



Jak rozwijać komunikację rowerową?

Załączniki do raportu z konsultacji społecznych

ZAŁĄCZNIK 1 – NOTATKA Z E-SPOTKANIA

Spotkanie odbyło się w środę, 23.06.2021 r., w godz. 17:30–19:30 na platformie do webinarów Clickmeeting. 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.

Spotkanie, w którym uczestniczyło 16 osób, podzielone zostało na następujące części:

1. wprowadzenie organizacyjne oraz omówienie przebiegu procesu konsultacyjnego (FEPS),
2. wprowadzenie merytoryczne dot. Planu działań rowerowych do 2030 r. (Oficer Rowerowy),
3. Zaprezentowanie sposobu działania geoankiety (Oficer Rowerowy),
4. Odpowiadanie na pytania mieszkanki i mieszkańców zadawanych poprzez czat oraz ustnie; dyskusja.

Pytania i opinie złożone przez uczestniczki i uczestników spotkania dotyczyły przede wszystkim kwestii rozwoju dróg rowerowych - mieszkanki i mieszkańcy nie tylko dopytywali o istniejące ścieżki i zgłaszali potrzebę tworzenia nowych dróg, ale i wypowiedzieli się w zakresie oznakowania ścieżek dla rowerów, rodzaju ich nawierzchni oraz konieczności zapewnienia infrastruktury, która byłaby bezpieczna dla rowerzystek i rowerzystów.

Oprócz rozwoju ścieżek rowerowych, wśród ważnych zadań inwestycyjnych mieszkanki i mieszkańcy wymieniali także tworzenie zamkniętych wiat dla rowerów, również na terenach poza komunalnych. 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.



Kolejnym tematem istotnym były działania edukacyjne Miasta - dopytywano m.in. o akcje promujące przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, w tym używanie świateł przez rowerzystów, oraz podkreślano znaczenie prowadzenia kampanii zachęcających do przemieszczania się rowerem po mieście.

Pozostałe pytania i opinie dotyczyły: oświetlenia i systemu ITS, finansowania infrastruktury rowerowej, a także przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez rowerzystów.

Część osób zadawała również pytania mające na celu wyjaśnienie sposobu zgłaszania opinii przez geoankietę oraz możliwości udziału w kolejnych formach konsultacji.

Z pytaniami i postulatami mieszkańców i mieszkanki można zapoznać się poniżej.

Pytania i opinie zgłoszone podczas e-spotkania

Pytania i opinie dot. dróg dla rowerów (DDR)

Pytanie: Czy miasto skończyło już z polityką tworzenia ścieżek rowerowych z kostki brukowej? Czy planowana jest zmiana nawierzchni tam, gdzie taka kostka leży (np. wały nad Odrą)?

Pytanie: W jakim celu na DDR montowane są słupki na środku drogi (np. na świeżo wyremontowanej ul. Obornickiej, na której są pojedyncze słupki i namalowanie linie w kształcie rombu)? To stwarza zagrożenie.

Pytanie: Czy Miasto planuje wprowadzenie oznaczeń poziomych na drogach rowerowych (np. linie warunkowego zatrzymania na krzyżówkach rowerowych), aby uporządkować pierwszeństwo na DDR?

Pytanie: Czy możliwe jest wprowadzenie jako rutyny oznaczeń dróg jednokierunkowych za pomocą strzałki? Wiele osób jeździ pod prąd, a strzałki są dobrym punktem odniesienia.

Pytanie: Czy mają Państwo plan rozmów z instytucjami odpowiedzialnymi za urządzenia wodne w sprawie połączenia przez służbę Opatowice i rodzaju nawierzchni na wałach?



Pytanie: Na mapie tras jest przedstawiona trasa alternatywna biegnąca z Psiego Pola do ul. Rychtalskiej, trasa ta biegnie po torach. Jak to ma wyglądać w praktyce? Co z przekroczeniem mostu kolejowego obok Mostów Warszawskich? Przypomnę, że Miasto dopiero co przekreśliło pomysł na kładkę przy Mostach Osobowickich.

Pytanie: Czy na nowych trasach DDR będą wydzielone, a najlepiej wyniesione i odseparowane od jezdni?

Pytanie: Co z trasami, o które osiedla zabiegają już od dłuższego czasu i Biuro Zrównoważonej Mobilności oceniło je jako zasadne? Czy one zostaną dodane do Planu Działań Rowerowych z automatu, czy nadal trzeba o nie zabiegać?

Pytanie: Jakie działania są prowadzone w celu połączenia centrum z gminami ościennymi, np. Wrocław Zakrzów z Prusowicami (gm. Długołęka), Wrocław Pawłowice z Ramiszowem (gm. Długołęka)? Jak wygląda współpraca z gminami sąsiednimi, jak stymulowane są takie gminy do współdziałania z Wrocławiem w tym zakresie?

Pytanie: Chciałabym dopytać o to połączenie Zakrzowa z Mirkowem, bo faktycznie słyszałam o deklaracji w tym temacie. Czy to deweloper inwestycji przy ul. Zatorskiej miałby wykonać odcinek do granic miasta czy też Gmina Wrocław?

Pytanie: Połączenie ul. Zatorskiej z ul. Odolanowską i skrzyżowanie ze światłami z al. Sobieskiego oraz nowa pętla autobusowa też mają zostać zrobione według UM przez tego samego dewelopera. Zastanawiam się, czy to realne, że jeszcze dołoży się do tego drogę rowerową?

Opinia: Proszę o remont nawierzchni (choćby cząstkowy) ścieżki rowerowej z Psiego Pola do centrum wzdłuż al. Sobieskiego (obok Korony), bo są tam niebezpieczne miejsca. Czekam też z utęsknieniem na normalne połączenie Zakrzowa z Psim Polem (ul. Siedzikówny, a potem gruntową i zarośniętą Mirkowską do Kiełczowskiej).

Pytanie: Czy jest możliwość zwiększenia liczby dróg organizowanych podobnie jak ul. Nowa? Tak organizowane mogłyby być ulice wewnątrz osiedli, dzięki temu bez



przebudowy możliwe byłoby zwiększenie liczby tras rowerowych. Przykładami mogą być ulice: Żelazna, Kłosa, Grochowa.

Komentarz: Czy ktoś mógłby krótko opisać, jakie rozwiązanie wdrożono na ul. Nowej?

Pytanie: Czy jest szansa na szybką naprawę zdezelowanego od południa zjazdu do Bramy Oławskiej (dojazdu do rampy)?

Pytanie: Czy planują Państwo na pl. Orłąt Lwowskich, pod dawnym biurowcem Credit Agricole, dwukierunkową drogę dla rowerów od kładki nad fosą do ul. Braniborskiej?

Opinia: Rowerzyści preferują spokojniejsze drogi wzdłuż zieleni. Przykładowo na ul. Piłsudskiego nie ma wielu rowerzystów, a wszystkie parkowe drogi pełne, nawet jak są jeszcze niedokończone.

Komentarz: Rowerzyści chcieliby jeździć ul. Piłsudskiego, ale nie ma tam warunków dla grup innych niż młodzi silni mężczyźni i MAMILe (według P. Walkera; z ang. Middle Aged Man in Lycra). Gdyby zamknąć (na weekend) ul. Piłsudskiego dla samochodów i tramwajów - rowerzyści pojawiliby się od razu.

Opinia: Bardzo proszę o poważne przeanalizowanie wybudowania trasy rowerowej od ul. Lotniczej, przez ul. Bajana, ulicami: Bystrzycką, Koszalińską, Kołobrzeską, Żernicką, Płaską, Graniczną do ul. Strzegomskiej. Pozwoli to na dojazd mieszkańcom centrum Wrocławia do parku Tysiąclecia.

Pytania dot. kampanii edukacyjno-promocyjnych

Pytanie: Jakie akcje są planowane w celu zwiększenia przestrzegania przepisów ruchu drogowego?

Pytanie dot. okresu jesienno-zimowego: Czy można zorganizować akcje promujące używanie świateł i ich właściwe ustawienie? Dziś dużo rowerzystów nie ma świateł w ogóle (nawet nocą), a jak już mają, to zbyt silne, świecące innym po



oczach. Nawet rowery miejskie mają przednie oświetlenie za wysoko – nie świecą na drogę parę metrów przed sobą, tylko w twarze osób jadących z naprzeciwka.

Opinia: Odnosnie promocji i nauki jazdy na rowerze, bardzo mało osób (rodziców) w mieście wie o istnieniu miasteczka ruchu drogowego na pl. Zamenhofa. Warto uwzględnić jego istnienie w planie promocyjnym oraz wyremontować (udrożnić) prowadzące do niego drogi rowerowe.

Pytanie: Czy można przeznaczyć jakieś pieniądze na społeczną kampanię reklamową promującą przejazdy rowerowe np. na billboardach czy w MPK?

Pytania i opinie dot. Wrocławskiego Rowery Miejskiego (WRM)

Pytanie: Czy rozważali Państwo wprowadzenie jakiegoś abonamentu na rowery miejskie, być może w pakiecie z Urbancard?

Pytanie: Rowery WRM są w kiepskim stanie. Korzystam od kilku miesięcy i praktycznie w każdym są nie wyregulowane przerzutki, i słabe hamulce. Czy WRM ma biuro we Wrocławiu? (Wiem, że w aplikacji można komentować stan roweru po zakończeniu wypożyczenia.)

Opinia: Obecne 20 min. bezpłatnej jazdy WRM może prowokować rowerzystów do niebezpiecznego zachowania, przejazdu na czerwonym, żeby dojechać w darmowym czasie.

Pozostałe pytania i opinie

Pytanie: Miasto stawia wiaty rowerowe na podwórkach komunalnych. Czy rozważa również jakieś formy współpracy ze spółdzielniami mieszkaniowymi, aby podobne rozwiązania stosować na terenach pozakomunalnych?

Opinia: W nowych planach zagospodarowania powinny znajdować się zapisy wprowadzające obowiązek tworzenia rowerowni w nowych inwestycjach.

Pytanie: Kiedy policja lub straż miejska zajmie się rowerzystami, którzy zupełnie lekceważą przepisy ruchu i są postrachem dróg i chodników?



Pytanie: Czy Miasto weryfikuje, ile osób (rowerzystów) w ogóle reaguje na sygnalizację świetlną?

Pytanie: Czasem tramwaj na skrzyżowaniu z systemem ITS dostaje zielone światło, a piesi i rowerzyści na przejeździe równoległym do torów tramwajowych nie, mimo że wystarczyłoby dla nich czasu na zielone światło. Czy może się to zmienić?

Pytanie: Jest wiele skrzyżowań, gdzie piesi i rowerzyści nie dostają zielonego światła, gdy samochody mają zielone światło do skrętu w prawo. Czy jest możliwe, by takie miejsca zastępować czerwonym światłem i strzałkami w prawo dla samochodów i zielonym światłem dla pieszych i rowerzystów?

Opinia: Skrzyżowania T ze światłami są teraz dziwne. Jest dużo czasu na bezpieczny przejazd, a mimo tego świeci się czerwone światło. Samochody, piesi i rowerzyści mają zielone w innym momencie. Przykład: skrzyżowanie ulic Piłsudskiego i Pułaskiego w kierunku wiaduktu.

Pytanie: Jakie pieniądze z Miasta idą na budowę dróg rowerowych od 2015 roku corocznie, jaki jest przyrost tych środków?

Pytanie: Czy jest możliwość pozyskania dodatkowych środków na budowę dróg rowerowych z innych źródeł finansowych, nie tylko z kasy gminy? Wydaje się, że to powinno się wpisywać w politykę walki ze zmianami klimatycznymi, na co będą bardzo duże środki.

Pytanie: Jaka jest opinia p. Oficera na temat łączenia ruchu pieszych i rowerzystów w tym samym korytarzu?

Pytanie: Czy czytali Państwo książkę Petera Walkera?

Pytania dot. geoankiety i spotkania konsultacyjnego

Pytanie: Czy dobrze rozumiem, że trasy nazwane alternatywnymi to takie, których jeszcze w sumie fizycznie nie ma (chodzi np. o ul. Zaporoską)?

Pytanie: Jak zaznaczać na mapie niebezpieczne skrzyżowania w ciągu istniejących dróg rowerowych?



Pytanie: Jak zgłaszać miejsca, gdzie dochodzi do niebezpiecznych sytuacji przez nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego, zbyt szybką jazdę na rowerze, jazdę pod prąd?

Pytanie: Czy w przypadku propozycji tras istotna dla Państwa jest również sugestia, czy to ma być ścieżka rowerowa czy ciąg pieszo-rowerowy, czy Urząd będzie o tym sam decydował?

Pytanie dot. ul. Osobowickiej: Trasa z mostu Milenijnego kończy się przy cmentarzu, DDR dalej nie ma. Część osób jeździ chodnikiem, bardzo mało jezdnią, a większość wałami, ale z wałów nie ma zjazdu w ulice: Łużycką, Serbską i Czeską. Jak w takim razie zaznaczyć taką propozycję w ankiecie?

Pytanie: Czy w ankiecie można również zgłosić jakąś ulicę do uspokojenia (taką, gdzie kierowcy przyzwyczaili się do szybkości i znaki im nie wystarczają)?

Pytanie: Czy jeśli wypełniłam już ankietę, ale teraz już wiem, że mogłam zrobić to lepiej i przyszły mi pomysły nowych propozycji, to mogę ją wypełnić jeszcze raz?

Pytanie: Co z tematem WRM? Temat był przedstawiony w agendzie, a teraz nie jest omawiany.



ZAŁĄCZNIK 2 - NOTATKA Z PRZEJAZDU ROWEROWEGO

Rowerowy przejazd konsultacyjny dla dorosłych miał miejsce 26.06.2021 r. w godz. 10:00-12:00. Uczestniczki i uczestnicy rajdu spotkali się z urzędniczkami i urzędnikami (Urszulą Jagielnicką, Moniką Kozłowską-Święconek, Katarzyną Kusowską i Jakubem Szymczakiem z Biura Zrównoważonej Mobilności UM) oraz moderatorami (Anną Cwynar z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich i Krzysztofem Zientalem z Wydziału Partycypacji Społecznej UM) na punkcie startowym przy pl. Wolności.

Po przywitaniu i krótkim wprowadzeniu zebrani zostali podzieleni na 2 grupy i wyruszyli na objazd po centrum miasta. Grupę pierwszą, mającą za zadanie przejazd centrum Wrocławia po trasach na osi północ-południe, prowadziła Katarzyna Kusowska. Na czele grupy drugiej (trasy wschód-zachód) jechał Jakub Szymczak. Oba zespoły co jakiś czas zatrzymywały się na podanych wcześniej przez prowadzących przystankach. Podczas postojów urzędniczki i urzędnicy omawiali pomysły i wyzwania związane z poprowadzeniem drogi dla rowerów na przejechanych odcinkach, uczestniczki i uczestnicy rajdu mogli zaś zadawać pytania oraz zgłaszać opinie dot. przebytych odcinków trasy. Pytania i opinie były notowane przez moderatorów i zostały przedstawione poniżej. Łącznie w rajdzie rowerowym po centrum Wrocławia wzięło udział 11 osób.

Grupa wschód-zachód

Prowadzący: Jakub Szymczak, moderatorka: Anna Cwynar

Trasa: pl. Wolności -> ul. Zamkowa -> ul. Gepperta -> pl. Solny -> Rynek -> ul. Odrzańska -> ul. Malarska -> ul. Łazienna -> ul. Malarska -> Kotlarska -> pl. Nowy Targ -> ul. Purkyniego -> Most Grunwaldzki -> pl. Społeczny -> al. Słowackiego -> pl. Dominikański -> ul. Wita Stwosza -> Rynek -> ul. św. Mikołaja -> pl. Jana Pawła II

Przystanek 1: ul. Odrzańska/ul. Kotlarska

1. Na ul. Gepperta przy pl. Solnym znajduje się fragment jezdni odseparowany słupkami. Dla jakich użytkowników ruchu jest przeznaczona ta przestrzeń?



Czy jest to droga dla rowerów? Brakuje oznaczenia, dla kogo to miejsce zostało wydzielone.

Wyjaśnienie: Jest to poszerzony chodnik.

2. Na omawianym odcinku trasy, podobnie jak na ul. Kotlarskiej, kostka brukowa jest nierówna i niestarannie ułożona. Wpływa to znacznie na zmniejszenie komfortu jazdy.
3. Dodatkowo na zmniejszenie komfortu i spadek bezpieczeństwa jazdy wpływają ponemieckie szyny w jezdni. Czy można je usunąć? Jeśli nie, to jakie rozwiązania można zastosować, żeby zapobiec niebezpiecznym sytuacjom związanym z najeżdżaniem rowerzystów na tory?

Przystanek 2: ul. Łazienna/ ul. Rzeźnicza

1. Nowy bulwar nad fosą koło dawnego szpitala przy pl. Jana Pawła II to bardzo fajna przestrzeń dla rowerzystów i pieszych.
2. Opinia skierowana do Oficerki Pieszrej: Na rogu ul. św. Mikołaja i pl. Jana Pawła II (obok budynku MBanku) przy zejściu do przejścia podziemnego należy postawić słupki, gdyż parkują tam samochody, blokując przestrzeń pieszym.
3. Jak będzie wyglądał ruch rowerowy poprowadzony nowymi bulwarami powstającymi po obu stronach mostu Sikorskiego?

Przystanek 3: pl. Nowy Targ

1. Brakuje oznakowania tras rowerowych w centrum. Jadąc na rowerze przez Stare Miasto trudno jest zaplanować trasę z punktu A do punktu B nawet mieszkańcom Wrocławia, nie mówiąc o turystach. Należałoby wykonać takie oznaczenia tras rowerowych, żeby prowadziły one rowerzystów przez centrum Wrocławia.
2. Również na Nadodrze ścieżki rowerowe są bardzo zaplątane.
3. Skrzyżowanie ul. Purkyniego z ul. Św. Katarzyny od strony ul. Purkyniego jest niebezpieczne dla rowerzystów.
4. Most Piaskowy - rowery mogą przemieszczać się po jezdni, na której są tory tramwajowe. Szyny powinny być wypełnione np. specjalną gumą, aby zminimalizować zagrożenie dla przejeżdżających mostem rowerzystów.



Przystanek 4: skrzyżowanie ul. Purkyniego i pl. Powstańców Warszawy, za przejazdem przy przystanku "Urząd Wojewódzki"

1. Trasa mogłaby zostać poprowadzona przez teren obecnego parkingu Urzędu Wojewódzkiego bądź wzdłuż Odry.
2. Na przejeździe rowerowym w 2 miejscach są studzienki oraz nierówna kostka Bauma, co zmniejsza komfort jazdy.
3. Brakuje przejazdu rowerowego przy przejściu dla pieszych łączącym bezpośrednio Muzeum Narodowe i Urząd Wojewódzki, na tym przejściu dla pieszych należy wyregulować sygnalizację świetlną.

Przystanek 5: zielony skwer między Urzędem Wojewódzkim a Mostem Grunwaldzkim

1. Należy wykonać zjazd rowerowy przy Urzędzie w miejscu przeddeptu, rowerzyści skracają sobie w ten sposób drogę.
2. W którym miejscu należałoby poprowadzić ścieżkę? Przy chodniku od strony jezdni, który już i tak jest wąski, i po którego środku stoją znaki drogowe? Czy też po drodze szutrowej oddzielonej od jezdni pasem zieleni?
3. Droga rowerowa w tym miejscu najprawdopodobniej musiałaby być szutrowa bądź z kostki ze względu na obostrzenia konserwatorskie. Można by też zrobić drogę częściowo szutrową, a częściowo z kostki (jak odrobinę dalej, za parkingiem Urzędu Wojewódzkiego).
4. Na moście Grunwaldzkim nie widać osoby jadącej z naprzeciwka, rowerzyści rzadko korzystają z luster.
5. Po obu stronach mostu Grunwaldzkiego powinny zostać wykonane oddzielne kładki rowerowe.

Przystanek 6: pl. Społeczny/ al. Słowackiego

1. Przejazd pod pl. Społecznym: zjazdy do tunelów podczas deszczu stają się śliskie, trudno jest "wyrobić" na zakręcie.
2. Tunele są ciemne, należałoby je doświetlić.
3. Kratki do spływu wody - niektóre są naprawdę duże, opony małych rowerów mogą w nich "ugrzęznąć".



4. Al. Słowackiego - trasa mogłaby zostać poprowadzona wzdłuż ulicy (zewnątrznym chodnikiem) lub najbliższą alejką parkową. Ze względu na postoje autobusów na al. Słowackiego lepszym rozwiązaniem jest chyba poprowadzenie ścieżki alejką parkową (mimo że wydłuża to czas jazdy), choć alejka ta jest wyłożona bardzo śliską kostką.

Przystanek 7: Błogosławionego Czesława/ pl. Dominikański

1. Trasa rowerowa na al. Słowackiego na odcinku koło Muzeum Architektury powinna zostać wyznaczona kosztem istniejących tu obecnie miejsc parkingowych. Miejsca te są tutaj niepotrzebne ze względu na duży parking kubaturowy w Galerii Dominikańskiej.
2. Przy pl. Dominikańskim (od strony Galerii Dominikańskiej) znajduje się kilka postojów autobusów. Ze względu na ich wyjazdy trasa rowerowa, oznaczona wyłącznie białą strzałką na jezdni, jest na tym odcinku niebezpieczna. Być może należałoby się zastanowić nad wydzieleniem drogi dla rowerów na czerwono? Innym rozwiązaniem mogłoby być zwężenie pasów dla samochodów w celu uzyskania dodatkowego miejsca dla rowerzystów.
3. Przy zjeździe w prawo z ul. Błogosławionego Czesława w kierunku pl. Dominikańskiego, przed przejściem dla pieszych brakuje zatoki dla rowerów.

Przystanek 8: Rynek (róg ulic: Odrzańskiej i św. Mikołaja)

1. Północna pierzeja rynku znajduje się na głównej osi wschód-zachód. Problemem jest jednak to, że przemieszcza się tędy dużo pieszych. Dodatkowo w sezonie przechodnie zatrzymują się przy ogródkach piwnych oraz podziwiają montowane tu wystawy plenerowe. Może to powodować zwolnienie jazdy rowerzystów.
2. Być może alternatywna trasa tranzytowa w stosunku do północnej pierzei Rynku mogłaby biec ul. Igielną (minusy: Igielna jest bardzo wąska, ulica ta jest oddalona od głównych proponowanych tras na osi wschód-zachód).
3. Inną alternatywą jest poprowadzenie trasy ul. Kotlarską.
4. Na części ul. Wita Stwosza brakuje oznakowań drogi rowerowej.
5. Ogólna opinia dot. nawierzchni ulic w centrum: w zapadłym bruku na poboczach jezdni zbierają się kałuże. Rowerzyści, chcąc ominąć je, zjeżdżają



na środek jezdni, co często powoduje konflikt z przemieszczającymi się po ulicach autami.

Przystanek 9: ul. św. Mikołaja/pl. Jana Pawła II

1. Opinia dot. ul. Św. Mikołaja (odcinka między Rynkiem a ul. Kazimierza Wielkiego): po północnej stronie jezdni znajdują się ogródki piwne, przez co ulica staje się bardzo wąska. W rezultacie ścieżka rowerowa, która wyznaczona jest pod prąd, kieruje rowerzystów wprost na jadące z naprzeciwka samochody. Na tym odcinku znajdują się stare szyny tramwajowe, co dodatkowo utrudnia jazdę i ew. manewry.
2. Opinia dot. ul. Św. Mikołaja (odcinka między ul. Kazimierza Wielkiego a pl. Jana Pawła II): do pewnego momentu ulicą biegnie wydzielona ścieżka dla rowerów, która jednak nagle się kończy i trzeba zjechać na jezdnię, uważając na jadące z tyłu samochody. Miejsce to jest bardzo niebezpieczne.
3. Powinno się połączyć bulwar nad fosą przy dawnym szpitalu z promenadą Staromiejską.
4. Ogólna opinia dot. wszystkich ścieżek rowerowych: należy planować kosze rowerowe wzdłuż DDR.
5. Ogólna opinia: bardzo ważne są dojazdy do przystanków kolejowych w gminach podwrocławskich. Dzięki temu ich mieszkańcy będą mogli w łatwy sposób przesiąść się z roweru na pociąg.

Grupa północ-południe

Trasa: pl. Wolności -> Promenada Staromiejska -> ul. Bożego Ciała -> ul. Widok -> ul. Szewska -> pl. Nankiera -> ul. Piaskowa -> pl. Nankiera -> ul. Uniwersytecka -> ul. Więzienna -> ul. Nożownicza -> ul. Odrzańska -> Rynek -> pl. Solny -> ul. Gepperta -> ul. Zamkowa -> pl. Wolności -> ul. Muzealna -> pl. Muzealny -> ul. Piłsudskiego

Przystanek 1: pl. Teatralny (przy Teatrze Lalek)

1. W obszarze staromiejskim powinna być Strefa Tempo 30. Powinno się ją fizycznie egzekwować poprzez budowę infrastruktury spowalniającej dla aut.



2. Szczególnie na zakręcie ul. Bożego Ciała potrzebne są elementy spowalniające, aby kierowcy nie byli zaskakiwani wyniesionym przejściem i bliskim przejazdem rowerowym. Proponuje się wykonać tu spowolnienie ruchu poprzez oznakowanie poziome grubowarstwowe (poprzeczne linie na jezdni).
3. Wyniesienie przejścia przy Teatrze Lalek jest bardzo dobre i potrzebne.
4. Najlepiej, gdyby na ul. Bożego Ciała był jeden pas ruchu dla aut. Powinno się dążyć do ograniczania ruchu samochodowego na Starym Mieście.
5. Dla zmniejszenia kosztów wykonania nowej drogi dla rowerów na odcinku ul. Bożego Ciała proponuje się wykorzystać do tego istniejący asfalt - np. wydzielić na nim pas rowerowy.
6. Do jazdy rowerem wzdłuż ulic nie zachęcają szybko pędzące auta, dlatego powinno się, wraz z budową dróg dla rowerów, spowolnić ruch kołowy - wymuszać na nim jazdę według obowiązujących ograniczeń prędkości.
7. Ul. Główna (boczna ul. Słubickiej) na Szczepinie mogłaby być tzw. ulicą rowerową, jak ul. Nowa.

Przystanek 2: Barbara (skrzyżowanie ulic: Kazimierza Wielkiego i Szewskiej)

1. Nawierzchnie na drogach rowerowych nie powinny być z kostki brukowej, łupanej.
2. Zielone ściany i w ogóle zieleń przy ciągach rowerowych są bardzo dobre.
3. Przy ul. Grabiszyńskiej, również na rogu z ul. Żytnią, oraz na ul. Solskiego nagminnie zdarza się, że dostawcy parkują na drodze dla rowerów. Powinno się w takich miejscach egzekwować zakaz parkowania.

Przystanek 3: ul. Piaskowa (przed Wydziałem Filologicznym UW)

1. Z ul. Szewskiej główny ruch północ-południe powinien być kierowany na Wyspę Piasek do pl. Bema. Stamtąd bowiem jest rozwidlenie w różnych kierunkach do północnych osiedli Wrocławia. Ten kierunek wydaje się sensowniejszy z perspektywy osób przekraczających Stare Miasto tranzytowo.



