach.
40	Przy wszystkich nowych trasach powinno sadzić się zieleń, a nie jak przy trasie TAT.	Opinia poza zakresem konsultacji W ramach nowych inwestycji staramy się sadzić jak najwięcej drzew oraz zabiegać o ochronę istniejących. (Jedną z nich jest budowa TAT - łatwo zaobserwować, że aktualnie tam są właśnie sadzone drzewa).



		<p>W ramach uzupełnienia warto dodać, że kwestia nasadzeń pozostaje w gestii Zarządu Zieleni Miejskiej, w związku z tym możemy przekazać tam taki wniosek.</p>
41	<p>Usunięcie żywopłotów rozdzielających drogę rowerową od jezdni w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Zieleń w postaci żywopłotów jest jednym z elementów wpływających na atrakcyjność tras. Spełnia również ważną rolę w aspekcie bezpieczeństwa, rozdzielając ruch samochodowy, rowerowy i pieszy. Zwrócimy natomiast uwagę na to, aby zieleń w obrębie skrzyżowań była regularnie pielęgnowana, co poprawi widoczność. Konkretne miejsca najlepiej zgłaszać bezpośrednio do Zarządu Zieleni Miejskiej: sekretariat@zzm.wroc.pl.</p>
42	<p>Mnogość rozwiązań w mieście - kontrapasy oddzielone, nieoddzielone, ścieżki dwukierunkowe, jednokierunkowe - to wszystko powoduje chaos w rozumieniu przebiegu tras (zarówno dla kierowców, jak i rowerzystów) i utrudnia zaplanowanie najbezpieczniejszego przejazdu.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Rozwiązania, które stosuje się przy projektowaniu sieci rowerowej, często uwarunkowane są dostępnością miejsca, kosztami, etc. Staramy się wprowadzać dwukierunkowe drogi dla rowerów jak najczęściej.</p>
43	<p>Dwukierunkowość tras rowerowych: dlaczego mam tracić 5 minut na przejazd z jednej strony ulicy na drugą tylko dlatego, że trasa się kończy ni stąd ni zowąd?</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Projektując trasy rowerowe staramy się, aby jak najmniej czasu tracić na przejeżdżanie na drugą stronę ulicy.</p>
44	<p>Uważam, że powinny być przeprowadzane lokalne konsultacje z radami osiedli, czy potrzebują dróg</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Odbierane są liczne sygnały i</p>



	rowerowych, nie powinno się planować tego “od góry”.	oczekiwania od rad osiedli, że zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury rowerowej we Wrocławiu jest bardzo duże. Co więcej kształtowanie komunikacji w mieście wymaga realizacji liniowych inwestycji, które służą wszystkim wrocławianom, a nie tylko tym mieszkańcom danego osiedla.
45	Często ścieżki rowerowe są szersze od chodnika i budowane nie tam, gdzie są potrzebne (np. centrum tylko do np. Bielán Wrocławskich, gdzie nikt i tak nie jeździ).	Wyjaśnienie Trasy rowerowe budowane są na podstawie Studium (SUiKZP). Wybudowana droga dla rowerów w kierunku Bielán Wrocławskich to jedno z przyłączeń rowerowych gminy Kobierzyce do miasta Wrocław. Ruch rowerowy jest tam bardzo duży. Szerokość dróg dla rowerów wynika z specyfiki tego ruchu, podobnie zresztą jak szerokość chodników.
46	Pasy rowerowe w ciągu szos o wysokim natężeniu ruchu, które nie znajdują się od strony pobocza, wg mnie są całkowicie nieatrakcyjne z uwagi na bezpieczeństwo poruszania się.	Opinia uwzględniona W przypadku nowych inwestycji realizowanych na drogach o dużym natężeniu ruchu będziemy dążyć do realizacji wydzielonych dróg dla rowerów.
47	Ustalenie priorytetu na ciągłość tras, a nie na ilości oddanych kilometrów.	Wyjaśnienie Od wielu lat głównym celem jest połączenie tras w spójny system. Plan również będzie miał na celu połączenie sieci tras oraz uczynienie roweru szybszym środkiem transportu.
48	Doprowadzenie do tego, by do końca	Opinia częściowo uwzględniona