2. Przejazd przez ul. Piaskową w kierunku mostu Piaskowego musi zostać uporządkowany. Jest to bardzo ważne dla utrzymania komfortowego przejazdu z pl. Nankiera na Wyspę Piasek.
3. Na ul. Świętej Jadwigi wystarczyłoby położyć asfalt między torami i tamtędy zorganizować przejazd rowerowy.
4. Bardzo dobrym rozwiązaniem, tam gdzie rowerem przekracza się jezdnię, są tzw. sierżanty. To znakomity sygnał dla kierowców, że w tym miejscu jeżdżą rowerzyści i powinni oni zwrócić na nich szczególną uwagę. Dla rowerzysty zaś to punkt odniesienia, że może się w danym miejscu poruszać. Takie sierżanty mogłyby powstać zarówno na przejeździe przed mostem Piaskowym, jak i na ul. Świętej Jadwigi.
5. Najlepszą nawierzchnią dla dróg rowerowych jest oczywiście asfalt. Opcjonalnie w obszarze staromiejskim akceptowalne są duże płyty granitowe, może być też duża kostka granitowa, ale powinna być cięta i spoinowana trwale, aby była możliwie równa i pozbawiona faz i zagłębień.
6. Przy drogach rowerowych powinny być wykonywane tylko krawężniki ścięte ukośnie, a nie o kącie prostym.
7. Na pl. Nankiera wystarczyłby przejazd na zasadach ogólnych i kontrapas.
8. Dobrym rozwiązaniem dla dróg rowerowych na obszarze Starego Miasta może być tzw. droga rowerowa (jak na ul. Nowej). Takie rozwiązanie pozwala na zachowanie geometrii drogi (istniejących krawężników i podziału na chodnik i jezdnię) i nie wprowadza rewolucji w organizacji ruchu.
9. Dobrym przykładem wprowadzenia uspokojenia ruchu, a więc i stworzenia lepszych warunków dla rowerzystów, jest ul. Mielecka. Bez większej przebudowy i wysokich kosztów, wraz z uporządkowaniem parkowania, wprowadzono tam nową jakość. Wiele ulic można tak tanim kosztem przystosować również pod względem komfortu dla ruchu rowerowego.

Przystanek 4: ul. Kuźnicza, róg z ul. Uniwersytecką

1. Korytarz przez ul. Szewską przedłużyć do skrzyżowania z pl. Uniwersyteckim, tam poprowadzić po na zasadach ogólnych, najlepiej przystosowując istniejącą kostkę do przejazdu rowerem, i doprowadzić do wylotu do ul. Grodzkiej przez Bramę Uniwersytecką.



2. Ul. Szewska jest lepsza dla ruchu rowerowego niż ul. Kuźnicza. Na ul. Kuźniczej bowiem częstsze są sytuacje konfliktowych z ruchem pieszych - np. ogródki gastronomiczne, skrzyżowania z ulicami poprzecznymi.
3. Powinno się polepszyć oznakowanie pionowe i poziome. Jest ono bardzo ważne dla utrzymania płynnego i bezpiecznego ruchu. Ewentualnie można dodawać dodatkowe informacje o istniejącej infrastrukturze, sposobie organizacji ruchu lub sytuacji konfliktowej z innym ruchem.
4. Dla edukacji są świetne imprezy promujące ruch rowerowy i zrównoważoną mobilność.
5. W Bydgoszczy była bardzo dobra aplikacja pn. Bydgoszcz stolicą rowerową Polski, zawierająca mapy i informacje przydatne dla rowerzystów.
6. Sposobem na sprawdzenie, gdzie postawić dodatkowe oznakowanie lub informacje, mogą być przejazdy badawcze z rowerzystami. Wskazali by oni najbardziej newralgiczne punkty, które mogą wprawiać w konsternację lub wywołać konflikty.
7. Bardzo potrzebna jest infrastruktura rowerowa na ul. Mickiewicza.

Przystanek 5: Rynek (róg ul. Odrzańskiej z ul. św. Mikołaja)

1. Sierżanty są potrzebne, ale dość szybko się ścierają. Należy zadbać o ich jak najtrwalsze istnienie.
2. Powinien być możliwy przejazd rowerem przez Rynek. Osoby na rowerach akceptują, że pieszy ma tu pierwszeństwo i mają świadomość, że przejeżdżają wolniej, jednakże uważają, że brak przejazdu będzie niekorzystny.
3. Na osi przejazdu przez Rynek z północy na południe można by wykonać sierżanty wyznaczające korytarz przejazdu - najlepiej gdyby były one trwałe, np. z ciemnej kostki.
4. Można pomyśleć o wyznaczeniu na Rynku ograniczenia prędkości dla rowerów.
5. Z dwóch pokazanych korytarzy przy zrealizowaniu lepszej nawierzchni (z kamiennych płyt) wybrany został ten przez ul. Szewską. Ten przez ul. Odrzańską i Rynek też jest jednak potrzebny.
6. Kostka gładka jest śliska, szczególnie po deszczu. Akceptowalne jest zastosowanie takiej nawierzchni, jakiej na szpilkostradzie.



7. Potrzebna jest realna edukacja rowerowa.

Przystanek 6: pl. Solny (róg ul. Ofiar Oświęcimskich i ul. Gepperta)

1. Osoby poruszające się rowerami akceptują, że w ścisłym centrum nawierzchnie nie będą w pełni wygodne, a również będą miały wyższy standard wykończenia. Ważne jest też, aby Stare Miasto zachowało swoje walory krajobrazowe i historyczne. Najgorsza jest kostka niecięta i ułożona nierówno o szerokich, niewypełnionych spoinach. To, co wpływa na minimalny komfort jazdy to kostka ułożona równo, przycięta przynajmniej od góry, ułożona możliwie blisko siebie z pełnym wypełnieniem spoin (żywicą lub betonem). Lepiej, gdy jest to standard szpilkostrady. A najlepiej jeśli to będą duże płyty, ułożone bezspoinowo.
2. Na ul. Piłsudskiego, na odcinku od ul. Lelewela do ul. Grabiszyńskiej, po stronie płd.-zach. mogłaby być dwukierunkowa droga dla rowerów. Jadąc od środkowej części ul. Piłsudskiego w kierunku Grabiszynka, można by wtedy przed ul. Lelewela przekraczać jezdnię i drugą stroną kierować się w ul. Grabiszyńską.



ZAŁĄCZNIK 3 - NOTATKA Z E-SPOTKANIA Z PRZEDSTAWICIELAMI ZARZĄDÓW OSIEDLI

Spotkanie odbyło się we wtorek, 29.06.2021 r., w godz. 17:30–19:30 na platformie Zoom. Za moderację spotkania odpowiadali: Anna Cwynar i Tadeusz Mincer z Fundacji na Rzecz Studiów Europejskich (FEPS) przy wsparciu merytorycznym przedstawicieli Zespołu ds. Mobilności Aktywnej Biura Zrównoważonej Mobilności Urzędu Miejskiego: Katarzyny Kusowskiej oraz Jakuba Szymczaka.

Spotkanie, w którym uczestniczyło 12 przedstawicieli osiedli, podzielone zostało na następujące części:

1. Wprowadzenie organizacyjne oraz omówienie przebiegu procesu konsultacyjnego (FEPS).
2. Wprowadzenie merytoryczne dot. Planu działań rowerowych do 2030 r. (Biuro Zrównoważonej Mobilności).
3. Zaprezentowanie sposobu działania geoankiety (Biuro Zrównoważonej Mobilności).
4. Wyrażanie opinii przez przedstawicieli Zarządów Osiedli.

Z postulatami zgłaszanymi przez radnych można zapoznać się poniżej.

Opinie zgłoszone podczas e-spotkania z przedstawicielami Zarządów Osiedli

Osiedle Zacisze-Zalesie-Szczytniki / Krzysztof Zalewski

- 1) Opcja 1. Wykonanie ścieżki rowerowej na al. Kochanowskiego po pasie zieleni lub po ulicy.

Był pomysł, żeby na odcinku al. Kochanowskiego do ul. Czackiego ścieżka biegła po chodniku, zaś dalej na północ (do wałów) pasem zieleni.

Jednakże:

- na odcinku od mostu Szczytnickiego do kościoła chodnik ma mniej niż 2 m szerokości, więc ścieżka się nie zmieści,



- na odcinku od łuku (ul. Wojciecha z Brudzewa) do ul. Czackiego chodnik ma 3,5 metra szerokości. Jest tam jednak kościół i to jedyne miejsce, gdzie ludzie mogą zaparkować.

Opcja 2.

W związku z tym, że jest planowana ścieżka rowerowa do stadionu, proponujemy, żeby poprowadzić ścieżkę rowerową:

- a) albo do ul. Chopina i później ul. Chopina na północ,
 - b) albo ścieżką wzdłuż ul. Czarnej Wody, w miejscu, gdzie jest oświetlona aleja parkowa (tylko należałoby w pobliżu al. Różyckiego zrobić przebicie, żeby połączyć park Szczytnicki z terenem zielonym wzdłuż ul. Czarnej Wody).
- 2) 2 lata temu, podczas opiniowania alei Wielkiej Wyspy, złożyliśmy wniosek, żeby wykonać ścieżkę rowerową do Odry, na północ wzdłuż ul. Paderewskiego.
 - 3) Poprowadzenie ścieżki rowerowej ul. Czackiego nie jest dobrym pomysłem: są hopki, ulica jest wąska, ruch jest jednokierunkowy.

Osiedle Borek / Filip Matusiak

Na Borku mamy kilka miejsc w głównych ciągach, które wymagają pilnej zmiany, ponieważ ruch rowerowy jest coraz większy:

- 1) Skrzyżowanie ulic Kutnowskiej i Orlej: jadąc z miasta, wjeżdża się na drogę dla rowerów wzdłuż zajezdni tramwajowej i LIDL-a. Tam obecnie jest malutka wysepka między torami tramwajowymi a pasem dla samochodów w stronę południową. Zatrzymuje się na niej bardzo dużo rowerów jednocześnie - z jednej strony bowiem jedzie tramwaj, a z drugiej rowerzyści nie mogą stać na jezdni. Brakuje tam miejsca.
- 2) Skrzyżowanie al. Hallera z ul. Powstańców Śląskich: przez sam środek skrzyżowania jest poprowadzona droga dla rowerów. Na południu kończy się ona słupem i dwoma wąskimi (metrowymi) pasami. Propozycja: od południa ul. Powstańców Śląskich, tam gdzie są 2 pasy ruchu, do skrętu w lewo w al. Hallera, należałoby zrezygnować z jednego z pasów do lewoskrętu. Zamiast tego należy posadzić szpaler drzew i poprawić warunki dla rowerzystów.



- 3) Promenada Krzycka, odcinek między ul. Raclawicką a ul. Krzycką: potrzeba rozdzielania infrastruktury rowerowej od pieszej. Możliwe rozwiązania:
 - a) wprowadzenie ciągu przede wszystkim pieszego z jednej strony oraz ciągu przede wszystkim rowerowego z drugiej,
 - b) podzielenie ciągu pieszo-rowerowego na część dla rowerów i część dla pieszych.

Osiedle Ołbin / Paweł Wikliński

- 1) Na Ołbinie powstaje teraz jedna z głównych inwestycji rowerowych - trasa Wrocław - Długołęka w kierunku Mostów Warszawskich przez ul. Jedności Narodowej. Na odcinku ul. Jedności Narodowej, na którym przechodzi ona w ul. Poniatowskiego po wybudowaniu ścieżki rowerowej (od strony zachodniej - osiedla Nadodrze) został chodnik o szerokości 1 m. Infrastruktura rowerowa w całym Wrocławiu musi być tak projektowana, aby nie zabierała przestrzeni pieszym.
- 2) Wydzielona droga rowerowa prowadzona po ul. Jedności Narodowej przy skrzyżowaniu z ul. Rychtałską skręca w ul. Ustronie, która jest trasą zarówno dla rowerów, jak i samochodów (jest tam dużo samochodów, gdyż z Promenad Wrocławskich jedyną możliwością skrętu w lewo, w kierunku Mostów Warszawskich, jest właśnie przejazd przez ul. Ustronie). Pojawia się więc tam problem konfliktu rowerzystów i samochodów.
- 3) Przy projektowaniu tras brakuje wyjścia w teren, weryfikowania projektów z mieszkańcami czy z osobami, które poruszają się w danym rejonie. Zdarza się, że inżynierowie, projektując zgodnie z regułami, nie biorą pod uwagę pewnych uwarunkowań terenu, których być może nie widać z poziomu ogólnego.

Jesteśmy otwarci na konsultowanie tras na etapie ich projektowania, np. w ramach wspólnego przejazdu planowaną trasą.
- 4) Brakuje dokończenia ścieżki na ul. Nowowiejskiej od skrzyżowania z ul. Jedności Narodowej do skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego.
- 5) Brakuje połączenia ul. Sienkiewicza (proponowane alternatywne trasy przez ul. B. Prusa oraz ul. Grunwaldzką lub u. Benedyktyńską też są dobrym rozwiązaniem).



- 6) Brakuje ciągu przy ul. Piastowskiej, który połączyłby Ołbin i pl. Grunwaldzki (kontynuacja drogi dla rowerów biegnącej wzdłuż ul. Nowowiejskiej).
- 7) Miasto nie planuje wydzielonych ścieżek w strefie Tempo 30. Uważam, że jest to zły pomysł, gdyż mimo, że duża część Ołbina jest objęta tą strefą, to kierowcy nie przestrzegają ograniczeń. Powinny się tam znaleźć przynajmniej oznaczenia pokazujące, że jest tam ścieżka czy kontrapas rowerowy.
- 8) Ważne jest projektowanie sieci całościowo - drogi dla rowerów nie powinny urywać się nagle ze względu na istnienie jakichś parkingów czy połączenia ścieżek z drogami dla aut.

Osiedle Jagodno / Arkadiusz Petryszyn

- 1) Wszystkie drogi dla rowerów prowadzą do centrum, brakuje połączeń międzyosiedlowych: w kierunku Brochowa, Wojszyc, Ołtaszyna. Jest wprawdzie zaplanowana obwodnica, ale jest ona dość blisko centrum.
- 2) Organizacja ruchu w centrum miasta, przy Dworcu Głównym:
 - od ul. Hubskiej do ul. Robotniczej nie ma za bardzo jak przejechać. Planuje się poprowadzenie ruchu przez ul. Bogusławskiego - nie jest to jednak dobry pomysł, ponieważ to "zagłębienie imprezowe", gdzie ruch pieszy jest duży. Ul. Sucha bardziej nadaje się do poprowadzenia nia ruchu rowerowego.
 - Między ul. Suchą, a ul. Kościuszki przy ul. Pułaskiego brakuje przejazdu dla rowerów, jest ciasno, nawet nawierzchnia chodników jest złej jakości.

Osiedle Szczepin / Joanna Klima

- 1) Odcinek ul. Zachodniej między ul. Lubińską a ul. Zielonogórską to przykład miejsca, w którym występuje konflikt ruchu rowerowego i pieszego. Na odcinku tym jest wygodna ścieżka rowerowa poprowadzona obok bardzo wąskiego chodnika. Przebiega on tuż obok żywopłotów rosnących na terenie spółdzielni, które nie są regularnie przycinane, przez co przejście dla pieszych staje się jeszcze węższe. W rezultacie piesi na chodniku mają bardzo mało miejsca i denerwują się na rowerzystów jadących wygodną ścieżką.



- 2) Szczepinowi marzy się kładka rowerowa przez Odrę, która łączyłaby osiedle z Osobowicami:).
- 3) Ważne jest podjęcie przez Urząd działań z zakresu promocji edukacji rowerowej w spółdzielniach mieszkaniowych. Należy edukować prezesów i zarządy spółdzielni o tym:
 - jakie stojaki rowerowe stawiać,
 - jak powinno się zadbać o infrastrukturę rowerową na terenach spółdzielczych,
 - jak uspokajać ruch wewnątrz podwórek i osiedli.

Osiedle Gaj / Wojciech Kurzyjamski

- 1) Ul. Pułaskiego jako brama wjazdowa do wschodniego centrum w kierunku pl. Wróblewskiego: warto byłoby choćby zastosować półśrodek w postaci pasa asfaltu na chodniku, żeby można było bezpiecznie przejechać.
- 2) Problem złej jakości nawierzchni na ulicach bocznych, na których często obowiązuje strefa Tempo 30 (np. ul. Gajowa). Nierówna nawierzchnia jest niebezpieczna przede wszystkim dla rowerzystów: konieczność patrzenia w dół na nawierzchnię oraz jednocześnie przed siebie, na ulicę, oraz na innych użytkowników ruchu.

Błędną na dłuższą metę taktyką byłoby koncentrowanie ruchu rowerowego na głównych ulicach - dobrze, aby można było również bocznymi ulicami dostać się do centrum.
- 3) Problem przejazdu koło Dworca - kwestia przebicia się do centrum jest trudna do rozwiązania.
- 4) Ul. Świeradowska: problem infrastrukturalny. Istnieje dobra ścieżka asfaltowa dla rowerów od pętli w kierunku ul. Borowskiej, ale przy każdym wyjeździe z posesji czy drogi wewnętrznej są krawężniki. Podobna sytuacja ma miejsce na ul. Borowskiej od ul. Świeradowskiej w kierunku al. Armii Krajowej.
- 5) Drogi dla rowerów są pełne krawężników. Powinno się zapisać jedno ogólnomiejskie zadanie: likwidacja krawężników.
- 6) Ul. Świeradowska przy ul. Niemczańskiej, gdzie droga rowerowa nagle się kończy, by po kilkudziesięciu metrach zacząć się na nowo, jako przykład



tego, jak nie robić inwestycji rowerowych w mieście. Konieczne jest zachowanie ciągłości tras.

- 7) Problem ogólnomiejski: przejazdy przez drogi o przekroju 2 x 2: światła są tak ustawione, żeby przez ulice przejechało jak najwięcej samochodów, rowerem nie da się przejechać za jednym razem. Przykład: skrzyżowanie al. Armii Krajowej i ul. Ślężnej. Z północy na południe nie da się przejechać za jednym razem. Dodatkowo przy przejeździe między jednym a drugim pasem jezdni jest wąski pas przejścia, na którym nie mieści się cały rower.
- 8) Problem ogólnomiejski: przejazdy przez torowiska. Przykład bardzo złego rozwiązania przejazdu przez ul. Powstańców Śląskich wzdłuż ul. Sztabowej.
- 9) Problem ogólnomiejski: Nie należy stosować kostki pozbrukowej, powinno się wyasfaltować istniejące ścieżki wykonane z pozbruku.

Osiedle Psie Pole-Zawidawie / Jan Solarek

Opinie dot. całego miasta:

- 1) Koniecznym wydaje się przyjęcie założenia, że każdą nowo projektowaną czy przeznaczoną do remontu jezdnię trzeba planować w taki sposób, by wzdłuż niej powstawał chodnik i ścieżka rowerowa lub CPR (ciąg pieszo-rowerowy).
- 2) Rozwijanie połączeń nie tylko wiodących do centrum miasta, ale także krosowych (nie jest wskazane, aby jeździć z Zawidawia na Osobowice przez Rynek).
- 3) Projektowanie układu z zamiarem rozproszenia ruchu a nie jego kumulacji na kilku rowerostradach.
- 4) Wprowadzenie jednolitej, przemyślanej informacji wizualnej, np. o średnich czasach przejazdów i pobliskiego układu tras rowerowych.
- 5) Wydanie mapy rowerowej miasta.
- 6) Rozpoznanie możliwości budowy ścieżek wzdłuż wałów kolejowych (bardzo często ciągi wolne od ruchu samochodowego i pieszego o dobrym położeniu).



Opinie dot. Psiego Pola-Zawidawia

- 1) Jednym z pierwszych projektów, które zgłaszało Osiedle Psie Pole-Zawidawie, jeszcze w ramach Karty Zadań Inwestycyjnych, był remont nawierzchni CPR od al. A. Brucknera do ul. Bierutowskiej (do wysokości stacji kolejowej PKP Wrocław Psie-Pole). Ten postulat jest nadal aktualny, bo to główny szlak rowerowy prowadzący na Zawidawie i stamtąd. Obecnie jednak postulowane jest jego znaczące przedłużenie do końca ul. Bierutowskiej.
- 2) Ze wspomnianej ścieżki rowerowej potrzebny jest zjazd w kierunku ul. Siedzikówny (najłatwiej byłoby go prawdopodobnie poprowadzić pod wiaduktami nad ul. Dobroszycką).
- 3) W tym samym miejscu należy wybudować CPR w kierunku ul. Kiełczowskiej (ciągami ulicy o nawierzchni gruntowej, Mirkowskiej). Biorąc pod uwagę już istniejącą infrastrukturę, dałoby to ciąg rowerowy z Zakrzowa do wałów Widawy.
- 4) Ścieżka rowerowa wzdłuż skweru przy ul. Gorlickiej.
- 5) Ścieżka wzdłuż ulicy Kiełczowskiej od ronda Lotników do cm. Kiełczowskiego i dalej w kierunku ul. Bierutowskiej wzdłuż łącznika. Dałoby to pętlę rowerową w tym rejonie Zawidawia.
- 6) CPR w przedłużeniu ul. Żmudzkiej w kierunku ul. Bierutowskiej w śladzie rezerwy na tzw. trasę olimpijską.
- 7) CPR ul. Wilanowska-Miłostów i wzdłuż ul. Odolanowskiej do ul. Okulickiego, by utworzyć pętlę rowerową dla Zakrzowa i połączenie z Mirkowem.
- 8) CPR wzdłuż ul. Kłokoczyckiej od osiedla przy ul. mjr Piwnika-Ponurego do końca. W tym rejonie konieczny bezpieczny przejazd rowerowy przez most na Dobrej, którego obecnie brak.
- 9) CPR wzdłuż ul. Żmudzkiej w kierunku ul. Szewczenki (wzdłuż nowo budowanych osiedli).
- 10) Zmiana nawierzchni pasa dla rowerów z kostki na gładką w ciągu ul. B. Krzywoustego.
- 11) Kładka pieszo-rowerowa łącząca Psie Pole-Zawidawie z Kowalami.
- 12) W obecnej sytuacji komunikacyjnej jest tylko jeden, w miarę bezkolizyjny, łącznik między Zakrzowem a Psim Polem: ścieżki na wiadukcie nad al. Jana III Sobieskiego. Przy realizacji ścieżki wspomnianej w punkcie 2. byłby już



drugi ciąg komunikacyjny między tymi częściami Osiedla. Trzeci należy zaplanować i zrealizować w końcu ul. Bierutowskiej na wysokości skrzyżowania al. Jana III Sobieskiego z ul. Zatorską. Dałoby to dobrą podstawę rowerowego układu komunikacyjnego w obszarze Osiedla i punkt wyjścia do jego dalszego rozwoju wraz z postępującą urbanizacją obszaru Zawidawia.

Osiedle Przedmieście Świdnickie / Małgorzata Sołtys i Mariusz

Zieleziński

- 1) Osiedle jest dobrze skomunikowane, ścieżki są jednak w różnym stanie.
- 2) Fragment ul. Kołłątaja od dworca w stronę Wzgórza Partyzantów: bardzo wąski pas dla rowerów i wąski chodnik. Rowerzyści boją się jechać wąską ścieżką rowerową, więc jeżdżą po chodniku, przez co dochodzi do konfliktów pieszo-rowerowych.

Osiedle Gądów-Popowice Południowe / Janusz Kryciński

- 1) Propozycja Spółdzielni Mieszkaniowej "Szóstka" i Spółdzielni Mieszkaniowej "Piast": poprowadzenie ciągu rowerowego trasą od ul. Lotniczej do ul. Granicznej przez: ul. Bajana -> ul. Bystrzycką -> stację kolejową Kuźniki -> ul. Koszalińską -> ul. Kołobrzeską -> ul. Żernicką -> most nad Ślężą -> ul. Płaską*
- 2) *Korekta Przewodniczącego Zarządu Osiedla: poprowadzenie ciągu rowerowego ul. Płaską nie jest dobrym pomysłem, gdyż ul. Płaska jest tuż obok AOW. Zamiast tego warto wykorzystać park Tysiąclecia i przez niego poprowadzić drogę rowerową do ul. Granicznej.

Osiedle Klecina / Liliana Kiczak

- 1 Ścieżka wzdłuż ul. Czekoladowej: do ronda jest poprowadzona ścieżka rowerowa, później jej brakuje, potem droga pojawia się znowu w okolicach Auchan. Należy połączyć te dwa istniejące odcinki. Budowa tej części ścieżki przez ul. Czekoladową to projekt kilkakrotnie zgłaszany do WBO.
- 2 Kwestia dojazdu z Kleciny do ul. Powstańców Śląskich (i dalej do centrum miasta): najszybsza droga prowadzi ul. Krzycką, która jest fatalna dla rowerzystów. Jezdnia jest wąska, ma bardzo wysokie krawężniki z obu stron, jest bardzo duży ruch samochodowy.



- 3 Na nowej trasie - autostradzie rowerowej przy ul. Karkonoskiej - w miejscu skrzyżowania ul. Karkonoskiej z ul. Kobierzycką dojeżdża się do wylotu przejazdu dla samochodów i pieszych pod torami kolejowymi. Rowerzyści jadą tam szybko, a może się zdarzyć, że z przejazdu wyjedzie auto. Warto pomyśleć o rozwiązaniu zapewniającym bezpieczeństwo rowerzystów i kierowców w tym miejscu, żeby nie dochodziło tam do wypadków (dość duży ruch rowerowy).
- 4 Przy ul. Karkonoskiej autostrada rowerowa została zamieniona w ciąg pieszo-rowerowy. W wyniku tej decyzji może dochodzić do niebezpiecznych zdarzeń z udziałem pieszych i rowerzystów.

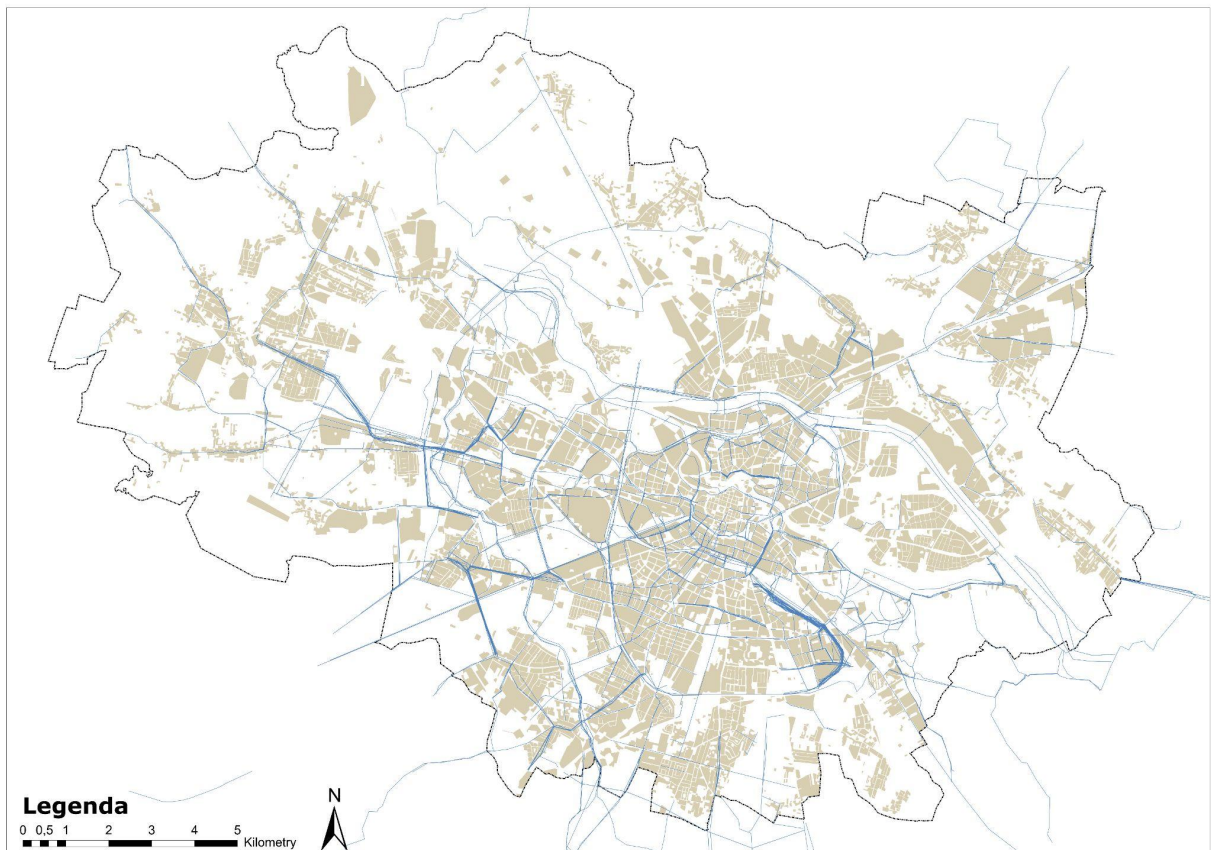
Osiedle Leśnica / Jan Kułacz

- 5 Ul. Lutyńska w kierunku m. Lutynia: brak chodników, kierowcy przekraczający prędkość spychają rowerzystów na pobocze, w kierunku rowów.
- 6 ul. Dolnobrzeska: od skrzyżowania ze światłami jest już zaprojektowana przebudowa, również z ciągami rowerowymi do wysokości ul. Prochowickiej. Ważne jest przedłużenie planowanej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Dolnobrzeskiej od ul. Prochowickiej w celu umożliwienia dojazdu do osiedla Mokra oraz Lasu Mokrzańskiego.
- 7 Ważna jest budowa infrastruktury wzdłuż ul. Wilkszyńską w kierunku Wilkszyna.
- 8 Ul. Trzmielowicka: po wykonaniu kanalizacji nie odtworzono tam istniejącej infrastruktury. Obecna infrastruktura jest w fatalnym stanie, rowerzyści, zamiast po drodze, jeżdżą więc po chodnikach (które również są złej jakości), co powoduje konflikt z pieszymi.



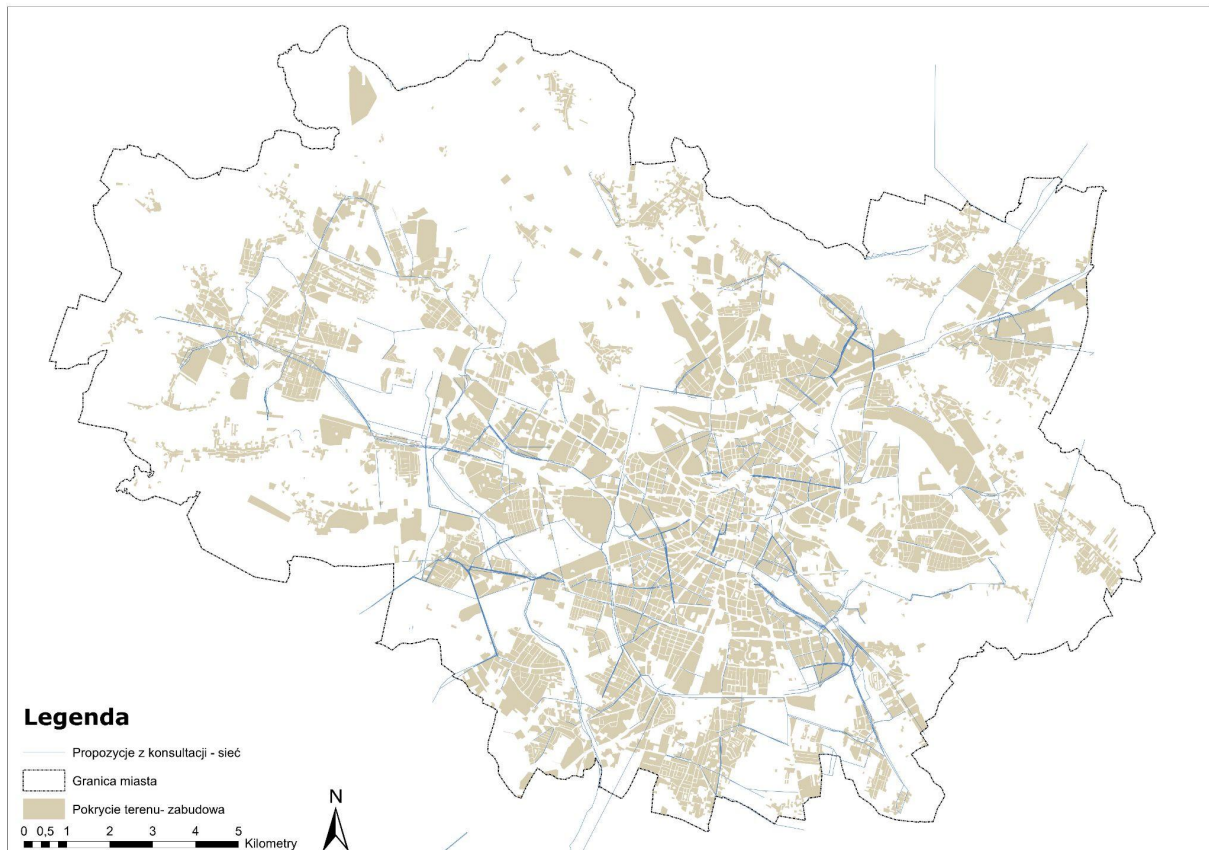
ZAŁĄCZNIK 4 - MAPY (WYNIK GEOANKIETY)

Geoankieta 1 - Trasy główne



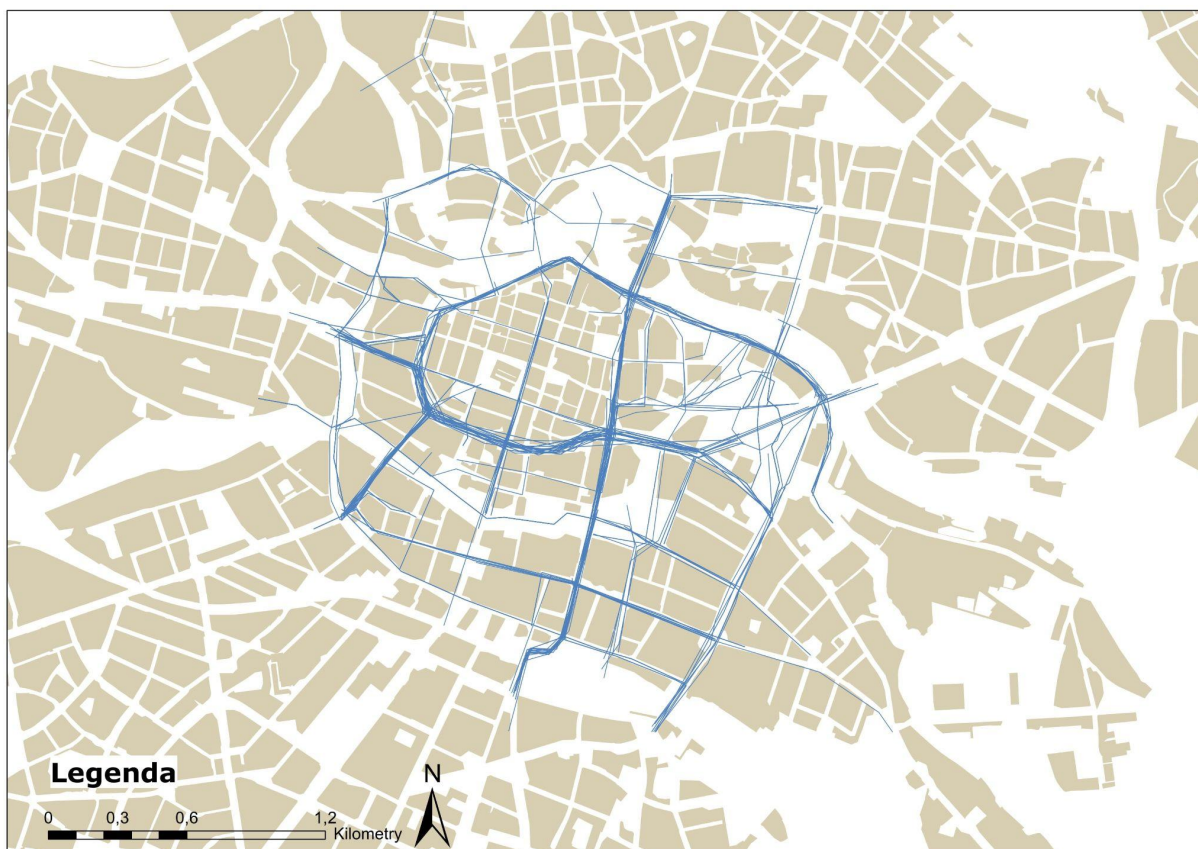


Geoankieta 2 - sieć





Geoankieta 3 - centrum



ZAŁĄCZNIK 5 - NOTATKA Z KONSULTACJI DZIECI I MŁODZIEŻY

Przebieg warsztatów edukacyjno-konsultacyjnych

Konsultacje dzieci i młodzieży obejmowały warsztaty edukacyjno-konsultacyjne:

- **dla szkół (16, 18 i 21 czerwca 2021 r.)** - prowadziła je aktywistka rowerowa Joanna Klima. Wzięły w nich udział trzy klasy z Ogólnokształcącej Szkoły Muzycznej I i II stopnia im. K. Szymanowskiego we Wrocławiu: klasa 4 (**20 osób**) i 7 (**8 osób**)] ze



szkoły podstawowej oraz liceum - klasa 2 (**10 osób**). Szkoła znajduje się w centrum miasta i dojeżdżają do niej młodzi ludzie z całego miasta. Warsztaty pozwoliły poznać zróżnicowane opinie na temat komunikacji rowerowej.

- **dla dzieci uczestniczących w zajęciach zorganizowanych w Centrum Aktywności Tarnogaju (13 lipca 2021 r.; 12 osób)**. Młodzi ludzie mieli możliwość wyrażenia swoich opinii w kwestii bezpieczeństwa poruszania się na rowerze, edukacyjnych programów rowerowych, parkowania rowerów, WRM oraz tego, jak można zachęcić rówieśników do jazdy na rowerze.

W sumie wzięło w nich udział **50 osób**. Podczas warsztatów młodzi mieszkańcy mieli okazję przedyskutować następujące kwestie:

- odczucia w kwestii poruszania się po mieście, szczególnie z uwzględnieniem kwestii 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;
- problem zachęcenia innych młodych ludzi do korzystania z komunikacji rowerowej.

Warsztaty zawierały również komponent edukacyjny, podczas którego młode osoby mogły poznać zalety poruszania się po mieście na rowerze.

Zebrane opinie młodych mieszkańców przedstawione są poniżej:

1. Opinie dotyczące poruszania się po mieście na rowerze i bezpieczeństwa poruszania się na rowerze po Wrocławiu:

- Nie czuję się bezpiecznie ze względu na jakość dróg rowerowych (wertepy, dziury).



- Nie czuję się bezpiecznie ze względu na ryzyko kradzieży roweru lub celowego uszkodzenia go przez osobę trzecią.
- Bezpieczeństwo jazdy na rowerze zależy od dzielnicy po której się poruszam.
- Nie czuję się bezpiecznie jeżdżąc po ulicach (po jezdni).
- Ścieżki rowerowe w niektórych miejscach są niebezpieczne.
- Czuję się bezpiecznie na rowerze.
- Nie czuję się bezpiecznie, ponieważ miejscami brakuje dróg dla rowerów.
- Lepiej jeździ się rowerem po parku i lesie niż po mieście.
- Uważam, że jest bezpiecznie jeździć po mieście, ponieważ mam odblaski, światła i wiem, że światła i rozglądanie się mnie chroni.
- Robienie ścieżko-chodnika nie jest dobrym pomysłem, gdyż albo pieszy albo rower może na nim nie uważać.
- Nie. Nie jest bezpiecznie, ponieważ niektórzy kierowcy nie patrzą przed siebie, co kończy się wypadkiem.
- Nie jeździ się bezpiecznie, dlatego, że prawie 70% wszystkich we Wrocławiu skrzyżowań i przejść dla pieszych są bez świateł, u mnie obok domu nie ma świateł i co tydzień lub dwa ginie lub zostaje potrącona jakaś osoba.
- Jest niebezpiecznie. 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.
- Ścieżki rowerowe są za wąskie, nie da się często jeździć w obie strony
- sporo jest skrótowych ulic, gdzie brakuje łatwego połączenia ścieżek, jednak nie ma problemów z samochodami.

2. Opinie dotyczące programów edukacyjnych w zakresie komunikacji rowerowej:

- Najlicniejsza grupa uczniów znała program Rowerowy Maj (około 70% uczestników warsztatów). Uczniowie wspominali, że polega on na tym, aby dzieci jeżdżą do szkoły rowerem. Brali w nim udział, 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.

- Uczniowie nie znali innych programów edukacyjnych, ale wiedzieli o akcjach związanych z budową ścieżek rowerowych np. ścieżki na Bielany Wrocławskie

3. Opinie dotyczące ścieżek prowadzących do centrum miasta:

- Nie są bezpieczne.
 - Znajdują się za blisko ulicy.
 - Jest ich za mało.
 - Są za wąskie (rowery często przez to, że są za wąskie ścieżki, wymijają się na drogach dla pieszych).
 - Brakuje ścieżek.
 - Ludzie wchodzą na ścieżki rowerowe, co jest niebezpieczne.
 - Są postawione w złych miejscach.
 - Znajdują się na środku jezdni.
 - Brak separatorów od aut.
 - Są nieoświetlone.
 - Są wykonane ze złych materiałów.
 - Powinny być lepiej połączone w sieć, brakuje ciągłości ścieżek.
 - Na pl. Kościuszki boję się jeździć rowerem.
 - 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.
 - Nie ma ciągłości i później rowery muszą mijać się z pieszymi, co jest denerwujące.
 - Ścieżki bardzo często są na skrzyżowaniu przez środek ulicy.
- Niebezpiecznie czuje się kierowca auta i roweru. Drogi rowerowe mogłyby być naokoło, żeby nikomu nie stała się krzywda



- Bardzo utrudniają ruch samochodów, rowerzyści są stosunkowo za wolni, dlatego same ścieżki są bez sensu i nietrudno o wypadek

4. Opinie dotyczące przejazdu przez centrum miasta:

- Ścieżka na ul. Gepperta okazała się być dla młodych rowerzystów nieczytelna - przejechali oni chodnikiem, ponieważ nie zauważyli, że obok jest ścieżka. Co więcej, zjazd z tej ścieżki nie był możliwy - był zastawiony przez samochody.
- Problemem dla młodych rowerzystów był przejazd przez ul. Kazimierza Wielkiego trasą rowerową - jest dość ciasny, a porusza się nim wielu rowerzystów.
- Przejazd przez Rynek byłby łatwiejszy, gdyby byłyby tam wyznaczone pasy poruszania się dla rowerów.
- Utrudnieniem w poruszaniu się rowerem są stare torowiska na Starym Mieście (okolice Rynku, Sądowa). Łatwo jest się na nich się wywrócić (szczególnie małym rowerem), a prowadzą tamtędy trasy rowerowe.
- Młodzi ludzie uczestniczący w przejeździe zgłaszali, że zasadniczo nie jeżdżą po centrum, ponieważ nie mają po co. Zwracali jednak uwagę, że przejazd przez centrum jest dla nich mało wygodny - to też ich zniechęca.

5. Opinie dotyczące parkowania na osiedlach oraz wiat na rowery:

- Przypinamy rowery na dworze albo w piwnicy.
- W bloku mamy rowerownię i korzystamy z niej.
- Mojej mamie ukradli rower bo przypinała do trzepaka.
- Trzymam w domu, bo w schowku wyrzucili mi element od roweru.
- Wiata na osiedlu jest za droga.
- Lepszy od wiaty jest monitoring.
- Stawianie wiat na osiedlach to generalnie dobre rozwiązanie.

6. Opinie dotyczące WRM

- Mam zablokowaną aplikację.



- Często rowery miejskie są uszkodzone lub całkowicie zepsute, ludzie wyrzucają je gdziekolwiek albo dla zabawy niszczą, ja z nich nie korzystam.
- Niektóre rowery są rozklekotane; powinno istnieć wypożyczenie za stałą kwotę na cały dzień oraz ograniczone strefy zostawiania rowerów (na Niskich Łąkach po prawej stronie ulicy).
- Nie korzystam z miejskich rowerów.
- Wśród opinii pojawiła się też kwestia WRM i abonamentu na nie. Pojawiły się opinie, że pomysł dobry, ale powinno to dotyczyć dłuższego czasu najmu niż 1 godzina.

7. Jak zachęcić młodych ludzi do komunikacji rowerowej?

- Ścieżki rowerowe powinny być wygodniejsze; powinno też być więcej miejsc umożliwiających przypięcie/ zaparkowanie roweru.
- Powinny powstać rowerownie w szkole oraz należy organizować rowerowe wycieczki szkolne.
- Droga do szkoły musi być bezpieczna; powinny powstać zadaszone stojaki, wiaty rowerowe, rozwinąć się również powinna edukacja rowerowa.
- Powinno się organizować różne konkursy z nagrodami (szkolne i miejskie), które zachęcają do wspólnych wycieczek.
- Rowery miejskie powinny być lepiej reklamowane i tańsze.
- Można organizować przedszkolne wycieczki rowerowe oraz bezpieczne miejsce do trzymania rowerów przy przedszkolu.
- Lepsze drogi rowerowe - na trasach się lepiej jeździ, jest bezpieczniej, nie trzeba omijać ludzi, lepsza nawierzchnia - tak jak nowe ulice.
- Szersze drogi rowerowe i bardziej oddzielone od ulic, aby nie zaburzać jazdy kierowcom.
- Można wybudować mini park rowerowy i postawić tam znaki drogowe, żeby ludzie mogli ćwiczyć jazdę na rowerze i hulajnodze - są już takie miejsca, ale powinno być ich więcej.
- Dzieci można przekupić (np. czekoladą).



- Można pokazać że można tym sposobem zwiedzić wiele ciekawych miejsc.
- Pokazać atrakcyjność zieleni, którą można zobaczyć na rowerze.
- Fundowanie rowerów luz kasków/ ochraniaczy dla dzieci, które chciałyby jeździć.
- Można zorganizować akcję "Rower plus" (dofinansowanie na rower).
- Powinny powstać trasy rowerowe na pętli tramwajów, autobusów.
- Można przyznawać punkty do ligi klas za jeżdżenie rowerem.
- Można przyznać dodatkową ocenę za aktywność z wfu, jeśli uczeń przyjeżdża do szkoły na rowerze.

Przebieg rowerowego przejazdu konsultacyjnego

Przejazd rowerowy odbył się w sobotę, 3 lipca 2021 r. w godz. 10.00-12.00; wzięło w nim udział 8 młodych mieszkańców i mieszkanek oraz dwoje ich opiekunów. Trasa rozpoczynała się na pl. Wolności i przebiegała przez ul. Zamkową, ul. Gepperta, plac Solny, Rynek (do kamieniczek Jaś i Małgosia), następnie w prawo dalej Rynkiem do ul. Oławskiej, a następnie do ul. Szewskiej i nią aż do ul. Widok (przejście przez ul. Kazimierza Wielkiego) i do parku Staromiejskiego. Stamtąd trasa przebiegała z powrotem do pl. Wolności promenadą Staromiejską.

Podczas przejazdu pojawiły się następujące wnioski:

- Ścieżka na ul. Gepperta okazała się być dla uczestników nieczytelna - przejechali oni chodnikiem, ponieważ nie zauważyli, że ścieżka jest obok. Co więcej, zjazd z tej ścieżki nie był możliwy, bo był zastawiony przez auta.
- Problemem okazał się być przejazd przez ul. Kazimierza Wielkiego trasą rowerową - jest dość ciasny, a porusza się nim wielu rowerzystów.
- Przejazd przez Rynek byłby łatwiejszy, gdyby byłyby tam wyznaczone pasy poruszania się dla rowerów.



- Utrudnieniem w poruszaniu się rowerem są dawne torowiska na Starym Mieście (okolice Rynku, ul. Sądowa). Łatwo jest się na nich się wywrócić (szczególnie małym rowerem), a prowadzą tamtędy trasy rowerowe.
- Młodzi ludzie uczestniczący w przejeździe zgłaszali, że zasadniczo nie jeżdżą po centrum, ponieważ nie mają po co. Zwracali jednak uwagę, że przejazd przez centrum jest dla nich mało wygodny - to też ich zniechęca.
- Wśród opinii pojawiła się też kwestia WRM i abonamentu. Pomysł jest dobry, ale powinien być możliwy najem na czas dłuższy niż 1 godzina.

Pozostałe opinie odpowiadające zagadnieniom podejmowanym podczas warsztatów zostały ujęte w powyższym wykazie, razem z opiniami z warsztatów.

ZAŁĄCZNIK 6 – NADESŁANE OPINIE

Zachowano pisownię oryginalną.

Pytanie 1

Wrocławska Szkoła Mobilności Aktywnej

I.p.	Treść opinii
1	Nie znam
2	Jest zbędne
3	Jest na wystarczającym poziomie
4	Trzeba go rozwijać
5	Nie mam zdania
6	Trzeba go rozwijać
7	Trzeba go rozwijać
8	Nie znam
9	Nie znam
10	Nie znam
11	Trzeba go rozwijać
12	Trzeba go rozwijać



13	Trzeba go rozwijać
14	Nie znam
15	Nie znam
16	Nie znam
17	Nie znam
18	Nie znam
19	Nie znam
20	Trzeba go rozwijać
21	Nie znam
22	Nie znam
23	Nie znam
24	Nie znam
25	Nie znam
26	Nie znam
27	Nie znam
28	Nie znam
29	Nie znam
30	Nie znam
31	Nie znam
32	Nie znam
33	Nie znam
34	Nie znam
35	Jest zbędne
36	Jest zbędne
37	Nie znam
38	Jest na wystarczającym poziomie
39	Trzeba go rozwijać
40	Nie znam
41	Trzeba go rozwijać
42	Nie znam
43	Trzeba go rozwijać
44	Nie znam
45	Trzeba go rozwijać
46	Nie znam
47	Nie znam
48	Nie znam
49	Nie znam
50	Trzeba go rozwijać
51	Trzeba go rozwijać



52	Nie mam zdania
53	Trzeba go rozwijać
54	Nie znam
55	Nie znam
56	Trzeba go rozwijać
57	Nie znam
58	Nie znam
59	Trzeba go rozwijać
60	Jest na wystarczającym poziomie
61	Nie mam zdania
62	Nie znam
63	Jest na wystarczającym poziomie
64	Trzeba go rozwijać
65	Trzeba go rozwijać
66	Nie znam
67	Nie znam
68	Trzeba go rozwijać
69	Nie znam
70	Trzeba go rozwijać
71	Trzeba go rozwijać
72	Jest na wystarczającym poziomie
73	Nie znam
74	Nie znam
75	Nie znam
76	Nie znam
77	Nie mam zdania
78	Nie znam
79	Trzeba go rozwijać
80	Trzeba go rozwijać
81	Nie znam
82	Nie znam
83	Nie mam zdania
84	Nie znam
85	Nie znam
86	Nie znam
87	Trzeba go rozwijać
88	Trzeba go rozwijać
89	Trzeba go rozwijać
90	Nie znam



91	Nie znam
92	Nie znam
93	Nie znam
94	Trzeba go rozwijać
95	Nie znam
96	Jest na wystarczającym poziomie
97	Nie znam
98	Trzeba go rozwijać
99	Trzeba go rozwijać
100	Nie znam
101	Trzeba go rozwijać
102	Nie mam zdania
103	Trzeba go rozwijać
104	Nie znam
105	Trzeba go rozwijać
106	Nie znam
107	Nie znam
108	Trzeba go rozwijać
109	Nie znam
110	Nie znam
111	Nie znam
112	Nie znam
113	Nie znam
114	Nie znam
115	Trzeba go rozwijać
116	Jest na wystarczającym poziomie
117	Nie znam
118	Trzeba go rozwijać
119	Nie mam zdania
120	Trzeba go rozwijać
121	Nie znam
122	Nie znam
123	Nie znam
124	Nie znam
125	Nie znam
126	Nie mam zdania
127	Trzeba go rozwijać
128	Trzeba go rozwijać
129	Nie znam



130	Trzeba go rozwijać
131	Trzeba go rozwijać
132	Trzeba go rozwijać
133	Nie znam
134	Nie znam
135	Trzeba go rozwijać
136	Nie znam
137	Trzeba go rozwijać
138	Trzeba go rozwijać
139	Trzeba go rozwijać
140	Trzeba go rozwijać
141	Trzeba go rozwijać
142	Trzeba go rozwijać
143	Nie znam
144	Trzeba go rozwijać
145	Nie znam
146	Trzeba go rozwijać
147	Nie znam
148	Nie znam
149	Trzeba go rozwijać
150	Nie znam
151	Trzeba go rozwijać
152	Nie znam
153	Nie znam
154	Nie znam
155	Trzeba go rozwijać
156	Nie znam
157	Trzeba go rozwijać
158	Nie znam
159	Nie znam
160	Nie znam
161	Trzeba go rozwijać
162	Nie znam
163	Trzeba go rozwijać
164	Nie znam
165	Nie znam
166	Trzeba go rozwijać
167	Nie mam zdania
168	Jest zbędne



169	Nie znam
170	Nie znam
171	Nie znam
172	Nie mam zdania
173	Jest na wystarczającym poziomie
174	Nie znam
175	Nie znam
176	Nie znam
177	Trzeba go rozwijać
178	Trzeba go rozwijać
179	Nie znam
180	Trzeba go rozwijać
181	Nie znam
182	Trzeba go rozwijać
183	Jest na wystarczającym poziomie
184	Nie znam
185	Jest na wystarczającym poziomie
186	Nie znam
187	Jest na wystarczającym poziomie
188	Nie mam zdania
189	Jest zbędne
190	Jest na wystarczającym poziomie
191	Nie znam
192	Jest na wystarczającym poziomie
193	Trzeba go rozwijać
194	Nie znam
195	Trzeba go rozwijać
196	Nie znam
197	Trzeba go rozwijać
198	Trzeba go rozwijać
199	Nie znam
200	Nie znam



Pytanie 1 a: Rowerowe działania edukacyjne

lp.	Treść opinii
1	Nie znam
2	Nie znam
3	Jest zbędne
4	Trzeba go rozwijać
5	Nie znam
6	Trzeba go rozwijać
7	Trzeba go rozwijać
8	Trzeba go rozwijać
9	Nie znam
10	Jest na wystarczającym poziomie
11	Nie znam
12	Trzeba go rozwijać
13	Trzeba go rozwijać
14	Trzeba go rozwijać
15	Trzeba go rozwijać
16	Nie znam
17	Trzeba go rozwijać
18	Nie znam
19	Nie znam
20	Nie znam
21	Trzeba go rozwijać
22	Trzeba go rozwijać
23	Nie znam
24	Nie znam
25	Nie znam
26	Nie znam
27	Trzeba go rozwijać
28	Trzeba go rozwijać
29	Nie znam
30	Nie znam
31	Nie znam
32	Nie znam
33	Nie znam
34	Trzeba go rozwijać
35	Nie znam



36	Jest na wystarczającym poziomie
37	Jest zbędne
38	Nie znam
39	Trzeba go rozwijać
40	Nie znam
41	Trzeba go rozwijać
42	Trzeba go rozwijać
43	Nie znam
44	Trzeba go rozwijać
45	Trzeba go rozwijać
46	Trzeba go rozwijać
47	Nie znam
48	Nie znam
49	Nie znam
50	Nie znam
51	Trzeba go rozwijać
52	Trzeba go rozwijać
53	Nie mam zdania
54	Trzeba go rozwijać
55	Jest na wystarczającym poziomie
56	Nie znam
57	Trzeba go rozwijać
58	Nie znam
59	Jest na wystarczającym poziomie
60	Trzeba go rozwijać
61	Trzeba go rozwijać
62	Nie mam zdania
63	Nie znam
64	Trzeba go rozwijać
65	Trzeba go rozwijać
66	Trzeba go rozwijać
67	Nie znam
68	Nie znam
69	Trzeba go rozwijać
70	Nie znam
71	Trzeba go rozwijać
72	Trzeba go rozwijać
73	Jest na wystarczającym poziomie
74	Nie znam