	<p>2023 r. istniejące główne trasy rowerowe określone w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego spełniały PODSTAWOWE WYMOGI DLA GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH określone w Tab. 4, rozdział 3.1.1 wydawnictwa Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego - TOM 1 z kwietnia 2021 r.</p> <p>(Dokument dostępny jest tutaj: https://www.irt.wroc.pl/strona-273-standardy-projektowe-i-wykonawcze-dla.html - red.)</p>	<p>Każda z tras wymaga odrębnej analizy. Wyznaczone zostały również przebiegi tras alternatywnych, w ciągu których będzie bardziej możliwe spełnienie 5 zasad dobrej komunikacji rowerowej ustalonych przez niderlandzką fundację CROW :</p> <ul style="list-style-type: none">- Spójność - 100% miejsc startu i miejsc docelowych na trasie dostępnych rowerem.- Bezpośredniość- Wygoda - opóźnienie na trasie powinno wynosić maksymalnie 15 sekund/1 km trasy, preferowany brak przewyższeń i oporów toczenia.- Bezpieczeństwo - minimalizacja punktów potencjalnych kolizji.- Atrakcyjność - atrakcyjne otoczenie, powiązanie z funkcjami miasta, zieleń, przestrzenie publiczne.
49	<p>Priorytetem powinny być szerokie DDR dwukierunkowe, jak na ul. Karkonoskiej lub ul. Grabiszyńskiej.</p>	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Szerokie, dwukierunkowe DDR będą powstawać, jeżeli miejsce będzie na to pozwalać oraz w danej lokalizacji będzie taka potrzeba.</p>
50	<p>Nie trzeba zapominać o uwzględnianiu potrzeb sensownej przepustowości ruchu samochodowego, dlatego nie należy likwidować pasów samochodowych na potrzeby ścieżek rowerowych, bo już zakorkowane miasto bez rozsądnych alternatyw, by objechać samochodem centrum, stanie w</p>	<p>Opinia nieuwzględniona</p> <p>Miasto dąży do zrównoważonego transportu. Nie jest możliwe, aby wszyscy mogli poruszać się samochodami - wtedy powstanie jeden wielki korek. Dlatego podejmowane są starania nad budową sensownej</p>



	jeszcze większym korku i wszyscy będziemy ofiarami spalin.	alternatywy.
51	Rower powinien być uzupełnieniem zrównoważonego transportu. Czasami mam wrażenie, że organizacje promujące komunikację rowerową nie biorą pod uwagę potrzeb użytkowników innych środków transportu.	Opinia nieuwzględniona Rower jest integralną częścią łańcucha mobilności.
52	Zapewnienie bezpiecznego dojazdu o wysokim standardzie (w zgodzie z zapisami Wrocławskiej Polityki Mobilności - tj. rozwijanie sieci tras rowerowych o wysokim standardzie i zapewnienie spójności systemu tras rowerowych) ze wszystkich tras głównych do centralnej strefy dostępności komunikacyjnej (określonego w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego).	Opinia uwzględniona Analizowane są możliwości spełnienia na trasach głównych oraz alternatywnych 5 zasad dobrej komunikacji rowerowej, ustalonych przez niderlandzką fundację CROW : - Spójność - 100% miejsc startu i miejsc docelowych na trasie dostępnych rowerem. - Bezpośredniość - Wygoda - opóźnienie na trasie powinno wynosić maksymalnie 15 sekund/1 km trasy, preferowany brak przewyższeń i oporów toczenia. - Bezpieczeństwo - minimalizacja punktów potencjalnych kolizji. - Atrakcyjność - atrakcyjne otoczenie, powiązanie z funkcjami miasta, zieleni, przestrzenie publiczne.
53	Uważam, że warto zastanowić się, co zrobić, żeby ścieżki były bardziej dostępne cały rok np. w zimie. Oprócz oczywistego odśnieżania - jak 'obudować' ścieżki zielenią, żeby nawet w zimny wietrzny dzień	Opinia uwzględniona Przy realizacji nowych inwestycji rowerowych za każdym razem będziemy analizować możliwość nasadzenia zieleni.