75	Nie znam
76	Nie mam zdania
77	Nie znam
78	Trzeba go rozwijać
79	Nie znam
80	Trzeba go rozwijać
81	Trzeba go rozwijać
82	Nie znam
83	Nie znam
84	Jest na wystarczającym poziomie
85	Nie znam
86	Nie znam
87	Nie znam
88	Trzeba go rozwijać
89	Trzeba go rozwijać
90	Trzeba go rozwijać
91	Nie znam
92	Nie znam
93	Nie znam
94	Trzeba go rozwijać
95	Trzeba go rozwijać
96	Nie znam
97	Trzeba go rozwijać
98	Nie znam
99	Trzeba go rozwijać
100	Trzeba go rozwijać
101	Nie znam
102	Trzeba go rozwijać
103	Nie mam zdania
104	Trzeba go rozwijać
105	Nie znam
106	Trzeba go rozwijać
107	Nie znam
108	Nie znam
109	Trzeba go rozwijać
110	Trzeba go rozwijać
111	Nie znam
112	Nie znam
113	Nie znam



114	Nie znam
115	Nie znam
116	Trzeba go rozwijać
117	Jest na wystarczającym poziomie
118	Nie znam
119	Trzeba go rozwijać
120	Trzeba go rozwijać
121	Nie znam
122	Trzeba go rozwijać
123	Nie znam
124	Nie znam
125	Nie znam
126	Nie znam
127	Nie mam zdania
128	Trzeba go rozwijać
129	Trzeba go rozwijać
130	Jest zbędne
131	Trzeba go rozwijać
132	Jest na wystarczającym poziomie
133	Trzeba go rozwijać
134	Nie znam
135	Nie znam
136	Trzeba go rozwijać
137	Nie znam
138	Trzeba go rozwijać
139	Trzeba go rozwijać
140	Trzeba go rozwijać
141	Trzeba go rozwijać
142	Trzeba go rozwijać
143	Trzeba go rozwijać
144	Nie znam
145	Nie mam zdania
146	Nie znam
147	Trzeba go rozwijać
148	Jest na wystarczającym poziomie
149	Trzeba go rozwijać
150	Trzeba go rozwijać
151	Nie znam
152	Trzeba go rozwijać



153	Trzeba go rozwijać
154	Trzeba go rozwijać
155	Nie znam
156	Trzeba go rozwijać
157	Nie znam
158	Trzeba go rozwijać
159	Nie znam
160	Jest na wystarczającym poziomie
161	Nie znam
162	Trzeba go rozwijać
163	Nie znam
164	Trzeba go rozwijać
165	Trzeba go rozwijać
166	Trzeba go rozwijać
167	Trzeba go rozwijać
168	Trzeba go rozwijać
169	Jest zbędne
170	Trzeba go rozwijać
171	Jest na wystarczającym poziomie
172	Jest na wystarczającym poziomie
173	Nie mam zdania
174	Jest na wystarczającym poziomie
175	Nie znam
176	Nie znam
177	Trzeba go rozwijać
178	Trzeba go rozwijać
179	Nie znam
180	Trzeba go rozwijać
181	Trzeba go rozwijać
182	Nie znam
183	Trzeba go rozwijać
184	Jest na wystarczającym poziomie
185	Nie znam
186	Trzeba go rozwijać
187	Nie znam
188	Nie znam
189	Nie mam zdania
190	Trzeba go rozwijać
191	Jest na wystarczającym poziomie



192	Trzeba go rozwijać
193	Nie znam
194	Trzeba go rozwijać
195	Nie znam
196	Trzeba go rozwijać
197	Nie znam
198	Trzeba go rozwijać
199	Trzeba go rozwijać
200	Nie znam

Pytanie 1b: Rowerowy Maj

lp.	Opinia
1	Nie znam
2	Nie znam
3	Jest zbędne
4	Jest zbędne
5	Nie znam
6	Trzeba go rozwijać
7	Trzeba go rozwijać
8	Trzeba go rozwijać
9	Nie znam
10	Nie znam
11	Trzeba go rozwijać
12	Nie mam zdania
13	Trzeba go rozwijać
14	Trzeba go rozwijać
15	Nie znam
16	Nie znam
17	Nie znam
18	Nie znam
19	Trzeba go rozwijać
20	Nie znam
21	Nie znam
22	Jest na wystarczającym poziomie
23	Nie znam
24	Nie znam
25	Jest na wystarczającym poziomie
26	Nie znam



27	Trzeba go rozwijać
28	Nie znam
29	Jest na wystarczającym poziomie
30	Nie znam
31	Nie znam
32	Nie mam zdania
33	Nie znam
34	Nie znam
35	Nie znam
36	Nie znam
37	Jest zbędne
38	Trzeba go rozwijać
39	Jest zbędne
40	Trzeba go rozwijać
41	Nie znam
42	Trzeba go rozwijać
43	Nie znam
44	Trzeba go rozwijać
45	Nie znam
46	Trzeba go rozwijać
47	Nie znam
48	Trzeba go rozwijać
49	Nie znam
50	Trzeba go rozwijać
51	Nie mam zdania
52	Jest zbędne
53	Nie mam zdania
54	Jest na wystarczającym poziomie
55	Jest na wystarczającym poziomie
56	Trzeba go rozwijać
57	Trzeba go rozwijać
58	Trzeba go rozwijać
59	Nie znam
60	Trzeba go rozwijać
61	Trzeba go rozwijać
62	Nie znam
63	Nie znam
64	Jest na wystarczającym poziomie
65	Trzeba go rozwijać



66	Jest na wystarczającym poziomie
67	Nie znam
68	Trzeba go rozwijać
69	Trzeba go rozwijać
70	Nie znam
71	Trzeba go rozwijać
72	Trzeba go rozwijać
73	Trzeba go rozwijać
74	Nie znam
75	Nie znam
76	Trzeba go rozwijać
77	Nie znam
78	Nie mam zdania
79	Nie znam
80	Jest na wystarczającym poziomie
81	Trzeba go rozwijać
82	Nie znam
83	Jest na wystarczającym poziomie
84	Nie znam
85	Jest na wystarczającym poziomie
86	Nie znam
87	Nie znam
88	Trzeba go rozwijać
89	Trzeba go rozwijać
90	Jest na wystarczającym poziomie
91	Nie znam
92	Nie znam
93	Nie znam
94	Trzeba go rozwijać
95	Jest na wystarczającym poziomie
96	Nie znam
97	Jest na wystarczającym poziomie
98	Nie znam
99	Trzeba go rozwijać
100	Trzeba go rozwijać
101	Nie znam
102	Nie znam
103	Nie mam zdania
104	Nie znam



105	Nie znam
106	Trzeba go rozwijać
107	Jest na wystarczającym poziomie
108	Nie znam
109	Nie znam
110	Trzeba go rozwijać
111	Nie znam
112	Nie znam
113	Nie znam
114	Nie znam
115	Trzeba go rozwijać
116	Trzeba go rozwijać
117	Jest na wystarczającym poziomie
118	Nie znam
119	Trzeba go rozwijać
120	Jest na wystarczającym poziomie
121	Trzeba go rozwijać
122	Trzeba go rozwijać
123	Nie znam
124	Nie znam
125	Nie znam
126	Jest na wystarczającym poziomie
127	Nie mam zdania
128	Trzeba go rozwijać
129	Jest zbędne
130	Jest zbędne
131	Trzeba go rozwijać
132	Jest na wystarczającym poziomie
133	Trzeba go rozwijać
134	Nie znam
135	Trzeba go rozwijać
136	Trzeba go rozwijać
137	Trzeba go rozwijać
138	Trzeba go rozwijać
139	Trzeba go rozwijać
140	Trzeba go rozwijać
141	Nie znam
142	Nie znam
143	Jest na wystarczającym poziomie



144	Nie znam
145	Nie mam zdania
146	Jest na wystarczającym poziomie
147	Trzeba go rozwijać
148	Trzeba go rozwijać
149	Trzeba go rozwijać
150	Trzeba go rozwijać
151	Nie znam
152	Trzeba go rozwijać
153	Nie znam
154	Trzeba go rozwijać
155	Trzeba go rozwijać
156	Nie znam
157	Nie mam zdania
158	Trzeba go rozwijać
159	Trzeba go rozwijać
160	Nie znam
161	Nie znam
162	Trzeba go rozwijać
163	Nie znam
164	Trzeba go rozwijać
165	Trzeba go rozwijać
166	Trzeba go rozwijać
167	Trzeba go rozwijać
168	Trzeba go rozwijać
169	Jest zbędne
170	Jest na wystarczającym poziomie
171	Trzeba go rozwijać
172	Trzeba go rozwijać
173	Nie mam zdania
174	Jest na wystarczającym poziomie
175	Nie znam
176	Nie znam
177	Jest na wystarczającym poziomie
178	Trzeba go rozwijać
179	Trzeba go rozwijać
180	Nie znam
181	Trzeba go rozwijać
182	Nie znam



183	Trzeba go rozwijać
184	Trzeba go rozwijać
185	Trzeba go rozwijać
186	Trzeba go rozwijać
187	Trzeba go rozwijać
188	Jest na wystarczającym poziomie
189	Nie mam zdania
190	Nie znam
191	Jest na wystarczającym poziomie
192	Trzeba go rozwijać
193	Jest na wystarczającym poziomie
194	Jest na wystarczającym poziomie
195	Nie znam
196	Trzeba go rozwijać
197	Nie znam
198	Jest na wystarczającym poziomie
199	Trzeba go rozwijać
20 0	Nie znam

Pytanie 1c: Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej

lp.	Treść opinii
1	Nie znam
2	Nie znam
3	Jest zbędne
4	Jest zbędne
5	Nie znam
6	Trzeba go rozwijać
7	Trzeba go rozwijać
8	Trzeba go rozwijać
9	Nie znam
10	Nie znam
11	Nie znam
12	Trzeba go rozwijać
13	Trzeba go rozwijać
14	Trzeba go rozwijać



15	Nie znam
16	Nie znam
17	Nie znam
18	Nie znam
19	Nie znam
20	Nie znam
21	Trzeba go rozwijać
22	Nie znam
23	Nie znam
24	Nie znam
25	Nie znam
26	Nie znam
27	Nie znam
28	Nie znam
29	Nie znam
30	Nie znam
31	Nie znam
32	Nie znam
33	Nie znam
34	Nie znam
35	Nie znam
36	Jest zbędne
37	Jest zbędne
38	Nie znam
39	Jest na wystarczającym poziomie
40	Trzeba go rozwijać
41	Nie znam
42	Trzeba go rozwijać
43	Nie znam
44	Trzeba go rozwijać
45	Nie znam
46	Trzeba go rozwijać
47	Nie znam
48	Nie znam
49	Nie znam
50	Nie znam
51	Trzeba go rozwijać
52	Jest zbędne
53	Nie mam zdania



54	Jest na wystarczającym poziomie
55	Nie znam
56	Nie znam
57	Trzeba go rozwijać
58	Nie znam
59	Nie znam
60	Trzeba go rozwijać
61	Trzeba go rozwijać
62	Trzeba go rozwijać
63	Nie znam
64	Trzeba go rozwijać
65	Jest na wystarczającym poziomie
66	Trzeba go rozwijać
67	Nie znam
68	Nie znam
69	Trzeba go rozwijać
70	Nie znam
71	Trzeba go rozwijać
72	Trzeba go rozwijać
73	Trzeba go rozwijać
74	Nie znam
75	Nie znam
76	Nie mam zdania
77	Nie znam
78	Nie mam zdania
79	Nie znam
80	Nie znam
81	Trzeba go rozwijać
82	Nie znam
83	Nie znam
84	Trzeba go rozwijać
85	Nie znam
86	Nie znam
87	Nie znam
88	Trzeba go rozwijać
89	Nie znam
90	Nie znam
91	Nie znam
92	Nie znam



93	Nie znam
94	Nie znam
95	Jest na wystarczającym poziomie
96	Nie znam
97	Trzeba go rozwijać
98	Nie znam
99	Trzeba go rozwijać
100	Trzeba go rozwijać
101	Nie znam
102	Nie znam
103	Nie mam zdania
104	Nie znam
105	Nie znam
106	Trzeba go rozwijać
107	Nie znam
108	Nie znam
109	Trzeba go rozwijać
110	Trzeba go rozwijać
111	Nie znam
112	Nie znam
113	Nie znam
114	Nie znam
115	Nie znam
116	Trzeba go rozwijać
117	Jest na wystarczającym poziomie
118	Nie znam
119	Nie mam zdania
120	Trzeba go rozwijać
121	Nie znam
122	Nie znam
123	Nie znam
124	Nie znam
125	Nie znam
126	Jest na wystarczającym poziomie
127	Nie mam zdania
128	Trzeba go rozwijać
129	Trzeba go rozwijać
130	Jest zbędne
131	Trzeba go rozwijać



132	Jest na wystarczającym poziomie
133	Trzeba go rozwijać
134	Nie znam
135	Nie znam
136	Trzeba go rozwijać
137	Nie znam
138	Trzeba go rozwijać
139	Trzeba go rozwijać
140	Trzeba go rozwijać
141	Trzeba go rozwijać
142	Trzeba go rozwijać
143	Trzeba go rozwijać
144	Nie znam
145	Nie mam zdania
146	Nie znam
147	Trzeba go rozwijać
148	Trzeba go rozwijać
149	Trzeba go rozwijać
150	Trzeba go rozwijać
151	Nie znam
152	Trzeba go rozwijać
153	Nie znam
154	Trzeba go rozwijać
155	Nie znam
156	Jest na wystarczającym poziomie
157	Nie mam zdania
158	Trzeba go rozwijać
159	Nie znam
160	Nie znam
161	Nie znam
162	Trzeba go rozwijać
163	Nie znam
164	Trzeba go rozwijać
165	Trzeba go rozwijać
166	Nie znam
167	Trzeba go rozwijać
168	Nie mam zdania
169	Jest zbędne



170	Nie znam
171	Nie mam zdania
172	Jest na wystarczającym poziomie
173	Nie mam zdania
174	Jest na wystarczającym poziomie
175	Nie znam
176	Nie znam
177	Nie znam
178	Trzeba go rozwijać
179	Trzeba go rozwijać
180	Nie znam
181	Trzeba go rozwijać
182	Nie znam
183	Jest na wystarczającym poziomie
184	Jest na wystarczającym poziomie
185	Trzeba go rozwijać
186	Jest na wystarczającym poziomie
187	Nie znam
188	Nie znam
189	Nie mam zdania
190	Nie znam
191	Jest na wystarczającym poziomie
192	Nie znam
193	Nie znam
194	Trzeba go rozwijać
195	Nie znam
196	Trzeba go rozwijać
197	Nie znam
198	Trzeba go rozwijać
199	Trzeba go rozwijać
200	Nie znam

Pytanie 1d: Szkolna ulica

lp.	Treść opinii
1	Nie znam
2	Nie znam
3	Jest zbędne



4	Jest zbędne
5	Nie znam
6	Trzeba go rozwijać
7	Trzeba go rozwijać
8	Trzeba go rozwijać
9	Nie znam
10	Nie znam
11	Nie znam
12	Nie mam zdania
13	Trzeba go rozwijać
14	Trzeba go rozwijać
15	Nie znam
16	Nie znam
17	Nie mam zdania
18	Nie znam
19	Trzeba go rozwijać
20	Nie znam
21	Trzeba go rozwijać
22	Nie znam
23	Trzeba go rozwijać
24	Nie znam
25	Nie znam
26	Nie znam
27	Nie znam
28	Nie znam
29	Nie znam
30	Nie znam
31	Nie znam
32	Jest na wystarczającym poziomie
33	Nie znam
34	Nie znam
35	Nie znam
36	Nie znam
37	Jest na wystarczającym poziomie
38	Nie znam
39	Nie mam zdania
40	Trzeba go rozwijać
41	Nie znam
42	Trzeba go rozwijać



43	Nie znam
44	Trzeba go rozwijać
45	Nie znam
46	Trzeba go rozwijać
47	Nie znam
48	Trzeba go rozwijać
49	Trzeba go rozwijać
50	Nie znam
51	Trzeba go rozwijać
52	Jest zbędne
53	Nie mam zdania
54	Trzeba go rozwijać
55	Nie znam
56	Jest zbędne
57	Trzeba go rozwijać
58	Nie znam
59	Nie znam
60	Trzeba go rozwijać
61	Trzeba go rozwijać
62	Trzeba go rozwijać
63	Nie znam
64	Jest zbędne
65	Trzeba go rozwijać
66	Trzeba go rozwijać
67	Trzeba go rozwijać
68	Trzeba go rozwijać
69	Trzeba go rozwijać
70	Nie znam
71	Trzeba go rozwijać
72	Trzeba go rozwijać
73	Trzeba go rozwijać
74	Nie znam
75	Nie znam
76	Nie znam
77	Trzeba go rozwijać
78	Nie mam zdania
79	Trzeba go rozwijać
80	Trzeba go rozwijać
81	Trzeba go rozwijać



82	Nie znam
83	Nie znam
84	Trzeba go rozwijać
85	Nie znam
86	Nie znam
87	Nie znam
88	Trzeba go rozwijać
89	Nie znam
90	Trzeba go rozwijać
91	Trzeba go rozwijać
92	Nie znam
93	Nie znam
94	Trzeba go rozwijać
95	Jest zbędne
96	Nie znam
97	Nie mam zdania
98	Nie znam
99	Trzeba go rozwijać
100	Trzeba go rozwijać
101	Nie znam
102	Nie znam
103	Trzeba go rozwijać
104	Nie znam
105	Nie znam
106	Trzeba go rozwijać
107	Nie znam
108	Nie znam
109	Nie znam
110	Trzeba go rozwijać
111	Nie znam
112	Trzeba go rozwijać
113	Nie znam
114	Nie znam
115	Trzeba go rozwijać
116	Trzeba go rozwijać
117	Trzeba go rozwijać
118	Nie znam
119	Trzeba go rozwijać
120	Trzeba go rozwijać



121	Nie znam
122	Trzeba go rozwijać
123	Trzeba go rozwijać
124	Nie znam
125	Nie znam
126	Trzeba go rozwijać
127	Nie znam
128	Trzeba go rozwijać
129	Jest zbędne
130	Jest na wystarczającym poziomie
131	Trzeba go rozwijać
132	Jest zbędne
133	Trzeba go rozwijać
134	Nie znam
135	Nie znam
136	Jest na wystarczającym poziomie
137	Nie znam
138	Jest zbędne
139	Trzeba go rozwijać
140	Trzeba go rozwijać
141	Trzeba go rozwijać
142	Trzeba go rozwijać
143	Trzeba go rozwijać
144	Jest zbędne
145	Nie mam zdania
146	Trzeba go rozwijać
147	Trzeba go rozwijać
148	Nie znam
149	Trzeba go rozwijać
150	Trzeba go rozwijać
151	Nie znam
152	Trzeba go rozwijać
153	Trzeba go rozwijać
154	Nie znam
155	Nie znam
156	Trzeba go rozwijać
157	Nie mam zdania
158	Trzeba go rozwijać
159	Nie znam



160	Trzeba go rozwijać
161	Trzeba go rozwijać
162	Trzeba go rozwijać
163	Nie znam
164	Nie mam zdania
165	Trzeba go rozwijać
166	Nie znam
167	Trzeba go rozwijać
168	Nie znam
169	Jest zbędne
170	Nie znam
171	Trzeba go rozwijać
172	Trzeba go rozwijać
173	Nie mam zdania
174	Jest na wystarczającym poziomie
175	Nie znam
176	Nie znam
177	Nie mam zdania
178	Trzeba go rozwijać
179	Trzeba go rozwijać
180	Nie znam
181	Trzeba go rozwijać
182	Nie znam
183	Trzeba go rozwijać
184	Trzeba go rozwijać
185	Nie znam
186	Jest na wystarczającym poziomie
187	Nie znam
188	Nie mam zdania
189	Nie mam zdania
190	Nie znam
191	Jest na wystarczającym poziomie
192	Trzeba go rozwijać
193	Nie mam zdania
194	Trzeba go rozwijać
195	Nie znam
196	Trzeba go rozwijać
197	Nie znam
198	Trzeba go rozwijać



199	Trzeba go rozwijać
200	Nie znam

Pytanie 1e: W kółko kręcę

lp.	Treść opinii
1	Nie znam
2	Nie znam
3	Jest zbędne
4	Jest zbędne
5	Nie znam
6	Trzeba go rozwijać
7	Trzeba go rozwijać
8	Trzeba go rozwijać
9	Nie znam
10	Nie znam
11	Nie mam zdania
12	Trzeba go rozwijać
13	Trzeba go rozwijać
14	Trzeba go rozwijać
15	Trzeba go rozwijać
16	Nie znam
17	Trzeba go rozwijać
18	Nie znam
19	Jest na wystarczającym poziomie
20	Nie znam
21	Trzeba go rozwijać
22	Nie znam
23	Nie znam
24	Nie znam
25	Nie znam
26	Nie znam
27	Nie znam
28	Nie znam
29	Nie znam
30	Nie znam
31	Nie znam
32	Trzeba go rozwijać



33	Nie znam
34	Nie znam
35	Nie znam
36	Nie znam
37	Jest na wystarczającym poziomie
38	Trzeba go rozwijać
39	Jest na wystarczającym poziomie
40	Nie znam
41	Nie znam
42	Trzeba go rozwijać
43	Nie znam
44	Trzeba go rozwijać
45	Nie znam
46	Trzeba go rozwijać
47	Nie znam
48	Nie mam zdania
49	Nie znam
50	Nie znam
51	Nie mam zdania
52	Jest zbędne
53	Nie mam zdania
54	Jest na wystarczającym poziomie
55	Nie znam
56	Nie mam zdania
57	Trzeba go rozwijać
58	Nie znam
59	Nie znam
60	Trzeba go rozwijać
61	Trzeba go rozwijać
62	Jest na wystarczającym poziomie
63	Nie znam
64	Jest zbędne
65	Trzeba go rozwijać
66	Nie znam
67	Trzeba go rozwijać
68	Trzeba go rozwijać
69	Trzeba go rozwijać
70	Nie znam
71	Trzeba go rozwijać



72	Trzeba go rozwijać
73	Jest na wystarczającym poziomie
74	Nie znam
75	Nie znam
76	Nie mam zdania
77	Nie znam
78	Nie mam zdania
79	Nie znam
80	Nie znam
81	Trzeba go rozwijać
82	Nie znam
83	Nie znam
84	Jest na wystarczającym poziomie
85	Nie znam
86	Nie znam
87	Nie znam
88	Jest zbędne
89	Nie znam
90	Jest na wystarczającym poziomie
91	Nie znam
92	Jest na wystarczającym poziomie
93	Nie znam
94	Trzeba go rozwijać
95	Nie mam zdania
96	Nie znam
97	Jest na wystarczającym poziomie
98	Nie znam
99	Trzeba go rozwijać
100	Trzeba go rozwijać
101	Trzeba go rozwijać
102	Nie znam
103	Trzeba go rozwijać
104	Nie znam
105	Nie znam
106	Jest na wystarczającym poziomie
107	Nie znam
108	Nie znam
109	Jest na wystarczającym poziomie
110	Nie mam zdania



111	Nie znam
112	Trzeba go rozwijać
113	Nie znam
114	Nie znam
115	Jest na wystarczającym poziomie
116	Trzeba go rozwijać
117	Trzeba go rozwijać
118	Nie znam
119	Trzeba go rozwijać
120	Nie mam zdania
121	Jest zbędne
122	Trzeba go rozwijać
123	Trzeba go rozwijać
124	Nie znam
125	Nie znam
126	Trzeba go rozwijać
127	Nie znam
128	Trzeba go rozwijać
129	Trzeba go rozwijać
130	Nie znam
131	Trzeba go rozwijać
132	Trzeba go rozwijać
133	Trzeba go rozwijać
134	Nie znam
135	Trzeba go rozwijać
136	Trzeba go rozwijać
137	Nie znam
138	Trzeba go rozwijać
139	Trzeba go rozwijać
140	Trzeba go rozwijać
141	Trzeba go rozwijać
142	Trzeba go rozwijać
143	Trzeba go rozwijać
144	Nie znam
145	Nie mam zdania
146	Nie znam
147	Trzeba go rozwijać
148	Jest na wystarczającym poziomie
149	Trzeba go rozwijać



150	Trzeba go rozwijać
151	Nie znam
152	Trzeba go rozwijać
153	Nie znam
154	Nie znam
155	Nie znam
156	Jest na wystarczającym poziomie
157	Nie mam zdania
158	Nie mam zdania
159	Nie znam
160	Trzeba go rozwijać
161	Nie znam
162	Jest na wystarczającym poziomie
163	Nie znam
164	Nie znam
165	Trzeba go rozwijać
166	Trzeba go rozwijać
167	Trzeba go rozwijać
168	Nie znam
169	Jest zbędne
170	Jest na wystarczającym poziomie
171	Nie mam zdania
172	Jest na wystarczającym poziomie
173	Nie mam zdania
174	Jest na wystarczającym poziomie
175	Nie znam
176	Nie znam
177	Nie znam
178	Trzeba go rozwijać
179	Trzeba go rozwijać
180	Nie znam
181	Trzeba go rozwijać
182	Nie znam
183	Trzeba go rozwijać
184	Jest na wystarczającym poziomie
185	Jest na wystarczającym poziomie
186	Trzeba go rozwijać
187	Nie znam



188	Nie mam zdania
189	Nie mam zdania
190	Nie znam
191	Jest na wystarczającym poziomie
192	Trzeba go rozwijać
193	Trzeba go rozwijać
194	Jest na wystarczającym poziomie
195	Trzeba go rozwijać
196	Trzeba go rozwijać
197	Nie znam
198	Jest na wystarczającym poziomie
199	Trzeba go rozwijać
200	Nie znam

Pytanie 2: Jeśli masz propozycje innych działań informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych, to opisz je. Dla kogo należy je prowadzić? Czego powinny one dotyczyć?

lp.	Treść opinii
1	Proponowane rozwiązania to wyrzucanie pieniędzy w błoto i pompowanie ilości urzędników, które nie prowadzi do niczego dobrego.
2	Rowerzystów powinno się szkolić ze znajomości ruchu rowerowego i dbać aby korzystali z infrastruktury rowerowej oraz oświetlenia po zmroku
3	Edukacja, informacja i promocja w samym Urzędzie :) Dużo lepiej zrozumie się perspektywę i problemy rowerzystów, gdy samemu zacznie się na poważnie korzystać z roweru
4	Trzeba zachęcać też starsze osoby.
5	Należy edukować rowerzystów odnośnie szkodliwości jazdy pod prąd trasami rowerowymi oraz pieszych spacerujących po drogach rowerowych.



6	<p>Powoli w wysokim sezonie, mamy korki rowerowe, spory ruch na skrzyżowaniach, rosnący konflikt z pieszymi. Zwłaszcza w perspektywie długoletniej powinniśmy jako miasto inwestować w niwelowanie tych zjawisk poprzez edukację rowerzystów tak 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, stawiając nacisk na rozumienie zasad ogólnych (pierwszeństwo pieszych na przejściach, pierwszeństwo z prawej na krzyżujących się DDR, rozumienie znaków poziomych, oczekiwanie na skrzyżowaniu bez schodzenia z roweru+stacze).</p> <p>Bolączką jest nieumiejętne korzystanie z infrastruktury. Zamontowane lustra na DDR (przejazd pod estakadą kolejową na Bogusławskiego, przy wiadukcie nad Karkonoską) są niedostrzegane przez rowerzystów. Wielu rowerzystów nie rozumie do czego służą stacze przy skrzyżowaniach (→powolne ruszanie ze światła).</p> <p>Brakuje informacji jak wygodnie się poruszać po mieście. Mieszkam tu od lat, ale stale gubię się, jak załatwiam coś rowerem na Nadodrze. Słyszałem, że miasto wydało zaktualizowaną mapę dróg rowerowych, ale gdzie mogę ją kupić?</p>
7	<p>Warto prowadzić akcje informacyjne, promocyjne i edukacyjne dla wszystkich grup wiekowych i osób niezależnie od statusu. Powinno się przygotować kampanie, które będą pokazywały, że dzięki jeżdżeniu na rowerze można szybko przemieścić się przez miasto unikając korków, pokazać, że na rowerze można wozić dzieci do przedszkola, promować kurierów rowerowych, cargo-bike'i, pokazać, że niezależnie od pogody rower jest bardzo przyjemnym środkiem transportu.</p> <p>Najlepiej pokazywać, że Prezydent porusza się rowerem do pracy (takie kampanie były skuteczne np.w Holandii i Skandynawii. Rowery warto też promować jako idealny środek transportu do zwiedzania miasta przez turystów. Z kolei w ramach działań wśród pracowników firm i urzędów, aby zachęcić ich do przemieszczania się rowerem zamiast samochodem należy wprowadzić benefity pracownicze 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>Fajnym pomysłem jest kampania "kręć Wrocław" - takie pozytywne motywowanie na pewno bardzo dobrze działa na część ludzi.</p>



	<p>Warto pokazywać, że transport rowerowy jest najtańszy ze wszystkich, zdrowy oraz że sieć wrocławskich ścieżek jest coraz obszerniejsza.</p> <p>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.</p> <p>To tylko kilka pomysłów - w razie czego proszę o kontakt w celu dyskusji co jeszcze można zrobić: (zanonimizowano).</p>
8	Mocne, długookresowe działania edukacyjne (szkolne) z zakresu przepisów ruchu drogowego i sytuacji na drodze oraz współistnienia różnych uczestników ruchu (auto, rower, pieszy), być może zakończone egzaminem (dot. przepisów).
9	Szeroko rozumiane bezpieczeństwo na rowerze,
10	Uważam, że powinno się wzmocnić działania edukacyjne nt. prawidłowej jazdy po drogach rowerowych i zacząć egzekwować prawidłową jazdę przy pomocy straży miejskiej
11	informacyjnych - dla kierowców, bo to oni w głównej mierze traktują rowerzystów lekceważąco. Rowerzystów - informacje nt sieci ścieżek rowerowych, kompletnych map ścieżek (mapy, sieć w google maps)
12	strona www dedykowana inicjatywie - współpraca z NGO
13	Myślę że dobrą inicjatywą były by liczniki rowerzystów na głównych trasach rowerowych, nie znam żadnej z tych akcji i myślę że zrobienie kolejnej spowoduję że jej też nie będę znał a licznik będzie widział każdy
14	Rowerzyści na chodnikach, muszą zwolnić. Ostatni przykład potrącenia starczej kobiety przez rowerzystę na Placu Społecznym pokazuje że na rowerze jeżdżą często ludzie bez wyobraźni i odwagi cywilnej. Tak jak w przypadku kierowców potrzebna jest kampania odstrasżająca tego typu praktyk, jazdy na suwak po chodniku.
15	osób jeżdżących po mieście autem, gdy nie mają potrzeby wożenia dzieci do szkół
16	Bezpieczeństwa, przede wszystkim edukacja dotycząca istotności noszenia kasków i niebezpieczeństwa jakie niesie ze sobą jazda z obiema słuchawkami, szczególnie dużymi kompletnie wyciszającymi otoczenie.



17	<p>jednym z działań o którym słyszałem jest wyłączenie z budowy pasa ulicy obsługującego inwestycję budowy szkoły przy ul. Cynamonowej trasy rowerowej. Toteż wszelkie wielkie hasła są do kitu, bo albo realizuje się zadania dla poprawy bezpieczeństwa, albo rzuca się hasłami. Dla mnie gdy wspomniana trasa została wyłączona z inwestycji, oraz narzucone planem trasy rowerowe na Lipie Piotrowskiej zostały anulowane uzgodnieniami urzędu, cała ta akcja to wielka ściema. To że się zrobi jakąś malowankę w centrum Wrocławia nie świadczy o inicjatywie związanej z promowaniem tras rowerowych. Proszę wrócić do realnego wybudowania tras rowerowych na Lipie Piotrowskiej w tym przy planowanej szkole i scalić ją z trasami wybudowanymi przez deweloperów - tak, bo np. Dach Bud wybudowała, ale miasto nie kontynuuje tych tras. Tak samo jak w Pełczyńskiej - zrobiono kawałek i odtrąbiono sukces. Niech Po Pełczyńskiej w godzinach szczytu te osoby przejadą od Kominiarskiej do Kminkowej. Tak się buduje na osiedlach oddalonych od centrum, bo nie są atrakcyjnie odbierane przez urząd miasta. Informacje to nie wszystko. Najpierw trzeba zainwestować w dobry program, taki z głową, a potem rzucać hasłami o trasach rowerowych. Ja kilka pomysłów na budowę tras rowerowych podałem łącznie z opisem. Wszystkie zostały zignorowane. Od 2016 nalegałem na poprawę bezpieczeństwa i przebudowę niebezpiecznej trasy wzdłuż Obornickiej - poprawiono mały odcinek i wprowadzono kolizje z przystankami autobusowymi i wjazdami na teren jednostki wojskowej, a malowanka do ronda Kielara pozostała, a powinna ta część drogi zostać przebudowana i odseparowana (nie białą linią) ale trwałą skuteczną barierą (trawnik, bruk - raczej podniesienie jej z płaszczyzny jezdni. Bardzo proszę przejechać całą trasę (właśnie w godzinach szczytu) od ul. Bałtyckiej przez Rondo Kielara, ul. Pełczyńską do Świniar i do granic Wrocławia i odczytać moje komunikaty na ten temat wysyłane do urzędu. Proszę też pamiętać że BRW odrzuciło budowy tras rowerowych wzdłuż np. Obwodnicy Autostradowej - dobry bezpieczny teren pomiędzy Pełczyńską a Żmigrodzka/Sułowską, a także dalej, a drugą stroną na Rędzin. W Rzeszowie i innych miastach takie tereny (niezabudowane) są wykorzystywane na tzw cyklostrady. Bo nie chodzi o batalię na rzecz rowerzystów w centrum miasta, ale na peryferiach również. Mamy piękne tereny, ale nieudostępniowane dla rowerzystów. Oprócz tego nikt nigdy nie sprawdził ilu rowerzystów korzysta z tras dla nich dedykowanych, ani nie utrzymuje tych tras w stanie należyтым, nie dba się o bezpieczeństwo, malowania znikają i rowerzyści się gubią na skrzyżowaniach, wjeżdżają na chodniki, jadą ulicami wzdłuż obok będących tras rowerowych (np. ul. Swobodna po stronie północnej,</p>
----	--



	<p>Obornicka wylot z miasta). W celu analizy można przeglądnąć monitoringi uliczne oraz te w pojazdach komunikacji miejskiej - to są dobre poglądowe materiały. Proszę też sprawdzić ile dzieci korzysta z tras rowerowych w mieście i dlaczego tak nieliczni się decydują, ja też bym nie pojechał wzdłuż Piłsudskiego i kilku innych ulic. Niestety ale mam wrażenie, że malowanki tras rowerowych są robione dla wprawnych odważnych rowerzystów, a zapomina się o pozostałych uczestnikach tras rowerowych. Co z tego, że nastąpi edukacja w budowanej szkole przy 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, jak może jakiś deweloper da się złapać na umowę jej wykonania.</p>
18	<p>Kiedyś zdawało się na kartę rowerową w szkole.</p>
19	<p>Wprowadzenie przepisów ograniczających prędkość dla rowerzystów i konsekwentne egzekwowanie z karami. Dotyczy to w szczególności rowerów elektrycznych które stanowią zagrożenie w ruchu dla pieszych i pojazdów</p>
20	<p>Informacje na przystankach o najbliższych stacyjkach rowerowych, plakaty, bony ze zniżkami dla osób dojeżdżających do pracy rowerem.</p>
21	<p>Powinny być działania edukacyjne, które nauczą: jeżdżenia wolniej (szybka jazda - na chodniku - jest niebezpieczna dla pieszych)</p>
22	<p>Działania te na pewno powinny skupiać się w szkołach i przedszkolach, gdzie można np. prowadzić lekcje o aktywnej mobilności czy konkursy rowerowe. Należy zwrócić jednak uwagę aby działania te były prowadzone przez osoby stale zainteresowane tematem i same poruszające się rowerem. Jednak bardzo ważne jest również, aby pamiętać o już dorosłych uczestnikach ruchu, tutaj działania powinny skupiać się na zachęcaniu na przesiadanie się z samochodu na rower, być może bonifikować w jakiś sposób tych poruszających się na rowerze</p>
23	<p>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, akcje uświadamiające kierowców.</p>
24	<p>Myślę, że wielu osobom mogłyby pomóc filmy instruktażowe pokazujące poruszanie się po mieście w sytuacjach takich jak np. włączanie się z drogi rowerowej do ruchu na ulicy, przejazd przez bardziej skomplikowane skrzyżowania itp. Sam jeżdżąc po mieście mam czasem problem z określeniem jak najbezpieczniej/ najsprawniej pokonać dany odcinek. Po przejeździe konsultacyjnym zostawiłem do siebie kontakt w sprawie analizowania nowo otwartych tras i</p>



	usprawnień rowerowych - myślę, że warto rozszerzyć takie analizy i nagrania nie tylko o nowo otwierane miejsca, ale także już o te istniejące.
25	Bezpieczny Rowerzysta - szkolenia dla wszystkich rowerzystów (dla każdej kategorii wiekowej) z kodeksu ruchu drogowego, zmian w kodeksie, bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Działania prowadzone na wydarzeniach plenerowych we współpracy z Radami Osiedli, Calami, podczas tygodnia mobilności itp. oraz strażą miejską i policją. Akcja poza propagowaniem odpowiedzialności w kwestii przestrzegania przepisów ruchu drogowego ma też tłumaczyć co to jest i dlaczego tak ważny jest sprawny rower, kask na głowie oraz zasada ograniczonego zaufania na drodze.
26	Promocja: z konta nextbike opłacać bilety MPK
27	Na wstępie chciałem jeszcze się odnieść do obecnie trwających programów. Rowerowy Maj - niestety nie jest rozpowszechniony we wszystkich przedszkolach, bądź ogranicza się do pozornych ruchów placówki bez wyróżnień dla prawdziwych przedszkolaków-cyklistów. 2) w kółko kręcę - kilkakrotnie zgłaszałem uwagi do programu (np. o błędnie naliczanych km - zawyżane realnie przejechanego dystansu nawet 10 krotnie) - natomiast spotkało się to z brakiem odpowiedzi. Jeżeli chodzi o działania uważam, że: 1) należy podstawić przede wszystkim na edukację przedszkolaków oraz dzieci ze szkół podstawowych w zakresie korzyści płynących z ruchu fizycznego oraz o zagrożeniach jakie dla klimatu niesie spalanie paliw kopalnych przez samochody. 2) zachęty dla cyklistów będących pracownikami sektora publicznego;) 3) integrowanie społeczności cyklistów, organizacja pikników wraz np. możliwością naprawy, serwisu rowerów na miejscu przez fachowców.
28	Działania informacyjne powinny być skierowane do kierowców, także komunikacji zbiorowej i motorniczych. Należy pokazywać, że z jeżdżenia rowerem jest więcej korzyści dla wszystkich, także tych niedostrzeganych. Obecnie działania "prorowerowe" są traktowane jako "antysamochodowe", trzeba zatem uświadamiać kierowcom, że im więcej osób przesiada się na rowery, tym mniej jeździ samochodami. Należy też uświadamiać kierowcom (w drugiej kolejności egzekwować), że zatrzymanie się na drodze rowerowej czy jazda po pasie dla rowerów jest po 1. niedozwolone, po 2. niebezpieczne. Można też pokazywać na tablicach informacyjnych, pokazujących czasy przejazdu dla kierowców w określonych kierunkach czy określonych trasach czas przejazdu rowerem. Wiele osób uważa, że samochodem jest szybciej. Natomiast



	konkretne przykłady wskazujące że niekoniecznie jest to prawdziwe stwierdzenie, może przekonać kolejne osoby do przesiadki na rower.
29	<p>Rady osiedli, przy finansowym, ewentualnie merytorycznym wsparciu UM, organizują cykliczne przejażdżki/wycieczki, rodzice z dziećmi. Rady osiedli mogą takie eventy organizować wspólnie, czyli powiedzmy 2, 3 rady sąsiadujących ze sobą osiedli np. Klecina, Partynice, Oporów.</p> <p>Promowanie i wspieranie finansowe takich obiektów jak Welodrom na Żmigrodzkiej, czy tor SPEEDROWER na Krajewskiego.</p>
30	Proponuję bardziej promować już istniejące programy.
31	Może kampania w stylu "zmień piec" 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 na fotelikach, a teraz sami są rowerzystami na swoich biegówkach" i zdjęcia tych różnych (prawdziwych) mieszkańców z ich rowerami i w ich kontekście
32	Trzeba edukować rowerzystów ze znajomości przepisów. Ostatnio widziałam jak jeden władował się w autobus na jezdni a miał ścieżkę rowerową niedawno budowaną.
33	Edukacja w zakresie korzystania z padów dla rowerów, skrzyżowań i śluz rowerowych
34	Nie mam
35	Działania edukacyjne skierowane do kierowców, których celem jest zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poruszających się po drodze. Należy zwrócić uwagę wszystkich uczestników ruchu (także rowerzystów) na zachowanie odpowiedniej odległości oraz ostrożności na skrzyżowaniach a także poprawę kultury jazdy - nie parkowanie na ścieżkach rowerowych, przeprowadzanie rowerów przez pasy pieszo itp.
36	Koniecznie trzeba wprowadzić na ulicach miast tłumaczenia znaków, np. na ul. Powstańców Śląskich jest jednokierunkowa DDR, którą jeżdżą ludzie pod prąd. Wprowadziłbym oznakowania dodatkowe w "brytyjskim" stylu, np. trzy tabliczki (ustawione pod prąd) - (1) Bardzo Ci dziękujemy, że wybrałeś rower. To samo zdrowie (2) Ale na tym odcinku jedziesz pod prąd, uważaj na jadących prawidłowo! (3) Skorzystaj z DDR z drugiej strony następnym razem.



37	<p>Na razie te działania jakie są, są słabo wypromowane. Ani wroclaw.pl jakos nie wypromował. Ani wydział ds. komunikacji Urzędu Miejskiego nie informował wrocławskich mediów o tych programach.</p> <p>Ale należy edukować. Edukować. I raz jeszcze edukować. O tym jak bezpiecznie jeździć, jak zachowywać się na drodze, wobec pieszych itd. Nawet informacjami/filmikami na przystankach czy na wyświetlaczach w mpk: wielu ludzi zmienia wszak środki poruszania się po mieście.</p>
38	<p>Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.</p>
39	Edukacja w zakresie przepisów ruchu drogowego
40	rozwijanie programu budowy parkingów rowerowych
41	Edukować rowerzystów o kierunkach ścieżek na DDR i noszeniu kasków i ogólna znajomość przepisów RD
42	Działania informacyjne dla urzędników, którzy pracują w centrum i rowerem mieliby najlepszy dojazd. Powinno się zapewnić parkingi rowerowe (dla pracowników zadane), a dla petentów stojaki.
43	Promocja działań rowerowych w dużych spółdzielniach mieszkaniowych i wspólnotach, głównie w zakresie parkowania na terenach nie gminnych i połączeniach rowerowych na terenie dużych osiedli.
44	Przede wszystkim do osób wjeżdżających do miasta, no na odcinkach dróg, gdzie zaczyna się ścieżka
45	1. Dodatkowa edukacja kierowców w ramach kursów prawa jazdy, dodatkowe godziny na temat postępowania na drodze w stosunku do innych użytkowników dróg; pieszych i rowerzystów. 2. Obowiązkowa edukacja rowerowa w szkołach na każdym szczeblu nauczania, w szkole podstawowej i średniej jako dodatkowy przedmiot nauczania lub chociaż w ramach zpt. 3. Plakaty na przystankach komunikacji miejskiej i wewnątrz na ekranach: jak prawidłowo jeździć rowerem - podstawy np. śluzy, drogi jednokierunkowe, jazda pod prąd, antypasy itp.
46	Dzieci jeżdżą chętnie, ale mało jest osób dorosłych, które mogą jeździć do pracy rowerem.
47	Do osób aktywnych zawodowo, które mogłyby wybrać rower jako



	środek dojazdu do pracy. Powinny dotyczyć bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zgodnego z przepisami poruszania się po ścieżkach jednokierunkowych
48	Wiele firm dostarczających jedzenie posiada flotę kurierów rowerowych. Niestety te osoby nagminnie łamią przepisy jeżdżąc po chodnikach, pod prąd itd. To psuje opinie rowerzystów i stwarza niebezpieczne sytuacje na drodze. Wnioskuje, by wspólnie z tymi firmami przygotować jakieś działania edukacyjne.
49	Dla kierowców, piszę w sprawie kontrapasów. Niestety wielu kierowców nie patrzy czy nie nadjeżdża właśnie jakiś rower z takiego pasa. Dwa dni temu kierowca o włos nie potrącił mnie, wymuszając pierwszeństwo. Brakuje oznaczenia na takich skrzyżowaniach, a często ścieżki rowerowe na kontrapasach są zabrudzone więc nie widać w ogóle, że to pas dla rowerowców. Piszę tutaj o ul.Kościuszki.
50	Szkolenia dla kierowców w celu kulturalnej współjazdy po mieście z rowerzystami obok. Powinien być postawiony nacisk na ten aspekt w trakcie kursów prawo jazdy i obejmować wszystkich.
51	Informacji, promocji i edukacji jest dość. Nikogo nie zachęcicie lepiej, niż komfortem jazdy itp. Zbyt mało ścieżek rowerowych łączy się ze sobą i nadal zbyt wiele miejsc nie ma takich ścieżek. Poza tym mamy głównie małe mieszkania bez miejsca na rowery, więc warto zainwestować w specjalne parkingi dla nich : https://www.youtube.com/watch?v=FFhVMJnT5uc https://www.youtube.com/watch?v=mvpb44hITC8
52	Brak działań miasta dla pobudzania aktywności rowerowej w sąsiednich gminach. Działania powinny iść w kierunku aktywizacji społeczeństwa poza miastem, ale traktującej jako symbioza miasta i obszarów poza nim. Alternatywny transport do miasta: rower prywatny, rower miejski, autobus miejski, tworzenie carsharingu poza miastem, zamiast samochód prywatny, 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.



53	Może wyraźnie zaznaczone ścieżki rowerowe na mapach umieszczonych w różnych punktach miasta - tak by każdy zainteresowany mógł zobaczyć którędy bezpiecznie dotrze do celu na dwóch kółkach. Przy czym tak naprawdę wydaje mi się, że działania „promocyjne” są zbędne - gdyby ścieżek rowerowych (bezpiecznych dla rowerzystów czyli NIE wydzielony pas ruchu na jezdni) to ludzie chętnie przesiadaliby się na rowery.
54	Akcja informacyjna dla wszystkich uczestników ruchu, żeby wobec rowerzystów zachowywać wyjątkową ostrożność- radio, billboardy etc
55	Powinny być skierowane do kierowców - dotyczące bezpieczeństwa i do studentów - informacyjnie - jako grupa do przesadzenia na rower. I oczywiście SPP w rejonie akademików i uczelni.
56	Wycieczki rowerowe dla uczniów (długodystansowe, bikebacking) Przystosowanie okolicy szkół do łatwego poruszania się rowerem. Zwiększenie ilości miejsc na rowery pod szkołami i instytucjami kultury (kina/teatry/muzea) Ujednolicenie ścieżek rowerowych w zakresie oznakowania i przebiegu. Proponuję zabrać urzędników z działu planowania na wycieczkę rowerową po mieście, szczególnie po centrum miasta oraz na głównych szlakach dojazdowych do centrum. Będą mogli się przekonać jak niewygodna jest infrastruktura rowerowa w codziennym użytkowaniu.
57	Więcej dróg rowerowych, dopłaty firm do korzystania z, rowerów, więcej stojaków w centrum, więcej kamer przy stojakach, więcej rowerowni, 1 rowerownia jest obowiązkowa w każdym osiedlu z przynajmniej 5 mieszkaniami



58	<p>1. Kierowcy - na podstawie artykułów w różnych mediach, zwłaszcza w Gazecie Wrocławskiej (mam wrażenie bardzo nieprzychylnych rowerzystom) czy komentarzy pod różnymi artykułami mam wrażenie, że mamy do czynienia z wojną między rowerzystami a kierowcami, a niektórzy starają się napuścić jednych na drugich. Myślę, że warto by uświadomić kierowców, że rowerzyści nie są ich wrogami</p> <p>2. Policja - przydałyby się patrole pouczające różnych uczestników ruchu - rowerzystów, kierowców czy pieszych w zakresie obowiązujących przepisów, zwłaszcza pierwszeństwa przy przejazdach/przejściach dla pieszych. Jest mnóstwo miejsc na wrocławskich osiedlach, gdzie jest strefa ruchu / zamieszkania, nie ma świateł i jeździ się niezbyt bezpiecznie - rowerzyści śmigają przed nosami pieszych, kierowcy nie rozglądają się przy skręcie w prawo, piesi pakują się na drogi rowerowe.</p> <p>3. Rowerzyści - ruch rowerowy zwiększył się na tyle w ostatnich latach, że w rowerzyści na ścieżkach rowerowych zaczynają się ze sobą 'spotykać' i nie bardzo wiedzą jak się zachować, np. przy skrzyżowaniu ścieżek kto komu ma ustąpić, jak stanąć przed światłami, żeby nie blokować innych uczestników ruchu etc.</p>
59	Zastąpić urzędników odpowiedzialnych za planowanie ruchu pieszo-rowerowego w mieście na takich, którzy są zaznajomieni ze standardami budowy wygodnej infrastruktury. Prezydentowi przyda się działanie edukacyjne z zakresu jego obietnic.
60	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.
61	<p>Ze względu na pandemię, wiele miast zdecydowało się na tworzenie tymczasowych ścieżek rowerowych (tzw. Popup bike lanes). Niektóre z nich odniosły taki sukces, że są pozostawione na stałe. Wrocław również powinien dołączyć do tego trendu.</p> <p>Można też zorganizować "dzień bez samochodu" w stylu Ciclovi, który organizowany jest w Bogocie.</p> <p>Może warto też 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)</p>



	Najważniejszą promocją jest jednak twarda infrastruktura. Dobra infrastruktura obroni się sama.
62	krótkie abc z przepisów dot. jazdy rowerem/hulajnogą powtarzane cyklicznie w mediach społecznościowych (np. facebook); edukacyjne spotkanie dla dzieci, młodzieży szkolnej w parkach, przy osiedlach; edukacja rowerowej w ramach szkoły;
63	Kampania informacyjna na temat faktów i mitów o poruszaniu się rowerem.
64	Uważam, że niepotrzebne są nowe działania, a należy docierać do większej ilości mieszkańców z tym programem co jest. Po zaznajomieniu się z inicjatywami, wydają się one dobre, ale promocja ich kuleje.
65	Wprowadzić kampanie odnośnie dobrego zachowywania się na drodze - ostrożna jazda, komunikacja z innymi uczestnikami ruchu drogowego - dla wszystkich kierowców, rowerzystów i pieszych
66	Jeden w-f w tygodniu mógłby zostać przeznaczony na wycieczki rowerowe (ewentualnie dwa w-f pod rząd np przez jeden semestr w roku)
67	Najbardziej palącym i niebezpiecznym problemem jest niestosowanie się, a czasem niewiedza użytkowników dróg, zwłaszcza kierowców samochodów, do przepisów ruchu drogowego. Infrastruktura itd. jest może i niedoskonała ale nawet tam gdzie jest nie można bezpiecznie z niej korzystać i to w ludziach, a nie sprzęcie czy infrastrukturze jest główny problem. Dotyczy to także parkowania.
68	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).
69	Powinny dotyczyć kierowców. Prezentować im korzyści ze zmiany transportu
70	Nie potrzeba promocji tylko INFRASTRUKTURY
71	Myślę, że aspektem, którego bardzo brakuje we Wrocławiu, jest kwestia prawidłowego korzystania z jednokierunkowych DDR i kontrapasów. Osoby jadące pod prąd stanowią istotny problem szczególnie na takich ulicach jak Kościuszki, Hallera(odcinek przy pętli Ojca Beyzyma), aleja Armii Krajowej(rowerzyści kontynuując jazdę z alei Wiśniowej nie zmieniają strony drogi, ponieważ na światłach ze Ślężną trzeba podwójnie czekać, a droga po stronie Parku Skowroniego jest w złym stanie).



	<p>Z mojego punktu widzenia dobrze byłoby dodatkowo oznaczać drogi jednokierunkowe oznakowaniem poziomym, ale przede wszystkim też edukować wszystkich rowerzystów, bo myślę, że część osób nie po prostu o nich nie wie.</p> <p>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 :).</p>
72	Promowanie rowerów w korporacjach i zakładach. Zniżki na bilety do teatrów
73	Działania edukacyjne powinny być prowadzone w przestrzeni publicznej, np. ogłoszenia i plakaty promujące prawidłowe zachowania (konieczność sygnalizacji skręty jadąc rowerem!) oraz edukujące w zakresie bezpieczeństwa rowerzystów oraz innych użytkowników dróg (np. zasady pierwszeństwa na styku rower-samochód)
74	Uważam że we Wrocławiu jest stanowczo za mało miejsc żeby bezpiecznie zostawić rower.
75	<p>Ścieżki rowerowe do szkół na Nadodrze!!!!!!!!!!!!</p> <p>Dubois (ostatnio jak wracałem to okazało się, że barierki skasował samochód) - dzieciaki tamtędy jeżdżą chodzą do szkoły!!, brakująca ścieżką na Świdnickiej od Arkady do Renomy (ja tam z dzieckiem nigdy ulica nie pojedę),</p> <p>No i cholerna Sienkiewicza... to jest przesada: albo zastawiony chodnik albo 70km h obok ktoś sunie.</p>
76	Komunikacja, która będzie edukować również kierowców, jakie zagrożenie może nieść za sobą parkowanie na kontrpasie lub pasie dla rowerów na jezdni? Kampanie rowerowe w przestrzeni miejskiej, tak aby bardziej zwrócić uwagę na rowerzystów w mieście.
77	Edukowanie jak najmłodszych dzieci oraz obcokrajowców o zasadach ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem poruszania się rowerem po drogach publicznych.