	można było takim rowerem śmiało jechać.	
54	Sądzę, że pomocne będą skuteczniejsze pomiary ruchu rowerowego, włącznie z wprowadzaniem liczników rowerzystów na głównych trasach.	Opinia uwzględniona Pomiary ruchu rowerowego odbywają się co dwa lata na wybranych skrzyżowaniach oraz razem z Kompleksowymi Badaniami Ruchu Drogowego.
55	Warto udostępnić i promować mapę otwartych i planowanych tras rowerowych, aby rowerzyści mogli zaplanować sobie bezpieczne trasy przejazdu, gdzie nie będą musieli niepotrzebnie wjeżdżać na drogi.	Wyjaśnienie Mapa w wersji elektronicznej dostępna jest na portalu: https://gis.um.wroc.pl/imap/?gpmap=MapaRowerowa . Papierowa wersja mapy dostępna jest w Urzędzie Miejskim Wrocławia przy ul. Zapolskiej 4, w Biurze Zrównoważonej Mobilności.
56	Proszę, nie bójcie się odważnych decyzji, szerokich ścieżek rowerowych, a także buspasów.	Wyjaśnienie Dziękujemy za opinię, jest to proces, który wymaga czasu.
57	Miasto powinno dać realne narzędzia oficerowi rowerowemu (i oficer pieszej), inaczej są to jedynie stanowiska "ozdobne", mające jedynie za zadanie odeprzeć krytykę.	Wyjaśnienie Dziękujemy za opinię, jest to proces, który wymaga czasu.
58	Równy podział przestrzeni pomiędzy rower, komunikację miejską i samochód, wzbogacony zielenią jest ideałem. Skończmy z autostradami w centrum miasta.	Wyjaśnienie Dziękujemy za opinię. Jako BZM staramy się, aby taki standard, jak w tej opinii, był realizowany przy każdej nowej inwestycji, jeśli jest oczywiście taka możliwość. To proces, który wymaga czasu.
59	Uwzględnienie parków i wałów rzecznych jako integralnej części	Wyjaśnienie



	systemu dróg rowerowych w mieście.	Podejmowane są działania, mające taki cel, jednak, ponieważ wały należą do zarządu Wód Polskich i nie podlegają Miastu, nie zawsze to jest możliwe. Część tras już przebiega w ich ciągu.
60	<ul style="list-style-type: none">- Działania powinny iść w kierunku aktywizacji społeczeństwa poza miastem: symbioza miasta i obszarów poza nim.- Alternatywny transport do miasta: rower prywatny, rower miejski, autobus miejski, tworzenie carsharingu poza miastem (zamiast samochodu prywatnego), budowa centrów przesiadkowych (mała pętla na Wojnowie bez dużego parkingu dla samochodów i rowerów).- Działania Miasta wspomagające gminy w projektowaniu ścieżek rowerowych łączących gminę z miastem.- Opracowanie projektu aglomeracyjnych ścieżek rowerowych i całej infrastruktury (parkingi park&ride i bike &ride, serwisy rowerowe na centrach przesiadkowych, itp), wszystko w celu zrównoważonego rozwoju miasta i okolicznych gmin. Cel: ograniczenie transportu kołowego przez Wrocław, zwiększenie mobilności, oszczędność czasu, itp.	<p>Opinia uwzględniona</p> <p>Trwają rozmowy z przedstawicielami gmin położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Wrocławia.</p> <p>Aktualnie powstaje Plan Zrównoważonej Mobilności dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia, który jest dokumentem strategiczno-operacyjnym, zaprojektowanym tak, aby spełnić potrzeby mobilności osób i gospodarki w mieście oraz w jego otoczeniu, przy zapewnieniu lepszej jakości życia.</p> <p>Najważniejsze obszary strategiczne zostały wyznaczone po uprzednich warsztatach z przedstawicielami gmin, oraz w czasie trzyetapowych konsultacjach społecznych.</p>