78	<p>Działania informacyjne dotyczące przestrzegania zasad ruchu drogowego przez zarówno rowerzystów jak i kierowców, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none">-Nie blokowania przejazdów rowerowych przez kierowców oczekujących na włączenie do ruchu;-Nie przekraczania dopuszczalnych prędkości (z powodu niebezpieczeństwa, ale też poziomu hałasu, poczucia zagrożenia innych uczestników ruchu, emisji itd.);-Wyprzedzania z zachowaniem właściwego odstępu;-Ustępowania rowerzystom jadącym prosto na skrzyżowaniu przy skręcaniu w prawo;-Nie jeżdżenia przez rowerzystów pod prąd i po chodniku; <p>Działania promocyjne dotyczące właściwego przygotowania przez rowerzystów do złych warunków atmosferycznych, oraz właściwego dbania o stan techniczny rowerów i właściwego doboru rowerów do poruszania się po mieście.</p>
79	Działania skierowane na kierowców. Noga z gazu i szanujmy innych :)
80	uczniowie szkół średnich i podstawowych
81	<p>Jazda rowerzystów po ulicy - nie wszędzie są i będą drogi rowerowe, a jeżdżący po wąskich chodnikach dorośli to też przesada. Tym bardziej w przypadku mniej ruchliwych ulic albo w strefach "30"</p> <p>Edukacja/informacja rowerzystów, że w takich przypadkach powinno się jeździć po jezdni i jest to zwykle nawet bezpieczniejsze i wygodniejsze niż slalom wąskim chodnikiem.</p> <p>Edukacja/informacja kierowców, że rowerzyści w takich przypadkach są pełnoprawnymi uczestnikami ruchu.</p>
82	Akcje informacyjne dot. przepisów ruchu drogowego.
83	współpraca z gminami wokół Wrocławia ! Dla ludzi jeżdżących samochodami z okolic Wrocławia do pracy
84	<ul style="list-style-type: none">* Nauka poruszania się rowerem w ruchu miejskim - Wyższa Szkoła Rowerowej Jazdy (https://www.wroclaw.pl/wyzsza-szkola-rowerowej-jazdy-zapisz-sie-na-darmowe-lekcje).* Doszkalanie kierowców z jazdy rowerem - współpraca ze szkołami nauki jazdy.* Akcje skierowane do studentów, zwłaszcza przed początkiem roku akademickiego.* Akcje informacyjne w mediach i w terenie - wskazówki, jak korzystać z



	istniejących tras (gdzie przejechać na drugą stronę arterii, żeby nie czekać na światłach, jaką trasę alternatywną wybrać).
85	Uważam, że trzeba wskazywać mieszkańcom plusey jazdy rowerem po mieście. Przydałaby się akcja np. z przekazywaniem mieszkańcom mapy rowerowej Wrocławia
86	publikacja materiałów w na tablicach ogłoszeń Rad Osiedlowych
87	Edukacja kierowców, również mandatowa. Billboardy w miejscach korków w stylu "Ty stoisz ja jadę"
88	Promocja roweru jako najszybszego środka transportu w centrum
89	Brakuje działań do wszystkich uczestników ruchu. Wielokrotnie spotykam się we wrocławiu z brakiem zrozumienia i znajomości przepisów nie tylko wśród kierowców i pieszych, ale także u samych rowerzystów. Nie potrafimy korzystać z infrastruktury i nie wiemy jak się zachować.
90	Moim zdaniem rowerowy maj powinno się przekuć na rowerowe lato. Z mojej obserwacji wynika, że ten program w przedszkolu dziecka zmobilizował na oko ponad 90% rodziców i tym samym dzieci do korzystania z rowerów bądź hulajnóg. Program się skończył, i znowu jest na parkingu przedszkolnym tylko parę sztuk. To smutne, że nie ma trwałego efektu z działania programu, ale może jego przedłużenie wyszłoby wszystkim na dobre.
91	Edukacja dzieci w zakresie przepisów ruchu drogowego
92	Miasto powinno informować o zasadach poruszania się ścieżkami rowerowymi - rowerzyści notorycznie poruszają się pod prąd po ścieżkach jednokierunkowych (które moim zdaniem nie powinny być w ogóle budowane, a priorytetem powinny być szerokie DDR dwukierunkowe, jak na Karkonoskiej lub Grabiszyńskiej).
93	Akcje reklamowe w mieście dot. ruchu rowerowego (dla kierowców aut i pieszych). Mogłyby zachęcać do przejścia na rower a także pokazać perspektywę rowerzysty
94	Dla osób LGBT. Może dedykowana społeczność? Osoby LGBT rozumieją potrzebę redukcji emisji CO2. Są grupą bardzo świadomą społecznie.
95	Moim zdaniem Miasto Wrocław winno dodatkowo skoncentrować się na edukacji kierujących samochodami. Chodzi o wskazywanie realnej alternatywy w postaci roweru, a także dodatkowo zasad kulturalnego współkorzystania z drogi.
96	* mapy rowerowe w mieście * tabliczki z trasami rowerowymi * urzędnicy, którzy jeżdżą na rowerze i promują to
97	Przede wszystkim rowerzyści powinni mieć kartę rowerową, znać



	przepisy ruchu drogowego. Po drugie obowiązkowe ubezpieczenie OC. Po trzecie więcej Straży Miejskiej sprawdzającej czy rowerzyści przestrzegają przepisów i nakładania mandatów w przeciwnym wypadku.
98	<p>więcej działań edukacyjnych w szkołach i przedszkolach. Robienie karty rowerowej nie wystarcza. Często jest to odbębniowane przez nauczyciela i skupia się na nauce znaków, egzaminie na boisku szkolnym. Czego brakuje? nauki praktycznej, jazdy po mieście, pokazania walorów rowerowych danego osiedla/okolicy.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Trzeba zachęcać dzieci i rodziców do jeżdżenia rekreacyjnego - pokazując atrakcje we Wrocławiu i w okolicach konkretnych osiedli ale i szerzej.2. trzeba uczyć jak w realu poruszać się po mieście, ćwiczyć może z rodzicami jak traktować rowerzystę przez kierowcę samochodu.3. uczyć bezpiecznego jeżdżenia i zachowania wobec samochodów ale i traktowania pieszych4. wspierać i promować dojazdy do szkoły rowerem/hulajnogą. Może jakieś dodatkowe punkty za to do oceny z WF/zachowania/wiedzy o środowisku?
99	Należy by tworzyć tematyczne trasy rowerowe, może udostępniać je w aplikacji razem z opisami miejsc które są na trasie i czasem i trudnością przejazdu tak, żeby każdy kto ma trochę wolnego czasu i chciałby się gdzieś przejechać mógłby sobie wybrać coś ciekawego
100	Szkolenia, kampanie i konkursy edukacyjne dla rowerzystów o przepisach ruchu drogowego i bezpieczeństwie na drodze.
101	Dla każdego chętnego: niewystarczająca informacja o odseparowanych drózkach rowerowych i ich przebiegu we Wrocławiu. Ktoś, kto nie zna terenu nie jest w stanie przejechać taką drózką. Powinno być oznakowanie poziome i pionowe, mapki papierowe i elektroniczne. Działania dla rodziców dzieci, nawyki kształtuje się w rodzinie.
102	Działania informacyjne dla kierowców aby zwracali uwagę na rowerzystów
103	Edukacja i promocja. Według mnie to jedyne i skuteczne rozwiązania. Pomysły są fajne i należy je tylko realizować i rozwijać. Może więcej imprez rowerowych dla mieszkańców takich jak Masa Krytyczna
104	Więcej szkoleń, filmików na FB, YT dotyczących tego jak się poruszać na rowerze, jakie prawa ma rowerzysta, ale też jakie obowiązki i ograniczenia. Zwłaszcza te skierowane do dorosłych, z naciskiem na zasady pierwszeństwa i konieczność przestrzegania świateł.
105	Warto edukować kierowców w zakresie bezpiecznej jazdy samochodem



106	Tablice informacyjne na newralgicznych skrzyżowaniach z przedstawieniem pierwszeństwa lub zasad poruszania się.
107	Działania edukacyjne będą zbędne i nieskuteczne, w sytuacji gdy miasto nie egzekwuje prawa drogowego na swym obszarze. Zakaz parkowania w odległości 10 m od skrzyżowania jest martwym przepisem. Sygnalizacja świetlna premiuje przekraczanie prędkości. Egzekucja stref 30 właściwie nie istnieje. Nie wszędzie muszą i mogą być drogi rowerowe, ale mieszkańcy muszą czuć się bezpiecznie. To jest warunek sine qua non skutecznej promocji, zwłaszcza w ruchu lokalnym, dojazdów dzieci do szkół czy zgody rodziców na takie dojazdy.
108	100% dzieci z kartą rowerową. Wprowadzenie kursów na kartę rowerową we wszystkich szkołach we Wrocławiu. Edukacja najmłodszych poprawia bezpieczeństwo bo dzieci docierają również do rodziców.
109	Uderza skromna oferta działań skierowanych do dorosłych. Jednocześnie nic tak nie działa jak przykład idący z góry. Wszyscy urzędnicy ratusza z prezydentem włącznie powinni zadeklarować całoroczny dojazd do pracy na rowerach i powinni być z tej deklaracji w wiarygodny sposób rozliczani. Inaczej dorosłych wrocławian nie uda się przekonać, że promotorzy rowerów są wobec nich szczerzy i uczciwi.
110	Myślę, że dobrze byłoby wyjść z informacją do osiedli - tam pokazać jakie są możliwości, opisać jak i którędy można dojechać rowerem do centrum, czy w inne miejsce.

Pytanie 3: Czy masz jakieś propozycje dotyczące lokalizacji stacji wypożyczenia WRM? Czy uważasz, że któraś z lokalizacji powinna zostać zmieniona? Czy uważasz, że potrzebne są inne dodatkowe lokalizacje?

l.p.	Treść opinii
1	Stacje powinny być rozlokowane na terenie całego miasta, nie wykluczając i nie dyskryminując obrzeży miasta i osiedli m.in. leśnicy czy Marszowic.
2	Stacje WRM są zbędne. Lepszym pomysłem jest rozszerzenie strefy i umożliwienie pozostawiania rowerów w określonej strefie i strefa ta powinna być poszerzona
3	zdecydowanie rozwijać



4	Przede wszystkim należy odpowiednio kontrolować operatora, bo częste awarie rowerów (lub brak sprawnego roweru na stacji) zniechęcają, tak samo gdy wypożyczysz się rower i po 2 minutach okazuje się, że coś nie działa. Frustrujące!
5	WRM przy Armii Krajowej/Borowska jest mało wystarczający. Nigdy nie ma rowerów w porównaniu z Aquaparkiem, Dworcem itp
6	Nie używam.
7	Kiedyś była stacja na początku Świdnickiej i zapewne z powodów estetycznych zniknęła. OK, ale przydałaby się stacja między Operą a Monopolem albo za Operą. To miejsce skąd dobrze się rozjeżdża czy to DDR wzdłuż fosy, w stronę Starego Miasta Zamkową czy Szewską, wreszcie Zamkową do Kazimierza. Zwykle stoją tam hulajnogi w tym miejscu. Nieprzypadkowo.
8	Stacji WRM mogłoby być więcej, jest ich szczególnie dużo w centrum, w niektórych miejscach obrzeży miasta jak np. Żerniki czy południe Wrocławia - bardzo mało. Często rowery są zniszczone, myślę, że warto popracować nad sprawdzaniem ich sprawności.
9	Stacja Bardzka-Cmentarz jest "w środku niczego". Zamiast niej warto uruchomić stację np. Świeradowska - Hala Kupców Gaj. Warto także rozważyć uruchomienie stacji Armii Krajowej/Widna/Krynicka (po stronie północnej, obok Kauflandu i Hali Perła).
10	Przydałaby się na osiedlu Kuźniki
11	jak najwięcej stacji na obrzeżach miasta
12	brakuje w rynku/plac dominikański oraz nabrzeże dunikowskiego
13	Fajnie by było jak by stacje były wyposażone w pompki rowerowe. Przydała by się stacja przy kościele na skrzyżowaniu Monte Cassino z Dębowskiego, może być zamiast stacji na Bacciarellego 2
14	nie mam zdania
15	brak pomysłów
16	Więcej stacji rowerowych na ulicy Sołtysowickiej
17	Sołtysowicka 29 - w tej okolicy powinna powstać stacja rowerowa. Dlaczego? W okolicy znajduje się potężne osiedle na ul. Wojaczka, osiedle Sołtysowicka 32, osiedle na ul. Herbsta, trwa budowa żłobka i biblioteki przy ulicy Sołtysowickiej 29.
18	Na Lipie Piotrowskiej, gdzie jest strefa ruchu uspokojonego jest jedno takie miejsce, przy Cynamonowej. Dla mieszkańca ul. Kaparowej, Gorczykowej i innych jest to nieatrakcyjne, bo oddalone ok. 800 m do ponad kilometra. Oprócz tego nie ma na Lipie Piotrowskiej tras rowerowych oprócz wybudowanych przez DACH BUD na terenach ich inwestycji. Jest za to ruchliwa i zapełniona samochodami, w tym



	pokażną ilością samochodów ciężarowych i Tirów ul Pełczyńska nie spełniająca mimo wielu remontów funkcji trasy rowerowej - a można było poprowadzić ul. Waniliową i Lawendową wpinając do trasy od ul. Kominiarskiej, ale się nie chciało lub się nie myślało.
19	Brakuje mi stacji przy pkp popowice
20	Nie
21	Proponuję stacyjkę rowerową na Tarasa Szewczenki.
22	Myślę, że stacje rowerowe powinny stale się
23	Siatka stacji WRM powinna w dalszym ciągu prężnie się rozwijać i docierać w nowe miejsce. Nowe stacje powinny pojawić się na każdym osiedlu, na którym jeszcze takowych nie ma. Przy ustalaniu nowych lokalizacji powinno wziąć się pod uwagę: 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 zostawiane poza stacjami. Dobrym rozwiązaniem byłoby również dodanie funkcji "zgłoś miejsce na nową stację" w aplikacji WRM.
24	Nie korzystam
25	Zazwyczaj poruszam się swoim rowerem, dlatego ze stacji WRM korzystam sporadycznie. Zazwyczaj dotarcie do najbliższej nie stanowiło problemu.
26	Tak potrzebne są dodatkowe stacje we Wrocławiu np.: 1. skrzyżowanie ul. Maślicka - Północna 2. skrzyżowanie ul. Maślicka - Brodzka - Królewiecka 3. skrzyżowanie ul. Królewiecka - Suwalska
27	Pętla krzyki
28	Stacje WRM powinny znajdować się generalnie w pobliżu przystanków, węzłów przesiadkowych i biurowców. Trudno mi zabrać jednoznacznie głos na ten temat, ponieważ nie jestem użytkownikiem WRM.
29	nie mam na myśli konkretnej lokalizacji ale obok gęstej sieci ważne jest, żeby rowery były zadbane i w dobrym stanie technicznym. plus oczywiście infrastruktura porządna i wtedy ludziom będzie łatwiej się przesiadać na jednoślady
30	Stacje w obecnej jeszcze formie to przeżytek. Trzeba powiększyć strefę w której można odstawiać rowery (ale też trzeba karać za stawianie byle jak)
31	mogłoby być więcej
32	Sołtysowice
33	Stacja WRM zmiana z redyckiej/sołtysowickiej na okolice ulicy Wojaczka



34	Moim zdaniem dobrym pomysłem jest umieszczenie dodatkowych stacji WRM na parkingach park & ride.
35	Nie, system ma odpowiednią gęstość stacji i wyposażenie tychże.
36	Na pewno więcej. Choćby w stronę Psiego Pola, tak by w razie awarii była szansa na podmianę roweru. Gdzieś koło orlenów (okolice CH Korona) na Krzywoustego. I jeszcze w kwestii WRM: jakość i sprawność tych rowerów często nie jest najlepsza.
37	Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.
38	Brakuje przy Włodkowica SW Antoniego
39	potrzebne sa dodatkowe lokalizacje w obrębie osiedli peryferyjnych tak, aby rower mógł na nich służyć jako forma komunikacji osiedlowej. I tak na Klecinie powinny powstać stacje w rejonie skrzyżowania Czekoladowa/Połabian, Wałbrzyska/Kobierzycka, Karmelkowa/Ogórkowa czy na ul. Jutrzenki. Umożliwiłoby to korzystanie z WRM jako środka komunikacji do i z tramwaju czy autobusu oraz do sklepu, a także zwiększyłoby dostępność WRM dla mieszkańców.
40	Komuny Paryskiej 15a
41	*Brak stacji w ciągu ul. Gajowickiej (np. Gajowicka/Hallera czy Gajowicka/Krucza), *Super jest to że stacje są również na oddalonych od centrum dzielnicach. *Trzeba czuwać nad większą sprawnością rowerów. Rower również w ziemie to dobre rozwiązanie. *Przeгляд najchętniej używanych stacji + co kilka lat pytania do mieszkańców, gdzie by widzieli nowe stacje (lub stację do zmiany).
42	Jak najwięcej lokalizacji przy przystankach autobusowych
43	W mojej okolicy jest ich dość dużo, by dojechać do centrum.
44	To raczej jest ok, ale brakuje miejsc gdzie można własny rower bezpiecznie zapiąć. Jest dużo kradzieży rowerów prywatnych i to w



	mojej ocenie jest duży problem.
45	Potrzebne skomunikowania z Nadolicami Wielkim
46	Nie korzystam z WRM, mam swój rower którym poruszam się na co dzień
47	Wypożyczalnie mogłyby znajdować również w pobliżu parków (np. Klecińskiego czy Wschodniego).
48	Potrzeba więcej stacji poza ścisłym centrum miasta np Brochów
49	Brak
50	przecież Politechnika prowadziła badania w tej sprawie, dlaczego z nich nie skorzystać?
51	Stacje powinny być też zlokalizane w okolicach wał nadodrzańskich, np przy Moście Trzebnickim, Osobowickim etc. by móc rekreacyjnie korzystać z roweru rekreacyjnie na wałach.
52	Uważam, że potrzebne są kolejne stacje WRM (na Brochowie wzdłuż torów kolejowych - ul. Mościckiego czy na terenie Wrocławskiego Parku Technologicznego).
53	Super sprawą są takie małe stacje przy zwykłych stojakach powinno być ich jak najwięcej.
54	tworzenie stacji WRM poza granicami miasta - tereny ościennych gmin
55	Nie ponieważ mam własny rower, z roweru miejskiego korzystałam kilka razy i nie byłam zadowolona, ponieważ zdarzało się, że rower był nie do końca sprawny
56	Stacja na pętli autobusowej Wojnów
57	Lokalizacja przy każdym LO we Wrocławiu
58	Jest ok. Kto chce informacji to je znajdzie.
59	Nowa lokalizacja: skrzyżowanie Orzechowej z Jableczna. Gaj to duże osiedle, wielu mieszkańców a w bezpośrednim zasięgu nie ma stacji
60	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 umieszczane na chodniku 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.
61	Myślę, że stacje są dość mocno rozbudowane. Sam nie korzystam już od dłuższego czasu z roweru miejskiego ponieważ mam własny. Wydaje mi się, że rower miejski powinien głównie skupiać się na turystach, którzy nie mają własnych rowerów.
62	Jak najwięcej stacji WRM i poza, Wrocławiem (centrum Bielany itd)



63	Są miejsca, gdzie zagęszczenie stacji jest mniejsze niż gdzie indziej. Ze względu na miejsce zamieszkania proponowałbym np. stację w okolicy kościoła przy Kruczej lub pobliskiego parku Langiewicza. Ale zapewne informacji o dobrych punktach lokalizacji mogą dostarczyć dane o miejscach poza stacjami, gdzie rowery są pozostawiane.
64	Brakuje stacji w okolicy NFM, np na Krupniczej. Skrzyżowanie Komandorska/Swobodna
65	stacje przy obiektach sportowych, parkach
66	brak uwag
67	Aktualne położenie stacji jest wystarczające i racjonalne - z mojej perspektywy stacje rowerowe znajdowały się w odpowiednich miejscach.
68	Nie używam WRM.
69	Nie
70	potrzebne są dodatkowe lokalizacje, np przy szpitalach (na Weigla nie ma), centrum jest dobrze skomunikowane, warto rozszerzać możliwości terytorialne roweru miejskiego
71	są ok
72	Nie korzystam, więc trudno mi się wypowiadać.
73	nie używam
74	Im więcej tym lepiej! Odczuwam brak stacji na trasie promenady oławskiej
75	osobiście nie korzystam ,
76	Koło kładki zwierzynieckiej.
77	Naddorze potrzebuje więcej rowerów my się tam już nie pomieścimy jak będzie więcej osób miało samochód. Mieszczańska/Dmowskiego (3000 ludzi tam mieszka). Kurkowa przy szkole: niech dzieciaki zaczną nimi jeździć. Plac Świętego Macieja (!!!)
78	Korzystam z własnego roweru, wiec nie mam zdania.
79	Stacja docelowo powinna znajdować się przy każdym budynku użyteczności publicznej o charakterze miejskim: szkoły, urzędy...
80	Dodatkowe stacje: Aquapark Wrocław (ul. Borowska 99), nowy przystanek tramwajowy "Smolecka" (skrzyżowanie Robotnicza-Smolecka), skrzyżowanie Braniborska-Nabycińska, okolice Mostu Pomorskiego Południowego, Plac Nowy Targ
81	Stacje wypożyczenia WRM powinny być w środku osiedli a nie tylko przy głównych ulicach. Jeszcze bardziej to zachęci do jazdy rowerem.



82	Na podstawie interaktywnej mapy mieszkańcy oraz osoby przyjeżdżające do miasta powinny mieć możliwość dokładnego wyboru takich miejsc.
83	Nie mam zdania
84	Kępa Mieszczańska/ okolice ul. Dmowskiego
85	blisko nowej kolejki podmiejskiej z Sobótki
86	* Dodatkowe lokalizacje przy nowych dużych osiedlach, np. koniec Tęczowej, przy Aldi na Grabiszyńskiej.
87	Nie korzystam, jeżdżę swoim rowerem.
88	Uważam, że WRM powinien się znajdować obok najważniejszych budynków użyteczności publicznej, przy galeriach, pętlach.
89	Kochanowskiego/Śniadeckich - raz zamontowano na ciągu przejścia dla pieszych, teraz stoi z dala od sklepów, poczty. RO zgłaszała w planach miejsce między Poczta a Delikatesami
90	Obecne osiedla są ogradzane siatkami i płotami, dojście do rowerów utrudnione. Aby skrócić dystans 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!
91	brakuje stacji przy wrocławskim parku biznesu, brakuje stacji w okolicach centrum np nfm
92	Na Muchoborze Wielkim stacja WRM przy rondzie, na ul. Stanisławowskiej nie ma dojazdu żadnej ścieżki rowerowej. W zasadzie biorąc rower albo musimy go prowadzić po chodniku, albo próbować jakoś dołączyć do ruchu samochodowego, albo łamać przepisy. Za konieczne już uważam doprowadzenie krótkiego odcinka ścieżki rowerowej, która kończy się obecnie ślepo przy ul. Zagony do choćby tego skrzyżowania. MW wygrał nawet WBO na rozbudowę, ale zostało nam to anulowane ponieważ przez 2 lata, w czasie których nic się nie działo wzrosły koszty...
93	Na tą chwilę stacji jest wystarczająco dużo
94	Stacje WRM po ostatnich wielkich zmian są dobrze zagęszczone i przeważnie położone w dobrych miejscach (przynajmniej w mojej okolicy). Jedynym wyjątkiem jest stacja przy ul. Prudnickiej, która przeżywa obłążenie - 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.
95	Osiedle Nowe Żerniki



96	Lokalizacji jest odpowiednio dużo, potrzeba wydłużenia czasu bezpłatnej jazdy z 20 do 40 minut. Rowery są ociążone poprzez dynamo ładujące akumulator (przejdźcie na baterie słoneczne?)
97	dodatkowe lokalizacje, na każdym większym skrzyżowaniu
98	W mojej lokalizacji (pl. Kościuszki) jest wystarczająca liczba stacji, ale czasem brakuje w nich rowerów, bądź, te które stoją, są uszkodzone.
99	Z pewnością konieczne jest uzupełnienie stacji WRM na obszarze północnego oraz wschodniego Wrocławia.
100	WRM oczywiście powinien być rozwijany. Lokalizacje trzeba dostawiać, a nie zmieniać. Przykładowe potrzebne lokalizacje to: * Prusa/Wyszyńskiego * Damrota * Prusa/Żeromskiego * park Szczytnicki: Kopernika/Mickiewicza * Hala Stulecia * Na Grobli przy Kładce Zwierzynieckiej * Podwale/Komuny Paryskiej * Okolice Odrzańskiej/Malarskiej * Ostrów Tumski * Sołysowicka/Poprzeczna * Kępa Mieszczkańska - północ * park Wschodni * pl. Nowy Targ
101	Nie są potrzebne.
102	Stacja w pobliżu nowo powstającego przystanku kolejowego Iwiny.
103	nie mam zdania
104	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, zwłaszcza że mieszkańcy Bieńkowic też chętnie by korzystali z możliwości podjechania rowerem do dworca pkp na Brochowie
105	Stacje roweru miejskiego powinny być systematycznie dobudowywane w pożądanym przez mieszkańców miejscach. Propozycją lokalizacji nowej stacji jest ul. Redycka na osiedlu Sołtysowice w okolicy skrzyżowania z ul. Bagatela, najlepiej przy przystanku autobusowym "Bagatela".
106	Osobiście nie korzystam z WRM bo mam swój rower.
107	Jeżdżę tylko swoim rowerem, nie analizuję stacji.



108	Zwiększyć liczbę przystanków, na których można odebrać rower niestandardowy,
109	ul. Wiejska/Awicenny - Oporów
110	Stacji powinno być jak najwięcej - najpierw może być niewiele stojaków na stacji, jeżeli zauważone zostanie duże obłożenie na którejś z nich - dodawać więcej stojaków i rowerów. Czyli - obserwować jak ludzie reagują na zmiany i do tego się dostosowywać.
111	nie
112	nie
113	Im więcej stacji WRM między blokami tym lepiej.
114	Mamy gęstą sieć stacji rowerowych w centrum, natomiast osiedla wrocławskie dość mocno się rozbudowały a przystanki komunikacji miejskiej są zlokalizowane np. w centrum osiedla do którego niekiedy bywa dość daleko. Przydałoby się zlokalizować stacje roweru miejskiego na obrzeżach osiedla i przy przystankach autobusowych aby można było np. dojechać do przystanku oddalonych części osiedla.
115	Kary za pozostawianie rowerów niezgodnie z przepisami.
116	Nie mam uwag, gdy potrzebowałam korzystać z WRM, stacje były w dogodnych położeniach i działały bez zastrzeżeń.
117	Rejon centrum handlowego N Park Maślicka, Kąpielisko Królewiecka. Jest stacja na Koziej ale to ponad 0,5 km, w centrum zdarzają się stacje znacznie bliżej siebie, np. pl. Legionów 2 stacje w 2 rogach placu.
118	Okolice ul Wichrowej
119	Uważam że bardziej powinno się wspierać inicjatywę parkingów dla rowerów

Pytanie 4: Czy masz jakieś sugestie dotyczące możliwości korzystania z roweru publicznego w okresie zimowym?

Ip.	Treść opinii
1	W okresie zimowym praktycznie nie widuje się rowerzystów. Jazda w okresie zimowym ani nie należy do bezpiecznych ani wygodnych. Nie ma sensu tego utrzymywać zimą.
2	Nie
3	Nie używam, ale wg mnie rowery powinny mieć jakieś zadaszenie, bo pogoda wpływa na ich stan techniczny.



4	Z tego, co pamiętam niestety rowery były na sezon zimowy zabrane. 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.
5	WRM powinien być dostępny całorocznie (może być z ograniczoną liczbą rowerów). Warto rozważyć - tam, gdzie to możliwe - stawianie mini-wiat, pod którymi mogłyby stać rowery, dzięki czemu byłyby mniej narażone na opady śniegu i deszczu (co oprócz niedogodności mokrego roweru dla użytkownika powoduje przyspieszoną degradację techniczną).
6	Uważam, że przy tak lekkich zimach można z niego korzystać także o tej porze roku.
7	nie
8	więcej rowerów
9	Było by miło jak by ścieżki rowerowe były odśnieżane w zimie
10	Powinna być dostępna większa liczba rowerów.
11	nie mam zdania. nie jestem użytkownikiem.
12	rowery powinny być dostępne całorocznie



13	<p>Opony zimowe, podgrzewane siodełka. Chyba te 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. Cały problem to ten, że nagle w okresie zimowym, jesienno-zimowym płaszczyzna tras rowerowych są puste. Ludzie wracają do samochodów i komunikacji publicznej i złorzeczą, że muszą stać w korkach bo nie mogą przez trasy rowerowe normalnie się przemieszczać. I stąd wracam do moich propozycji, aby trasy rowerowe wyłączać z chodników, a nie poprzez malowanki na jezdniach. Zwracałem też uwagę, że w okresie opadów śniegu, deszczu malowanki przestają być widoczne i stanowią zagrożenie bezpieczeństwa dla użytkowników (przykład znowu z ul. Piłsudskiego), gdzie raz jedzie się po jezdni, a raz po chodniku. Te miejsca wyznaczone dla rowerów były kompletnie niewidoczne i nie sprzątane. To nie sztuka, aby kupić rowery i pomalować pas oddzielający samochody od rowerzystów, ale trzeba zbudować cały system. Są przecież w urzędzie urzędnicy, jak Pan Chojnacki i jego zespół, to niech wezmą się za rozwiązanie tego problemu (ja mogę społecznie coś podpowiedzieć, ale oni za te prace wdrożeniowe i opłacane z naszych podatków są wynagradzani) . jeśli chce się być organizatorem życia Wrocławian, to trzeba do tego podejść rzetelnie, a nie tylko, że się coś wymaluje na tysiące złotych postawi rower i każe się jeździć bo samochodem nie da rady. Te pytanie jest 100% słuszne i bardzo wymowne. Tej zimy wiele ulic nie było odśnieżanych np. na Lipie Piotrowskiej, ulica Pełczyńska - i jak mają poruszać się rowerzyści? Choćby mieli za darmo jeździć tydzień to dbając o własne bezpieczeństwo nie wsiądą na rower. Pisałem o myśleniu. No tak, bo trzeba myśleć i trzeba wiedzieć, że zimą są mrozy, zalega śnieg, a tras rowerowych się nie przygotowuje na taką możliwość. Też ważne, niech po deszczu, czy po opadach śniegu, Panie i Panowie z urzędu miasta przejadą przez kilka tygodni po tym co sami wyznaczyli i niech sami też odpowiedzą na te pytania. Ja na niektóre jestem w stanie dać odpowiedzi, ale są to bardzo trudne rozwiązania, lecz możliwe.</p>
14	Można go wziąć pod pachę i biegać po zaśnieżonych chodnikach Taka forma ćwiczeń
15	Zimy się coraz częściej łagodnie. Myślę, że wystarczyłoby pozostawić na każdej stacji po 2 rowery.
16	Rowery w okresie zimowym powinny być częściej serwisowane. Można rozważyć również jakąś formę zabezpieczenia siodełka przed opadami.
17	Nie korzystam
18	Nie miałem okazji korzystać z WRM zimą.



19	Powinien być dostępny w każdej stacji w zmniejszonej liczbie, tak by podtrzymać przekaz - rower jest dobry o każdej porze roku.
20	Tak nieodwodnione ścieżki na karkonoskiej będą bardzo śliskie - wykonywać pracę zgodnie. Projektem i nie odbierać bubli
21	Powinien działać bez zmian (ograniczona liczba rowerów jest ok).
22	Na pewno należyte utrzymanie dróg dla rowerów i pasów dla rowerów zwiększyłoby popularność także WRM zimą. Ostatnia zima pokazała niesamowitą arogancję instytucji odpowiedzialnych za zimowe utrzymanie miasta w tej kwestii (przejazdy przez tory, za które odpowiada MPK nie były odśnieżone w ogóle!).
23	oby działał i w okresie zimowym i chyba tak też jest
24	Odśnieżanie ścieżek rowerowych. 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"
25	Jazda na rowerze zimą ani nie należy do przyjemnych ani nie należy do bezpiecznych. Nie ma sensu pozostawiania dostępnych rowerów zimą.
26	Powinien być dostępny
27	Przy odśnieżonych ścieżkach śmiało można
28	możliwość korzystania przez cały rok - zimy są łagodne
29	Mam taką samą sugestię jak w przypadku rowerów prywatnych - najpierw trzeba dobrze odśnieżyć ścieżki rowerowe to będzie większa chęć do korzystania z tego środka transportu zimą.
30	Za mało rowerów jest dostępnych w tym czasie.
31	Nie
32	Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.
33	Powinien dalej działać, pogoda często jest bardzo dobra
34	powinno to być możliwe
35	Częstsze odśnieżanie DDR
36	Rower również w zimie to dobre rozwiązanie.
37	usługa powinna być prowadzona w okresie zimowym
38	Najpierw ogarniemy odśnieżanie ścieżek ;)



39	1. Odśnieżanie ddr-w w pierwszej kolejności i na czas aby były przejezdne na całej trasie przejazdu od osiedli peryferyjnych aż do centrum 2. Obniżenie ceny za ich użytkowanie ze względu na wolniejszą jazdę, bo są utrudnione warunki tj. zimno, grubszy ubiór i ślisko.
40	Nie
41	Moja uwaga dotyczy nie tylko korzystania z roweru publicznego w okresie zimowym, ale każdego. Problemem są nieodśnieżane, niezamiatane (chociażby z liści) ścieżki i drogi rowerowe. A w lecie roślinność która wchodzi w światło drogi.
42	Brak
43	na okres zimowy zostawiane są rowery gorszego sortu, jazda nimi to męka. lepsze modele pojawią się latem, ale i tak coraz trudniej o pożyczenie w pełni sprawnego roweru. dodatkowo nie ma gdzie jeździć. przeważnie przyzmy śniegu są zgarniane przez piaskarki. podobnie na chodnikach. ścieżki rowerowe w zimie to magazyn dla śniegu i tor przeszkód dla rowerzystów.
44	Nie. Brak zastrzeżeń.
45	Na pewno położony nacisk na serwis rowerowy. Nie zawsze rowery są w dobrym stanie, co w przypadku zimy znacznie utrudnia jazdę.
46	Chciałabym, by było ich jak najwięcej, a ścieżki rowerowe były odśnieżane.
47	nie
48	Proponuję częściej je serwisować
49	Jest ok tak jak obecnie.
50	Obecne rozwiązanie wydaje się sensowne.
51	Kluczowe jest odśnieżanie ścieżek rowerowych! Oraz tworzenie bezpiecznych oddzielonych od ulic ścieżek! Na śniegu i lodzie nietrudno o wypadek.
52	Powinien działać cały rok. Jedynie przy mocnych opadach śniegu można by wyłączyć możliwość wypożyczenia rowerów
53	Jak najbardziej powinien być czynny żeby zachęcić do korzystania z, roweru cały rok
54	Rower powinien być dostępny cały rok, zimy ostatnimi czasy są bardzo łagodne i jeżdżenie na rowerze jest możliwe cały rok
55	Rowery powinny być po prostu dostępne do wypożyczenia.
56	Powinien być dostępny w takim samym zakresie jak poza okresem zimowym lub tylko minimalnie mniejszym. Zimy przeważnie nie są srogie (a ostatnio zdarzają się nawet dość suche), więc jedynym utrudnieniem jest fakt, że przy opadach śniegu ścieżki rowerowe są odśnieżane jako ostatnie jeśli w ogóle a czasem łąduje na nich brud



	zamieciony z sąsiedniej jezdni.
57	Powinien być czynny cały rok - we Wrocławiu zimy są dość łagodne. Służby powinny więcej uwagi poświęcać odśnieżaniu dróg rowerowych.
58	dostępność w zależności od pogody
59	brak uwag
60	Trudno mi się wypowiedzieć na ten temat. Sądzę, że powinna być taka możliwość.
61	Jw.
62	Obecne możliwości korzystania zimą (przy mniejszej liczbie rowerów) uważam za wystarczające.
63	Rower miejski powinien być dostępny przez cały rok
64	Nie rozumiem czemu ilość rowerów jest ograniczana. Przecież ludzie potrzebują się przemieszczać jeżeli jest mniejsze zapotrzebowanie może to czas na serwis rowerów. czemu akurat 600?
65	Nie korzystam z WRM.
66	lepsze odśnieżanie ścieżek rowerowych. Niedopuszczalne że ulica Hallera jest odśnieżona a ścieżka rowerowa dopiero 3 dni później
67	Być może należy mocno zmniejszyć ilość rowerów ale nie rezygnować z nich całkowicie. Niektóre miesiące zimowe są ciepłe i użytkownicy byliby zainteresowani wypożyczeniem
68	W związku z ociepleniem klimatu WRM powinien być całoroczny
69	Uważam że rowery powinny być dostępne w czasie zimy
70	Zacznijmy odśnieżać ścieżki rowerowe - bo to jest żart w tej chwili.
71	Miejski rower powinien być dostępny cały rok. We Wrocławiu są lekkie zimy. Idealne warunki na jeżdżenie rowerem cały czas.
72	Muszą być odśnieżane ścieżki rowerowe.
73	Korzystam z własnego roweru.
74	WRM powinien być dostępny przez cały rok dla każdego mieszkańca i turysty chcącego odwiedzić Wrocław.
75	Pozostawić opcje dla chętnych, dbać o sprawność rowerów
76	Sugeruję zwiększenie ilości rowerów w stosunku do ubiegłego sezonu zimowego.
77	Brak uwag.
78	Niech działa
79	Uważam że ograniczenie liczby rowerów powinno być przynajmniej mniejsze. Sam jeżdżę w zimie rowerem i przy odśnieżaniu DDR i tras pieszko rowerowych rower mógłby być konkurencyjnym środkiem transportu.
80	powinien być utrzymany



81	Wydaje się, że rower miejski powinien być dostępny całorocznie, należy jednak dokonać analizy pod kątem relacji kosztów do ilości użytkowników w sezonie zimowym.
82	powinien funkcjonować cały rok
83	odśnieżanie, odśnieżanie, odśnieżanie, asfaltowe wygodne drogi
84	Tak jak obecnie.
85	Nie mam takich sugestii.
86	Powinien być dostępny
87	Korzystam cały rok z własnego roweru - takich nazywają świrami rowerowymi. Przykład dlaczego: Tej zimy infrastruktura rowerowa była zalodzona i nieodśnieżana, absolutnie nie zachęcała do podjęcia ryzyka jazdy rowerem. Jak osoba jadąca w ciepłym aucie z muzyką z darmowym parkingiem na każdym chodniku, na ośnieżonej jezdni ma wziąć zimny rower i ryzykować życie na takich DDR ???
88	Odśnieżanie ścieżek rowerowych, wymiana opon w rowerach
89	Część rowerów powinna być dostępna cały rok. Pogoda we Wrocławiu pozwala na jazdę na rowerze przez większość roku.
90	Korzystam praktycznie wyłącznie z roweru prywatnego.
91	Mała pula rowerów powinna być do dyspozycji mieszkańców oczywiście powinny być regularnie serwisowane
92	Rowery miejskie są często skrajnie zniszczone i niebezpieczne. Od czasu pandemii znalezienie sprawnego roweru, sprawnej stacji (z pompką) granicy z cudem. Najpewniej wynika to z kłopotów finansowych operatora.
93	Jest to bardzo dobry pomysł, gdyż zimy często są ciepłe
94	Powinny być dostępne tak samo przez cały rok.
95	dostępny przez cały rok
96	Powinien być dostępny. Ale przede wszystkim trzeba poprawić przejezdność tras rowerowych.
97	Powinien być dostępny.
98	Tak, powinien być dostępny w liczbie 1000 rowerów.
99	Nie mam. Rower publiczny i tak jest w bardzo złym stanie i stwarza realne niebezpieczeństwo.
100	powinien być dostępny pod warunkiem że i trasy będą utrzymywane. Ale to drogo kosztuje. nie mam zdania.
101	mamy tak łagodne zimy że powinno to być całoroczne, ale można by pomyśleć o może kilku zadaszonych stacjach, np. przy węzłach komunikacyjnych żeby rowery nie niszczały
102	Brak sugestii
103	Nie korzystam z WRM bo mam swój rower



104	Sądzę, że zostawienie pewnej części rowerów byłoby dobre. Przygotowanie drózek, nie trzeba odśnieżać, wystarczy ubić śnieg i posypać piaskiem.
105	Myślę, że w obecnych czasach nie ma potrzeby ograniczania liczby rowerów, ze względu na to, że zimy stają się coraz łagodniejsze i w zasadzie przez cały rok można jeździć. Wyjątkiem była tegoroczna zima, dosyć śnieżna, ale nawet ona spowodowała jedynie brak komfortowej jazdy na ok. 2 miesiące. Myślę, że jeśli nie będzie ograniczania liczby rowerów zimą, będzie to sygnał dla potencjalnych użytkowników rowerów, że nawet zimą jest to wygodny sposób transportu
106	Warunkiem koniecznym jest utrzymanie DDRów. W tym roku było słabo.
107	Przez większość zimy warunki są jak najbardziej dogodne do jazdy - można zostawić pewną liczbę rowerów (10%? 20%?) i ewentualnie częściej je serwisować.
108	Zim tu nie ma. Powinien działać.
109	30% dostępnych rowerów w okresie zimowym.
110	Aby to miało sens, miasto musi odśnieżać drogi rowerowe w zimie.
111	Zawiesić działanie roweru miejskiego na okres zimowy.
112	Trzeba zacząć od zbadania liczby rowerzystów jeżdżących zimą. Należy jednak sądzić, że jeśli ktoś jest tak zapalonym cyklistą, to raczej dysponuje własnym rowerem.
113	Można się zastanowić nad zwiększeniem liczby rowerów. W okresie zimowym wyraźnie trudniej jest znaleźć wolny rower na stacji.
114	póki co nie zauważyłam konieczności zwiększania tej liczby - w zimie zawsze znajduję rower miejski, gdy go potrzebuję. gorzej latem, gdy szybko znikają ze stacji.
115	Poprawa infrastruktury. Dbanie o istniejącą w takim samym stopniu jak np. o drogi dla samochodów. Być może sytuację poprawiłaby lepsza infrastruktura parkingowa.



Pytanie 5: Jak oceniasz pomysł wprowadzenia abonamentu miesięcznego, pozwalającego na korzystanie z roweru miejskiego bez dodatkowych opłat do 60 minut na przejazdy w ciągu każdego dnia? Ile wynosiłaby akceptowalna przez Ciebie wysokość takiego abonamentu?

lp.	Treść opinii
1	Jestem za. Akceptowalna wysokość musiałaby być konkurencyjna w stosunku do cen biletów MPK a więc maksimum 50-60 zł.
2	5zł
3	E, abonament? Akceptowalna kwota aby zachęcić mieszkańców do korzystania z rowerów to zero złotych.
4	jestem za
5	Na plus! Skoro "normalnie" taka opcja to koszt 30 x 2 = 60 zł, to abonament powinien kosztować np. 25 zł miesięcznie
6	Fajny pomysł dla dojeżdżających do pracy / szkoły gdzieś dalej niż 20 minut. Np. 50-60 zł.
7	Nie interesuje mnie ten aspekt, bo nie korzystam z rowerów publicznych. 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 nie płacić za coś czego i tak się nie wykorzystuje. Osobiście nie korzystam z rowerów, bo jest to drogie, stan techniczny jest kiepski, a rower mam swój.
8	podoba mi się ten pomysł. Kolega nie posiadający własnego roweru był zadowolony z takiego rozwiązania w Krakowie, chwalił sobie, że nie musi martwić się o naprawy. Zaakceptowałabym do 30 zł/m-c.
9	Uważam, że taki abonament to świetny pomysł, który na pewno przekona wielu mieszkańców, którzy nawet sporadycznie korzystają z tych rowerów do kupienia abonamentu. Wysokość miesięcznego abonamentu, który byłby moim zdaniem akceptowalny dla użytkowników to 50-80 zł.
10	Abo jest dobrym pomysłem, ale 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 i bardzo tani, dla osób, które pierwszy raz korzystają z abonamentu. Abo powinien być bezpłatny dla osób posiadających wykupiony bilet okresowy na MPK (na UrbanCard). Abo bez MPK nie powinien być droższy niż 15-20 zł/m-c.



11	Nie mam zdania.
12	20 zł
13	0zł, nie korzystam z rowerów miejskich
14	20
15	30
16	mam swój rower i obecnie mało korzystam z roweru miejskiego. Ale gdybym nie miała, akceptowałabym abonament w wysokości do 50 zł miesięcznie, ale pod warunkiem, że dostępne rowery byłyby sprawne (często się zdarzało w przeszłości, że na stacji stały 4 rowery ale każdy miał defekt), i że nie byłoby sytuacji, że brakuje ich na stacjach skąd chcę je wypożyczyć, oraz 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). W przeciwnym razie korzystałbym 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 ma jakiś termin na wykorzystanie go.
17	15 PLN - aż tak często nie jeżdżę
18	Nie jestem czymś takim zainteresowany ale uważam to za dobrą opcję niemniej jednak uważam że 60 minut to za mało może 75 żeby był jakiś zapas przy dwóch półgodzinnych przejazdach
19	dobry pomysł, 20-30 zł
20	nie mam doświadczeń. Ale wydaje się to dobrym pomysłem.
21	dobrze rozwiązanie. odczuwalnie mniej niż bilet miesięczny na komunikację miejską
22	Bardzo dobry pomysł
23	25 zł
24	29 - 39 zł.
25	Wiadomo, że sprawy ekonomiczne są drażliwe. Ponieważ miasto zachęca do takich podróży po mieście i wydaje miliony złotych na malowania, odświeżania malowań, i stwarza warunki ku temu, aby z konieczności, a nie z własnej inicjatywy z roweru korzystać, to uważam, że miasto powinno dokładać do korzystających z rowerów. Bo to nie ja, nie ktoś inny doprowadził do czasem konieczności skorzystania z roweru, ale miasto.
26	To dobry pomysł
27	Bardzo dobry pomysł. Cena abonamentu powinna być tańsza niż bilet mpk na dwie linie tj. mniej niż jakieś 60,00zł



28	Pomysł jest bardzo dobry dla stałych użytkowników rowerów. Myślę że dobrą ceną za taki abonament byłoby 50-60 złotych
29	To dobry pomysł
30	Ponieważ zazwyczaj poruszam się własnym rowerem lub komunikacją miejską raczej nie korzystałbym z takiego abonamentu. Korzystam z WRM w sposób spontaniczny - w jednym miesiącu kilkanaście razy, a w następnym tylko raz.
31	Pomysł bardzo dobry. Abonament dla osób będących w programie Nasz Wrocław 30 zł, dla osób nienależących do programu 60 zł.
32	50
33	Dobry pomysł. Kwota akceptowalna 20zł
34	Uważam, że użytkowanie roweru do 2h każdego dnia powinno być darmowe dla osób płacących podatki w mieście Wrocław.
35	Abonament byłby atrakcyjny, ale warto byłoby go połączyć z biletami okresowymi MPK, czyli 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). Przy samym rowerze miejskim abonament nie mógłby być wyższy niż 30 zł miesięcznie.
36	tak, 100zł max
37	100zł
38	Skoro magistrat chce aby mieszkańcy korzystali z rowerów to taki abonament powinien kosztować zero zł.
39	Bardzo dobry pomysł. Max 50 pln
40	20-25 zł
41	fajnie
42	Jest dobrze jak teraz
43	popieram - 20 zł
44	Oceniam taki abonament pozytywnie. Moim zdaniem dobrym pomysłem jest kilka poziomów np. do 60 minut za 10 zł, do 120 minut za 18zł itd. Osobiście zaakceptowałbym kwotę 30zł miesięcznie, ale myślę, że to trochę za dużo aby taki abonament cieszył się popularnością.
45	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)



46	<p>Spoko myśl. Mysle, ze cena w okolicy polowy kosztu miesiecznego biletu mpk bylaby zachecajaca.</p> <p>A dla posiadaczy biletow miesiecznych (moze tez dla tych, co maja taki bilet i placą podatki we Wrocławiu) - godzina jazdy WRM dziennie w cenie tego biletu :)</p>
47	<p>Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.</p>
48	<p>Fajny pomysł, 80zl</p>
49	<p>wydaje mi się, że nie jest to konieczne, obecne zasady wydają się być w porządku</p>
50	<p>Dobry pomysł</p>
51	<p>Pomysł abonamentu bardzo mnie się podoba! Jako że rzadko przekraczam 20 minut użytkowania, koszt abonamentu akceptowalny dla mnie to: 10 zł / msc. (z możliwością wcześniejszej rezerwacji wybranych rowerów).</p>
52	<p>Nie korzystam, powinno się przeprowadzić badania wśród dotychczasowych użytkowników</p>
53	<p>Mac. 40% ceny biletu miesiecznego na mpk</p>
54	<p>20 zł</p>
55	<p>Dobrze, 100 zł</p>
56	<p>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 miesiecznego).</p>
57	<p>Brak zdania. Mam własny rower</p>
58	<p>Pomysł dobry, ale czas przejazdu powinien być dłuższy - np 120 minut. Akceptowalna kwota to 30 zł miesięcznie.</p>
59	<p>zaczniście o poprawienia stanu tych rowerów, od jakości, a potem pobierajcie opłaty. sezon jest tak krótki, a miasto nie przygotowane na utrzymanie ścieżek przez cały rok, że to nie ma sensu wiązać się dłużej z taką komunikacją.</p>



60	50 zł
61	30 zł
62	<p>Uważam, że pomysł jest bardzo dobry. Akceptowalna kwota to moim zdaniem 10-20 PLN (w stosunku do Urbancard tanio, co może zachęci osoby na zmianę środka komunikacji). Cena moim zdaniem nie może być też wyższa niż 30 złotych (1 pln/dzień).</p> <p>PS</p> <p>Pamiętajcie, że wiele osób ma podpięte karty Multisport pod konta w Nextbike i mają też 60 min jazdy codziennie za free.</p>
63	<p>Uważam, że abonament powinien być ceną bardziej atrakcyjną niż bilet miesięczny MPK (zwłaszcza w okresie letnim) i taką, którą da się swobodnie połączyć z pociągiem. Lub np. wprowadzenie abonamentu MPK + PKP + WRM.</p> <p>Akceptowalna cena dla mnie to np. 30 zł, karta imienna.</p>
64	<p>Raczej wolałabym stały abonament bez limitów godzin dziennie. Mogłoby to kosztować np 30 zł i można jeździć cały miesiąc. Za koszt godziny dziennie byłabym w stanie zapłacić 10 zł miesięcznie</p>
65	pomysł warty rozważenia.
66	Brzmi dobrze, akceptowalna kwota to Może 20 zł
67	Myślę że porównywalny do abonamentu telefonicznego z możliwością zawieszenia na okres zimowy
68	Super pomysł. Mogłabym płacić do 40 zł
69	Nie korzystam z roweru miejskiego.
70	<p>Osobiście korzystam z WRM sporadycznie jako uzupełnienie do jazdy na własnym rowerze, więc nie zdecydowałbym się raczej na wykupienie abonamentu wyższego niż 10 zł (rowery miejskie są zbyt zawodne na poleganie na nich jako na podstawowym środku transportu. Często rowery nie są dostępne na najbliższej stacji, a co gorsza, często aplikacja pokazuje dostępność, a na miejscu rower okazuje się niesprawny i już za późno na alternatywny środek transportu) Może warto byłoby powiązać taki abonament z okresowym biletem MPK?</p>
71	Nie skorzystam
72	25zł
73	<p>Dobry pomysł, można by go połączyć z biletem na MPK (jeżeli to nie przerośnie możliwości logistycznych miasta :). Myślę, że cena około 5zł za około 120 minut na dzień byłaby w miarę akceptowalna. Biorąc pod uwagę, że dojazd np z leśnicy do centrum i powrót zająłby około 2h</p>
74	Jak najbardziej na tak,



75	dobry pomysł. aby miał zastosowanie to myślę, że nie więcej niż 30zł/mc
76	20 zł. Najlepiej jakby dało się tym jechać mając ważny bilet mpk. Obecnie stacje roweru są na tyle blisko, że zawsze można zmienić rower przed upłynięciem darmowych 20 minut. Żeby odpowiedzieć na to pytanie, należałoby przeanalizować historyczne przejazdy
77	Dobry pomysł, np. za 50 zł
78	Myślę, że to dobry pomysł, który mógłby zachęcić do korzystania z roweru osoby dojeżdżające do pracy dłużej niż 20 minut. Osobiście korzystam z własnego roweru, ale myślę, że kwota rządu 25 PLN byłaby odpowiednia.
79	Trudno powiedzieć, bo zazwyczaj korzystam z roweru miejskiego na krótkich trasach. Na dłuższych korzystam z własnego roweru. Nie może to jednak być kwota zbyt wysoka, bo rowerzyści będą jeździć między stacjami by zmieścić się w limicie 20 darmowych minut. Kwota 10-15 zł byłaby akceptowalna.
80	Dobry pomysł, 30zł.
81	nie mam zdania
82	Pozytywnie. 10 zł.
83	Świetny pomysł opłaty abonamentowej za rowery. Akceptowalna miesięczna wysokość abonamentu: 30 PLN.
84	Abonament byłby całkiem fajną sprawą, jednak 60 minut na cały dzień wydaje się być za krótkim czasem. Cena musiałaby być bardziej atrakcyjna od miesięcznego biletu na komunikację miejską.
85	Może to być dobra oferta kto częściej korzysta z roweru miejskiego niż normalnego, ale nie na tyle często aby kupić własny rower/bądź po prostu swojego nie chce posiadać.
86	Jw.
87	Bardzo dobry pomysł. Abonament powinien kształtować się w granicach 20 zł.
88	Oceniam to pozytywnie i uważam, że taki abonament powinien być jak najniższy. Osobiście nie korzystam z wRM ponieważ posiadam własny sprzęt
89	super pomysł 20 zł
90	Z roweru miejskiego nie korzystam, widzę potrzebę finansowania go ale nie stanowią grupy docelowej.
91	30 zł



92	Pomysł dobry. Osobiście korzystam z roweru miejskiego okazjonalnie i na krótkich dystansach, więc akceptowalna kwota dla mnie byłaby bardzo niska z racji niskiej częstotliwości korzystania z usługi. Zakładam jednak że przy częstym korzystaniu byłbym skłonny płacić 20 pln miesięcznie
93	30zł
94	nie mam zdania
95	Mam własny rower z WRM korzystam z doskoku, abonament mnie nie interesuje
96	Zacząłbym od symbolicznej kwoty aby zachęcić ludzi np 2 zł z czasem ceny bym podnosił
97	100 PLN
98	mam własny rower
99	Fajny pomysł. 30 zł
100	Myślę, że taki abonament miesięczny powinien być przedstawiony w różnych wersjach cenowych oraz opcjach korzystania z niego. Miesięczny abonament korzystania z roweru miejskiego bez ograniczeń powinien wynosić 150 zł.
101	200 zł/miesiąc
102	Abonament jest dobrym krokiem, ale nie duży, na uczniowska i studencka kieszen. Maks. 20 PLN na m-c
103	10 zł
104	60 min. wydaje się mało. Uważam, że np. 180 min. powinno wystarczyć do regularnego rekreacyjnego korzystania z roweru. Cena za 60 min. korzystania z roweru powinna wynosić max. 10 zł miesięcznie, a za 180 min. 30 zł.
105	Pomysł jest dobry. Cena akceptowalna w okolicach 10 zł.
106	max 20 zł
107	Myślę że to dobry pomysł. Mam własny rower więc ciężko mi ocenić ile powinien wynosić taki abonament.
108	40 zł
109	Pomysł wydaje się słuszny, myślę że abonament powinien mieścić się w przedziale 30-40 złotych.
110	Jest to racjonalne i potrzebne rozwiązanie. Akceptowalny koszt to 150-200 zł rocznie. Jednak czas 60 min jest w mojej ocenie zbyt krótki i powinien wynosić co najmniej 90 min. Czas powinien pozwalać na swobodny dojazd do pracy. Z doświadczenia wiem, że nawet krótszy odcinek trasy może zajmować więcej. Na czas dojazdu, poza korkami i sygnalizacją świetlną, wpływa przede wszystkim stan techniczny rowerów miejskich.



111	Wolę obecny system. Pozwala w razie potrzeby na użycie roweru.
112	dobry pomysł kwota do 50 / 70 zł
113	genialne
114	Nie korzystałbym - mam własny rower, a z WRM korzystam sporadycznie. Myślę, że lepszym pomysłem (np. dla turystów czy osób korzystających regularnie, ale sporadycznie - np. raz w tygodniu) byłaby sprzedaż pakietu minut (np. 24h) z pewnym okresem ważności (np. rok).
115	20
116	Nie korzystam, ale cena powinna być niższa niż MPK, to logiczne.
117	Posiadacze „Nasz Wrocław” powinni mieć specjalną, korzystną cenę - np. 100 zł za rok.
118	dobry pomysł
119	50%-75% ceny biletu miesięcznego mpk
120	Wystarczy egzekwować kwoty za parkowanie aut w mieście i abonament może być po -20zł/miesiąc, czyli to miasto płaci osobie która faktycznie korzysta z WRM i nie obciąża dróg, mostów, służby zdrowia itd. Czyż nie ?
121	Dobry pomysł, około 15 zł
122	Mieszkałam przez rok w Krakowie i abonamenty nie spełniają swojej funkcji. Utrudniają tylko korzystanie z rowerów miejskich szczególnie dla osób korzystających sporadycznie
123	Myślę, że jest to dobry pomysł. Wysokość abonamentu 40-50 zł.
124	Dobry pomysł, myślę że maksymalnie 20-25 złotych
125	10 zł/miesiąc. Z uwagi na podwyższenie cen WRM i zły stan techniczny rowerów kupiłem swój własny rower i z niego korzystam na co dzień. Rower miejski służy mi jako środek transportu w sytuacjach, w których muszę dostać się gdzieś i nie mam akurat wtedy przy sobie rowerem (w sezonie wiosenno - jesiennym zdarza się to bardzo rzadko).
126	Dobry pomysł
127	Bez sensu. Nie skorzystałbym.
128	60 zł
129	Abonament to ruch w dobrym kierunku. Powinien być w wysokości najtańszego biletu miesięcznego.
130	Zakładam, że chodzi o symboliczną kwotę - przecież takie korzystanie ma same pozytywy z punktu widzenia celów i zadań Miasta.
131	Przejazdy nadal powinny być bezpłatne do 20 minut, a dla osób Nasz Wrocław do 30 minut. Darmowy czas mocno wspiera wykorzystanie roweru, nie należy z niego rezygnować.