61	Branie pod uwagę użytkowników hulajnóg, którzy również wedle przepisów korzystają z infrastruktury rowerowej. Jest ich coraz więcej, obowiązują ich nieco inne przepisy niż rowerzystów.	Opinia uwzględniona W ramach projektu Rowerowej Szkoły Mobilności Aktywnej na stronie internetowej www.wroclaw.pl publikowane są materiały edukacyjne dla rowerzystów. W planach jest również publikacja podobnych materiałów dla użytkowników hulajnóg czy UTO (urządzeń transportu osobistego).
62	Obecna infrastruktura jest raczej wystarczająca. Nie należy marnować nadmiaru pieniędzy na trasy rowerowe tam, gdzie mieszkańcy tego nie potrzebują. Lepiej te środki przeznaczyć na autobusy, kolej itp. (z możliwością transportu rowerów).	Opinia nieuwzględniona Zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury rowerowej we Wrocławiu jest bardzo duże. Odbierane są liczne sygnały i oczekiwania od rad osiedla, mieszkańców, organizacji pozarządowych, gmin ościennych i wielu innych środowisk, informujące o zapotrzebowaniu na budowę nowych tras rowerowych.
63	Bagażniki na rowery w MPK (może z tyłu niektórych autobusów, zwłaszcza na liniach podmiejskich lub na peryferiach)	Opinia nieuwzględniona Takie rozwiązanie było testowane i nie przyjęło się.
64	Warto skorzystać z heatmapy Stravy: https://www.strava.com/heatmap#6.85/17.11780/51.88914/hot/all .	Opinia uwzględniona
65	Zrealizować najpierw poprzedni plan działań, bo obietnic było wiele.	Wyjaśnienie Wcześniej nie działaliśmy w oparciu o taki dokument operacyjny.
66	Ustawa i wprowadzić wymijanie rowerów na drodze przez samochód minimum w odległości 1,5 m, czyli na	Wyjaśnienie Zmiana przepisów ruchu



	pasie obok.	drogowego nie leży w naszych kompetencjach.
67	<p>Wolałbym odwrócić proces i budować, gdzie się da, infrastrukturę żywcem kopiowaną z rowerowych miast, a potem ją konsultować. Wrocław jest miastem prosamochodowym, dawno stracił prym w zmianach na rzecz poprawy ruchu rowerowego. Komunikację rowerową upycha się się gdziekolwiek, aby tylko nie zmniejszyła się powierzchnia dla aut. Konstruuje ją ludzie, którzy roku nie przejeżdżili na rowerze w mieście, żenada.</p>	Dziękujemy za opinię.
68	<p>Zmuszenie deweloperów do planowania osiedli wraz z parkingami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Brak odbiorów inwestycji bez takiej infrastruktury, która będzie spójna z pozostałą częścią infrastruktury.</p>	Wyjaśnienie Wprowadzone zostały rowerowe współczynniki parkingowe do Studium oraz uwzględniane są one w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.
69	<p>Należy dokończyć budowę spójnego systemu tras rowerowych, szczególnie na obszarze centrum miasta. To centrum jest najważniejsze dla rowerzystów, ponieważ tam podróżuje najwięcej osób.</p>	Opinia uwzględniona W Planie osobnym zagadnieniem objęto połączenie tras w centrum miasta oraz połączenie tras w sieć w celu zapewnienia spójnej komunikacji rowerowej.
70	<p>Wprowadzenie rzeczywistego priorytetu dla ruchu rowerowego w centralnej strefie dostępności komunikacyjnej poprzez wyznaczenie dróg rowerowych kosztem likwidacji pasów ruchu dla samochodów oraz miejsc parkingowych.</p>	Wyjaśnienie Każde rozwiązanie będzie dostosowane do konkretnej lokalizacji.



71	Zamknięcie centralnej strefy dostępności komunikacyjnej dla transportu indywidualnego z wyłączeniem mieszkańców strefy.	Opinia nieuwzględniona W Planie nie uwzględnia się zamknięcia centralnej strefy dostępności komunikacyjnej.
72	Każdą z tych tras, które są projektowane, powinno się sprawdzić przed zaakceptowaniem i przejechać po niej na rowerze. Czasami na mapie nie widać tego, co zauważyć można od razu w terenie. Każdy taki przejazd powinien zostać wykonany przez projektanta\kę oraz osobę z UM, nagrany, a to nagranie powinno być załączone do dokumentacji i opublikowane.	Wyjaśnienie Projektowanie zawsze poparte jest wizją terenową. Przed przygotowaniem wytycznych pod dokumentację każdorazowo dokładnie mierzymy w terenie dostępne szerokości, sprawdzamy kolizje, własności terenu, etc.
73	W Planie powinno się uwzględnić też trasy umożliwiające przemieszczanie się między sąsiadującymi dzielnicami.	Opinia uwzględniona Plan uwzględnia trasy, które umożliwiałyby przemieszczanie się między sąsiadującymi dzielnicami.
74	Wykreślenie Planu z listy przedsięwzięć Wrocławia.	Opinia nieuwzględniona Dla reprezentatywnej ze względu na środek transportu grupy mieszkańców sprawa ruchu rowerowego okazała się bardzo istotna. Zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury rowerowej we Wrocławiu jest bardzo duże. Odbierane są liczne sygnały i oczekiwania od rad osiedli, mieszkańców, organizacji pozarządowych, gmin ościennych i wielu innych środowisk związane z budową nowych tras rowerowych.
75	Zniszczyliście już pasy zieleni, budując ścieżki rowerowe Zajęliście pasy jezdni, budując ścieżki, którymi	Wyjaśnienie Dla reprezentatywnej pod kątem



	jakoś sznury rowerzystów nie jeżdżą. Robicie same szkody.	środka transportu grupy mieszkańców sprawa ruchu rowerowego okazała się bardzo istotna. Zapotrzebowanie na rozwój infrastruktury rowerowej we Wrocławiu jest bardzo duże. Odbierane są liczne sygnały i oczekiwania od rad osiedli, mieszkańców, organizacji pozarządowych, gmin ościennych i wielu innych środowisk związane z budową nowych tras rowerowych.
76	Rowerem o profilu szosowym nie da się jeździć po Wrocławiu. To taka miejska dżungla.	Wyjaśnienie Rower szosowy, jak sama nazwa wskazuje, przeznaczony jest na szosę. Miasto nie zawsze sprzyja poruszaniu się takim typem roweru z uwagi na sygnalizację świetlną, krawężniki, nawierzchnie etc.
77	Nakaz jazdy w kasku po ulicy	Wyjaśnienie Zgodnie z obowiązującym prawem w Polsce, jazda na rowerze w kasku nie jest obowiązkowa. Nie są to kompetencje Miasta.
78	Przebudowa głównych skrzyżowań - pl. Jana Pawła II, pl. Społeczny i pl. Dominikański - na przyjazne pieszym, rowerzystom i komunikacji zbiorowej	Wyjaśnienie Ostatecznie wybrane zadania zostaną uwzględnione w Planie.
79	Ostatnie przykłady zaobserwowane w czasie remontu torów tramwajowych (w trakcie którego nie zostały wyznaczone żadne alternatywy dla rowerzystów, zamiast tego: zagrodzono wjazdy na DDR; podobnie zresztą z pieszymi), kolejny raz pokazują, że Wrocław o	Opinia uwzględniona Trwające remonty będą monitorowane pod kątem wyznaczenia alternatyw dla ruchu pieszego i rowerowego. Wiele ostatnich przypadków złej organizacji ruchu wynikało z



	<p>rowerzystów nie dba, a miejskie spółki mogą więcej.</p> <p>Nikt nie wyobraża sobie zamknięcia jezdni dla samochodów bez wyznaczenia zastępczej organizacji ruchu, a na co dzień borykają się z tym piesi i rowerzyści.</p>	<p>samowoli wykonawców.</p>
80	<p>Zwiększyć budżet do 50 mln.</p> <p>Opóźnijmy jeden remont ulicy, na rzecz ścieżek rowerowych przez 2-3 lata.</p> <p>Powinno być więcej pieniędzy na strategiczne inwestycje: kładki, tunele i budowę niezależnych tras rowerowych.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wysokość budżetu na inwestycje rowerowe jest uzależniona od wielu czynników. Wpływ na to będzie miała kondycja finansowa Miasta, pozyskanie środków zewnętrznych, etc.</p>
81	<p>Przywrócenie budżetu rowerowego do poziomu obiecanych 30 mln zł wobec planowanego obciążenia do 7 mln zł. Budżet ten powinien być wykorzystywany wyłącznie na inwestycje rowerowe, nie należy go łączyć z budową infrastruktury rowerowej przy okazji inwestycji drogowych i tramwajowych.</p> <p>Zgodnie z rekomendacją panelu obywatelskiego 10 mln zł rocznie powinno być przeznaczane na tworzenie nowych tras w centrum miasta, przy czym rozumiemy to jako rowerową strefę centralną ze Studium.</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Wysokość budżetu na inwestycje rowerowe jest uzależniona od wielu czynników.</p> <p>Wpływ na to będzie miała kondycja finansowa Miasta, pozyskanie środków zewnętrznych, etc.</p>
82	<p>Uważam, że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne.</p> <p>Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin.</p> <p>Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na</p>	<p>Wyjaśnienie</p> <p>Sprawa korzystania z roweru jest zdefiniowana przepisami. To nie są kompetencje Miasta.</p>



	drogach i na chodnikach.	
--	--------------------------	--



PODSUMOWANIE

Konkluzje

Konsultacje społeczne dotyczące Planu działań rowerowych do 2030 roku zostały przeprowadzone w bardzo różnych formach, aby umożliwić udział w procesie konsultowania jak największej liczbie osób oraz aby jak najliczniejsze grono do tego zachęcić. Formy te były adekwatne do tematu i były to: e-spotkania, przejazdy rowerowe (dla dorosłych i dla dzieci i młodzieży), warsztaty edukacyjno-konsultacyjne (dla dzieci i młodzieży), e-formularze: opinii i z mapą. Powyższe oraz kwestia wzrastającego zainteresowania przemieszczaniem się po mieście na rowerze (ze względu m.in. na zmiany klimatyczne i potrzebę ochrony środowiska, szybkość i komfort przemieszczania się, dbanie o zdrowie i dobre samopoczucie) spowodowało bardzo duże zaangażowanie w konsultacje.

Poprzez opisane formy konsultacji zgłoszono ponad 2500 opinii. Uogólniając, do najważniejszych należą: dalszy rozwój infrastruktury rowerowej w mieście; wskazanie alternatywnych tras rowerowych dla istniejącej sieci drogowej; konieczność łączenia w spójną sieć istniejących tras rowerowych i uzupełnianie luk w sieci i w trasach rowerowych; poprawa nawierzchni DDR (poprawa jakości, zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa użytkowników, rezygnacja z kostek Bauma i prowizorycznych malowanych separatorów tras rowerowych; połączenie gmin ościennych i Wrocławia siecią dróg rowerowych; zadbanie o zieleń wzdłuż tras rowerowych (w tym zieleń izolacyjną); wprowadzenie działań znacznie poprawiających bezpieczeństwo osób poruszających się na rowerach; rozbudowa infrastruktury zabezpieczającej i umożliwiającej przechowywanie pojazdów (np. parkingów rowerowych i wiat); rozwój Wrocławskiego Roweru Miejskiego (konieczność utworzenia nowych stacji w nowych lokalizacjach; wprowadzenie rowerów specjalnych i cargo, dostępność jednośladów przez cały rok); rekomendowanie rozwoju miejskich programów edukacyjnych i



promocyjnych (np. dot. bezpiecznej jazdy na rowerze i bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu).

Należy zaznaczyć, że konsultacje potwierdziły wzrastające zainteresowanie przemieszczaniem się po mieście na rowerze oraz potrzebę kompleksowych i różnorodnych działań w tym obszarze, aby liczba osób korzystających z rowerów stale rosła, co będzie miało bardzo pozytywne dla Wrocławia skutki m.in: społeczne, zdrowotne, środowiskowe czy przestrzenne.

Partnerzy lokalni

Partnerami konsultacji były dwie organizacje pozarządowe z Wrocławia:

Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej i **Serce Szczepina**, które odpowiadały za przeprowadzenie warsztatów dla dzieci i młodzieży. Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej zorganizowało oraz moderowało także rowerowy przejazd konsultacyjny dla młodych mieszkańców i mieszkanki Wrocławia.



INFORMACJA O REALIZATORACH

Organizator konsultacji: Wydział Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia

Wsparcie w realizacji: Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich

Inicjator konsultacji: Biuro Zrównoważonej Mobilności

Wsparcie merytoryczne: Wydział Inżynierii Miejskiej, Zarząd Zieleni Miejskiej

Realizatorzy/ki: Tadeusz Mincer, Anna Cwynar (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich); wsparcie: Hanna Achremowicz (Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej), Joanna Klima (Stowarzyszenie Serce Szczepina)

Opracowanie raportu: Iwona Nowak, Maria Rudnicka (Fundacja na Rzecz Studiów Europejskich), Hanna Achremowicz (Stowarzyszenie Edukacji Krytycznej)

Konsultacje oraz raport przygotowane zostały w ramach zadania publicznego „Wsparcie Procesów Konsultacji Społecznych na terenie Gminy Wrocław w latach 2020–2022” realizowanego przez Fundację na Rzecz Studiów Europejskich, współfinansowanego ze środków Gminy Wrocław.

Wrocław miasto spotkań



WROCLAW
ROZMAWIA



STOWARZYSZENIE
ŻÓŁTY PARASOL



WFO
WROCLAWSKIE
FORUM OSIEDLOWE