132	Świetny pomysł. Dałabym za taki abonament 50 zł
133	Bez sensu.
134	Jestem za, akceptowalny abonament powinien wynosić 20 zł. Można też zintegrować go z abonamentem na przejazdy MPK (wtedy kwota oczywiście mogłaby być wyższa).
135	dobry pomysł. nie wiem jaka kwota.
136	15 zł
137	Spoko
138	Pomysł jest ciekawy, warty rozważenia ale również szerszego spojrzenia i szczegółowego skonsultowania z zainteresowanymi mieszkańcami. Maksymalnie 15 zł.
139	Fajny pomysł! Do 100 zł
140	Brzmi rozsądnie. 40 zł.
141	Wydaję mi się, że jest to dobry pomysł. 50 zł miesięcznie
142	Bardzo fajny pomysł. Myślę, że byłoby do zaakceptowania. Warto jednak wziąć pod uwagę akcje promocyjne hulajnóg.
143	39
144	Maksymalnie 50 zł, to niecałe 2 zł dziennie, ale wydaje mi się, że wydanie większej kwoty byłoby już progiem nie do przejścia.
145	Może byłoby więcej dostępnych rowerów. Gdyby cena nie była za wysoka np. 20 zł to czemu nie.
146	50zł
147	Nie czuję się miarodajną osobą, aby odpowiadać na to pytanie. Chcę jedynie zwrócić uwagę, że czynnik ekonomiczny jest mniej ważny niż jakość i spolegliwość oferty WRM. Czy rowery są dostępne w wygodnym miejscu i czy są sprawne.
148	Akceptowalna kwota to 10-15zł
149	60 min to za krótki czas, nie pokrywa czasu przejazdu. Będzie prowokował do jazdy niezgodnie z przepisami. 90min to 2x 45min i już pozwala na dojazd w większą ilość miejsc zgodnie z przepisami. Miesięczny abonament w wys. 100 zł oznacza kwotę 1200 zł na rok = koszt zakupu roweru. Niższa kwota nie pozwala na opłacenie kosztu utrzymania roweru miejskiego.
150	25-30 zł miesięcznie byłoby chyba kwotą optymalną dla dojeżdżających do pracy.



151	Dobry pomysł, 20-30 zł, z możliwością elastycznego zakupu abonamentu na kolejne miesiące, bez konieczności wiązania się w długotrwałe umowy.
152	Ciekawy pomysł. Sugeruje powiązanie darmowego czasu korzystania z rowerów miejskich z posiadaniem wykupionego biletu na Urbancard. Np. jeśli ktoś ma wykupiony bilet miesięczny na wszystkie linie to może dłużej korzystać z rowerów miejskich bez dodatkowych opłat.
153	Myślę, że to dobra opcja dla studentów. Za miesiąc korzystania z takiego roweru to myślę, że opłata powinna być konkurencyjna w stosunku do opcji kupienia jakiegoś taniego roweru za 150 zł na "młynie". No i w przypadku, gdy dużo osób przy danej stacji zdecydowałoby się na zakup takiego abonamentu trzeba by dbać o to, aby rowery były tam uzupełniane na bieżąco.
154	25 procent ceny biletu komunikacji miejskiej
155	Wysokość takiego abonamentu powinna być niższa niż wysokość abonamentu miesięcznego na okaziciela w mpk.

Pytanie 6: WRM umożliwia najem rowerów specjalnych jak np. rowerów typu cargo (towarowych), rowerów ze wspomaganie elektrycznym, rowerów dziecięcych czy handbike'ów (rowerów z pedałami ręcznymi). Co sądzisz o takim rozwiązaniu? Czy masz jakieś propozycje dotyczące wypożyczania takich rowerów?

I.p.	Treść opinii
1	Bardzo dobre rozwiązanie.
2	Nawet jeśli są to ich nie widać
3	Rowery cargo widziałem tylko w Londynie. Nikt tego nie używa. Po co?
4	nie
5	Rozwiązanie pozytywne
6	Nie korzystałam, ale uważam że należy rozwijać.
7	W dobie pandemii trudno będzie utrzymać higienę takich rowerów, którymi przewożą dzieci i nikt tego nie dezynfekuje pewnie pomiędzy wypożyczeniami.



8	Chętnie korzystałbym z roweru cargo, ale w jego przypadku strategiczne jest ulokowanie pojazdów. Mając drogę na Bielany chętnie pojechałbym na zakupy.
9	dobry pomysł, zwłaszcza z cargo. Przyczepki dla dzieci pewnie też miałyby powodzenie.
10	Uważam, że to bardzo dobre rozwiązania, które pozwalają odpowiedzieć na różne potrzeby użytkowników. Jednak przyznam, że nie widziałam do tej pory tych specjalnych rowerów. Na pewno takie rowery w szczególny sposób powinny być oznaczone na mapach, żeby użytkownicy wiedzieli gdzie się znajdują oraz aby była możliwość filtrowania mapy po typie roweru. Uważam, że miałyby sens, gdyby np. rowery cargo był umieszczane przy marketach czy targach, przy szkołach/przedszkolach.
11	Należy skoncentrować się na rozwiązaniach zwiększających użyteczność niż "fajerwerkach", zatem zdecydowanie należy zwiększyć liczbę i dostępność rowerów cargo, które pozwolą przewieźć zakupy hipermarketu (np. 2-3 torby), ewentualnie "pół-cargo", czyli roweru z koszykiem/pojemnikiem, który pozwoli przewieźć zakupy codzienne. Rowery "ręczne" traktuję jako zasadniczo niepotrzebną atrakcję.
12	Na pewno potrzebne są rowery dla osób z ograniczeniami, np. starszych.
13	Oferta powinna być rozwijana
14	fajny bajer, ale nijak nie przekłada się na ruch rowerowy w mieście
15	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) ale przyznaję się też, że nie wiedziałam o takiej funkcji i nie wiem jak ona działa obecnie.
16	uważam to za świetne rozwiązanie niemniej przydałoby się uprościć procedurę najmu rowerów cargo
17	Dobry pomysł
18	super pomysł
19	Zapotrzebowanie nie byłoby zbyt duże a znalezienie takich rowerów pewnie nie byłoby proste
20	Więcej rowerów elektrycznych, jasny cennik
21	Super pomysł.



22	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. Ja o tym także pisałem, czyli o niedostosowaniu malowanek tras rowerowych dla dzieci i osób starszych.
23	To także dobry pomysł
24	Wrocław to nie Tokio nie szukajcie potrzeb tam gdzie ich nie ma Zajmijcie się poprawą jakości dróg
25	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 również na stacjach w pobliżu dużych sklepów w opcji do wypożyczenia jak rower standardowy, taka funkcjonalność mogłaby zostać rozszerzona ewentualnie na pozostałe rowery specjalne (w szczególności tandemy i rowery elektryczne).
26	Nie korzystam
27	Jestem jak najbardziej za, choć nie korzystałem. Z wymienionych rowerów najbardziej użyteczny byłby dla mnie rower cargo - aż chciałoby się kupić jakiś mały mebel żeby go przetestować.
28	Sukcesywne wprowadzanie ich na większej liczbie stacji, szczególnie jeżeli chodzi o rowery cargo. Przewozy wewnątrzosiedlowy czy pomiędzy osiedlami to bardzo ważna sprawa. Aczkolwiek trzeba bardzo dokładnie analizować ich ruchliwość - tyczy wszystkich rodzajów rowerów wymienionych w pytaniu.
29	Tak wypożyczanie ich będzie możliwe jak będzie ich więcej
30	Szczerze powiedziawszy nie słyszałem o takiej opcji. Świetna inicjatywa (warto byłoby to lepiej rozreklamować) za wyjątkiem rowerów elektrycznych, których akumulatory nie pomagają w utrzymaniu równowagi na naszej planecie. .
31	Zdecydowanie przydałaby się flota rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Dojechanie do pracy spoconym to żadna przyjemność.



32	Nie korzystałem z takiego rozwiązania, rowery ze wspomaganie elektrycznym generalnie oceniam raczej negatywnie - łatwo osiągać na nich wysokie prędkości, co powoduje słabsze odczuwanie prędkości. 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.
33	nigdy nie widziałem miejskiego cargo ... oczywiście skoro można wynająć rower dla osoby dorosłej, powinna być też opcja dla dzieci. Generalnie to fajny pomysł z tymi specjalnymi typami rowerów jednak najczęściej widzę tylko te standardowe sztuki
34	Rozpromować, że są takie możliwości - nie wiedziałam o tym
35	Rowery cargo? A kto tego używa? Jak ktoś coś chce przewieźć to za 50zł weźmie firmę przeprowadzkową. Ale rowery wspomagane elektrycznie, dziecięce czy rowery z fotelikiem dla dziecka jestem jak najbardziej za!
36	Tak. Max 100 pln
37	fajny pomysł
38	Super pomysł, korzystałem w Gdańsku z takich. Można wynająć całą rodziną bo są i z fotelikiem dziecięcym oraz małe rozmiary dla dzieci
39	popieram
40	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.
41	Nie mam pojęcia, jak to zamówić i nigdy z tego nie korzystałem.
42	Zwiększenie dostępności. Zwłaszcza cargo. Zwłaszcza w centrum.
43	Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.
44	Słyszałam, ale nigdzie ich nie widać, cargo powinno być więcej, każdy rower powinien mieć duży koszyk



45	jedynie raz widziałem rower dziecięcy, innych typów nie widziałem nigdy. Może jest ich zbyt mało albo mało ludzi wie o ich istnieniu?
46	Bardzo dobre. Chciałbym wypożyczyć rower cargo.
47	Zwiększyłabym ilość stacji, do których można dostarczać rowery specjalne. 5 takich stacji w skali miasta to jednak za mało. Również zwiększyłabym czas przed wypożyczeniem możliwy na rezerwację oraz usprawniłabym sam proces rezerwacji (aplikacja nie zawsze działa, nie da się też odwołać rezerwacji, trzeba dzwonić na infolinię). Warto rozpowszechnić informacje o możliwościach wypożyczeń takich rowerów.
48	Powinno pojawiać się więcej rowerów cargo (różne typy) i rowerów dziecięcych oraz lepsza promocja takich usług.
49	Super rozwiązanie, w promocji pewnie pomogłoby rowery dwuosobowe jako „ciekawostka”, tak jak wszyscy wsiadali na hulajnogi i instalowali soję żeby sprawdzić.
50	Umożliwienie dostarczenia ich pod wskazany adres do indywidualnego jednorazowego lub okazjonalnego ich użytkownika
51	Nie
52	Nie wiedziałam o takim najmie, myślę że rower cargo to ciekawa propozycja, ale potrzeba więcej komunikacji o takich możliwościach
53	Większa i łatwiejsza dostępność rowerów cargo powinna być w pobliżu sklepów i centrów handlowych, by klienci z mniejszymi zakupami mogli z nich skorzystać.
54	super pomysł. Kiedyś potrzebowałam cargo, a z powodu braku skończyło się na jeździe samochodem
55	Trudnością jest to, że te rowery można pożyczyć tylko z jednego miejsca w centrum.
56	możliwość ich wypożyczenia jest tak ograniczona, że wymaga dodatkowej uwagi, aby dograć godzinę, miejsce i jeszcze czas zwrotu. sick!
57	Bardzo dobre
58	Wiem, że specjalne rowery są dostępne w WRM, ale przyznam szczerze, że nie korzystałem. Pomysł uważam za OK, myślę że jednoślady mają swoich odbiorców, ale ciężko mi na ten temat coś więcej powiedzieć.
59	Uważam, że są to dobre rozwiązania, natomiast obawiam się o stan takich rowerów - serwis musiałby działać tu skuteczniej.
60	Ok, bardzo fajne.
61	uważam taki rozwój w dobrym kierunku
62	Brzmi dobrze, ale chyba są te możliwości mało promowane



63	Bardzo dobry pomysł
64	Ograniczyć rowery "dziwne". Pozostawić cargo i je promować.
65	propozycja ciekawa, problemem jest, że bardzo trudno upolować taki rower, gdy jest ich tylko kilka w mieście. Co stawia pod znakiem zapytania całą koncepcję.
66	Mam bardzo złe doświadczenia z niesłusznie naliczoną opłatą
67	Nie wiedziałam że jest taka możliwość. Ale to super pomysł! System wypożyczania i miejsca do wypożyczenia powinny być lepiej rozpropagowane.
68	Podoba mi się, szczególnie, gdy trzeba przewieźć coś większego :)
69	Coraz więcej różnych typów rowerów żeby zachęcić ludzi
70	Trzeba tę informację rozpropagować
71	Popieram, ale nie znam szczegółów tych rozwiązań, np. czy rowery ręczne są przeznaczone wyłącznie dla niepełnosprawnych, czy też każdy może je wypożyczyć, choćby by przekonać się jak się nim jeździ.
72	Nie miałem do tej pory okazji korzystać z tego typu rowerów. Fajnie, że jest taka możliwość. Rowery dziecięce i cargo mogłyby być dostępne w standardzie na niektórych stacjach.
73	Dobry pomysł, prawdopodobnie znajdą się chętni użytkownicy.
74	ok
75	Możliwość wypożyczenia takiego roweru z wyprzedzeniem. Skoro to są rowery specjalne, warto by było stworzyć system który umożliwił w racjonalny sposób ich wypożyczenia.
76	Jw.
77	Dobre rozwiązanie. Z tego co zauważyłem mało jest rowerów dziecięcych. Ich liczba mogłaby wzrosnąć, a rozlokowywanie powinny być w większym stopniu w pobliżu osiedli mieszkaniowych.
78	nie korzystałam i nie korzystam, więc trudno mi się wypowiedzieć
79	3 razy próbowałem pożyczyć cargobike i tyleż razy skończyło się to niepowodzeniem. System rezerwacji jest słaby. Idea super!
80	Rowery cargo są przydatne, nie widziałem ich zbyt wiele. Może kilka stałych miejscówek na głównych wylotach do centrów handlowych
81	Pomysł świetny, ale obawiam się że mała ilość tego typu pojazdów przełoży się na małą atrakcyjność oferty. Z kolei wprowadzenie dużej ilości rowerów Cargo chyba jest niecelowe. Trochę patowa sytuacja
82	Dziecięce to b. dobry pomysł
83	tak - więcej elektryków
84	Bardzo dobre rozwiązanie.



85	Uważam, że to niszowe potrzeby, za wyjątkiem rowerów elektrycznych.
86	Takich rowerów powinno być bardzo dużo, szczególnie rowerów cargo, rozwinie i spopularyzuje transport rowerowy w mieście.
87	Rozwijać ta opcje, reklamować ja.
88	Największym mankamentem jest fakt, że rower trzeba zwrócić na dedykowanej stacji, co znacznie ogranicza użyteczność tych rowerów. Poza tym myślę, że rowery elektryczne powinny pojawiać się w coraz większej ilości i bez konieczności uprzedniej rezerwacji.
89	Im bardziej urozmaicona oferta tym lepiej.
90	Dobre rozwiązania, proponuję zwiększenie ilości tychże.
91	Nie wiedziałem o tej opcji . Powinna być bardziej czytelna
92	Powinno być to bardziej rozreklamowane. Sam pomyślał bym czasem nad wypożyczeniem czasem takiego roweru.
93	to dobre na spróbowanie, ale raczej nie docelowo.
94	Rozwiązanie jest słuszne. Należałoby wprowadzić możliwość śledzenia lokalizacji tego rodzaju nietypowych rowerów.
95	rowery elektryczne jak najszybciej
96	super
97	Bardzo ważne żeby zwiększać tę ofertę, ale też świadomość o niej.
98	Posiadałem rower typu Cargo i to jest bardzo przydatny aczkolwiek drogi sprzęt. Wypożyczalnia takich rowerów byłaby dobrym rozwiązaniem dla kogoś kto chce zrobić rowerem małe zakupy. Wypożyczalnia rowerów elektrycznych to też dobre rozwiązanie dla kogoś kto robi długie trasy, jednak cena musi być konkurencyjna dla MPK. Rowery handbike byłyby dobre dla inwalidów.
99	dobry pomysł
100	Dobry pomysł
101	Tak, mam problem z wypożyczeniem takiego roweru przez aplikację. Nawet telefonicznie to problem aby mieć rower cargo pod lotniskiem na powrót z wakacji. Rowery te powinny być dostępne na stacjach, przynajmniej przy dworcach, lotniskach w wystarczającej ilości. Mogą kosztować 2 zł więcej aby wynajęła je osoba naprawdę potrzebującą.
102	Więcej rowerów elektrycznych
103	Nie korzystałam
104	Szczerze powiedziawszy, nigdy osobiście nie widziałem takiego roweru ani na stojaku WRM ani w ruchu. Te normalnie widuję niemal codziennie, więc to dobrze, że WRM działa.



105	Nie miałem okazji wypożyczyć roweru specjalnego. Uważam, że procedura ich wypożyczenia jest trudna i skomplikowana, a cennik skomplikowany jak obecne plany ofertowe MPK, tylko zniechęcają potencjalnych zainteresowanych. Nigdy nie widziałem żadnego specjalnego roweru WRM ani żadnego rowerzysty takim rowerem się poruszającego.
106	Fajne, ale dostępność jest kiepska.
107	Działa to beznadziejnie. Obsługa klienta jest żadna. Proces reklamacyjny nie działa.
108	fajne
109	Jak najbardziej powinno być dostępne
110	Zakładam, że winno być rozwijane udostępnianie rowerów elektrycznych jako realna alternatywa dla osób podróżujących dalej, osób starszych, a także pracowników biurowych (nie "spocą" się przed pracą).
111	W systemie powinno być 20% rowerów elektrycznych, jako uzupełnienie zwykłych rowerów. Powinno bardziej promować się rowery cargo i zwiększyć flotę do 10 rowerów.
112	Super! Nie wiedziałam
113	Jest OK, ale trudno dostępne.
114	nie sądze że to ma sens. Takie rowery są drogie, mogą być łakomym kąskiem dla złodzieja. Może należy wspierać prywatne wypożyczalnie takiego sprzętu?
115	powinno się bardziej promować np. rowery cargo
116	Spoko
117	Nie mam propozycji i zdania na ten temat ze względu na brak potrzeby najmu tego typu rowerów.
118	Nie wiedziałam że jest taka opcja!!! Warto to rozpromować
119	Bardzo dobra propozycja.
120	Wydaję mi się to bardzo dobrym pomysłem. Aby w aplikacji można było sprawdzić, gdzie rowery specjalne się znajdują i można je było rezerwować?
121	Propozycja jest super, a cena zachęcająca. Doskwiera mi tylko zbyt mała liczba punktów, do których można taki rower podstawić.
122	Super sprawa! Takie rowery cargo mogłyby stać np. przy marketach i tam trafiać każdego dnia rano z powrotem.
123	Powinny być w łatwiejszy sposób dostępne rowery cargo i ze wspomaganie elektrycznym
124	dobry pomysł
125	fajna sprawa ale już o niej zapomniałem. Może lepsza promocja/?



126	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.
127	Oceniam zdecydowanie pozytywnie, aczkolwiek takich rowerów powinno być więcej, szczególnie cargo
128	Rowery tego typu są bardzo rzadko dostępne i wyłącznie podnoszą koszt WRM. Rowery cargo mogłyby być oferowane firmom kurierskim typu Uber Eats / Pyszne PL i być formą promowania / sponsorowania WRM.
129	Nie umiem skalkulować korzyści w stosunku do bardzo wysokich kosztów takich rowerów specjalnych.
130	Szkoda że można je zarezerwować tylko na pięciu stacjach. Sama konieczność rezerwacji jest OK, w przeciwnym razie szansa na znalezienie roweru szukanego typu byłaby mała.
131	Dobry pomysł. Jeśli ktoś korzysta sporadycznie, nie ma konieczności zakupu na stałe tego sprzętu, czego pewnie i tak by nie zrobił.
132	Uważam, że to super pomysł, ale osobiście nie wiedziałam, że można wypożyczać takie rowery i skąd.
133	Nie mam zdania na ten temat.

Pytanie 7: Spośród ościennych gmin dla Wrocławia wskaż te, z którymi w Twojej opinii powinno się połączyć w pierwszej kolejności z wrocławską siecią dróg rowerowych.

lp.	Treść opinii
1	Kobierzyce, Siechnice
2	Siechnice
3	Długołęka, Kąty Wrocławskie
4	Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Żórawina
5	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Oborniki Śląskie
6	Kąty Wrocławskie, Miękinia, Wisznia Mała
7	Kobierzyce, Siechnice
8	Kąty Wrocławskie
9	Czernica, Kobierzyce, Siechnice
10	Kobierzyce, Siechnice
11	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Oborniki Śląskie
12	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina
13	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina



14	Długoleka, Kobierzyce
15	Kąty Wrocławskie
16	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
17	Długoleka
18	Kobierzyce
19	Długoleka, Siechnice, Żórawina
20	Miękinia, Siechnice
21	Czernica, Siechnice
22	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała
23	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina
24	Siechnice
25	Długoleka, Siechnice
26	Długoleka, Kobierzyce, Miękinia
27	Kąty Wrocławskie
28	Długoleka, Kobierzyce, Siechnice
29	Czernica, Oborniki Śląskie, Wisznia Mała
30	Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Żórawina
31	Długoleka, Miękinia, Wisznia Mała
32	Długoleka, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie
33	Czernica, Kobierzyce, Siechnice
34	Długoleka, Kąty Wrocławskie, Siechnice
35	Długoleka, Oborniki Śląskie, Siechnice
36	Długoleka, Kobierzyce, Miękinia
37	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia
38	Czernica, Długoleka
39	Długoleka, Siechnice
40	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice
41	Długoleka, Kobierzyce, Siechnice
42	Długoleka
43	Czernica, Długoleka, Siechnice
44	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Żórawina
45	Długoleka, Miękinia, Oborniki Śląskie
46	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
47	Długoleka
48	Długoleka, Miękinia
49	Czernica, Oborniki Śląskie
50	Długoleka, Oborniki Śląskie, Siechnice
51	Kąty Wrocławskie, Siechnice, Żórawina
52	Długoleka, Wisznia Mała, Żórawina



53	Kąty Wrocławskie, Żórawina
54	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała
55	Długołęka, Kąty Wrocławskie, Siechnice
56	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
57	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Wisznia Mała
58	Długołęka, Siechnice
59	Kąty Wrocławskie
60	Długołęka, Siechnice, Żórawina
61	Kąty Wrocławskie, Miękinia
62	Oborniki Śląskie, Siechnice, Żórawina
63	Długołęka, Siechnice, Wisznia Mała
64	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Wisznia Mała
65	Czernica
66	Czernica
67	Siechnice
68	Długołęka, Kobierzyce, Siechnice
69	Miękinia
70	Miękinia, Siechnice
71	Długołęka
72	Kąty Wrocławskie, Siechnice
73	Długołęka, Kąty Wrocławskie, Siechnice
74	Kobierzyce, Żórawina
75	Kąty Wrocławskie, Siechnice, Wisznia Mała
76	Miękinia
77	Długołęka, Kąty Wrocławskie, Siechnice
78	Kobierzyce, Siechnice
79	Czernica, Długołęka, Siechnice
80	Czernica
81	Czernica, Długołęka
82	Czernica
83	Czernica
84	Kobierzyce, Wisznia Mała
85	Długołęka, Siechnice
86	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała, Żórawina
87	Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Siechnice
88	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice
89	Kąty Wrocławskie, Miękinia, Żórawina
90	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Oborniki Śląskie
91	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice



92	Długołęka, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie
93	Czernica, Długołęka, Siechnice
94	Kąty Wrocławskie
95	Długołęka, Kobierzyce, Oborniki Śląskie
96	Długołęka, Siechnice
97	Czernica, Długołęka, Kobierzyce
98	Oborniki Śląskie
99	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
100	Kobierzyce, Siechnice
101	Długołęka, Kobierzyce, Siechnice
102	Wisznia Mała
103	Długołęka, Siechnice, Wisznia Mała
104	Długołęka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
105	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice
106	Czernica, Kobierzyce, Siechnice
107	Długołęka
108	Żórawina
109	Czernica, Kobierzyce, Żórawina
110	Długołęka
111	Czernica, Oborniki Śląskie, Siechnice
112	Długołęka
113	Kobierzyce, Oborniki Śląskie, Siechnice
114	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała
115	Długołęka, Kobierzyce, Siechnice
116	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała
117	Długołęka, Kobierzyce, Żórawina
118	Długołęka, Kąty Wrocławskie, Siechnice
119	Długołęka, Miękinia, Wisznia Mała
120	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice
121	Długołęka, Siechnice
122	Czernica, Miękinia, Siechnice
123	Długołęka, Kobierzyce, Siechnice
124	Siechnice
125	Kąty Wrocławskie
126	Czernica, Kobierzyce, Siechnice
127	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
128	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina
129	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice
130	Kobierzyce



131	Długoleka, Kąty Wrocławskie
132	Siechnice, Żórawina
133	Długoleka
134	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice
135	Kąty Wrocławskie
136	Długoleka, Miękinia, Żórawina
137	Kąty Wrocławskie
138	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina
139	Kąty Wrocławskie
140	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Miękinia
141	Kąty Wrocławskie, Siechnice, Wisznia Mała
142	Kąty Wrocławskie, Miękinia
143	Czernica, Długoleka, Oborniki Śląskie
144	Kobierzyce, Siechnice
145	Długoleka, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie
146	Długoleka, Wisznia Mała
147	Długoleka, Kobierzyce, Siechnice
148	Czernica, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
149	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina
150	Kąty Wrocławskie
151	Czernica, Kobierzyce, Siechnice
152	Kąty Wrocławskie
153	Długoleka, Wisznia Mała
154	Oborniki Śląskie
155	Czernica, Kąty Wrocławskie
156	Długoleka
157	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
158	Kąty Wrocławskie, Miękinia, Oborniki Śląskie
159	Kąty Wrocławskie
160	Siechnice
161	Kąty Wrocławskie
162	Czernica, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
163	Długoleka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce
164	Długoleka, Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie
165	Długoleka, Kąty Wrocławskie, Siechnice
166	Kąty Wrocławskie, Oborniki Śląskie, Wisznia Mała
167	Czernica, Siechnice
168	Siechnice, Żórawina
169	Długoleka, Oborniki Śląskie, Siechnice



170	Kąty Wrocławskie
171	Kąty Wrocławskie, Siechnice, Wisznia Mała
172	Miękinia
173	Kobierzyce, Siechnice, Żórawina
174	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice

Pytanie 7a: Uzasadnij krótko dlaczego?

Ip.	Treść opinii
1	Powinno się połączyć te lokalizacje lepszą siecią dróg.
2	W skrócie żadna z gmin bo nikt nie dojeżdża do pracy rowerem jak można jeździć pociągiem lub autobusem.
3	są tam czyste tereny zielone dobre do turystyki i sportu
4	Największy ruch a dojazd do miejsc pracy/centrum krótszy niż w innych.
5	Preferencje czysto osobiste.
6	Gwałtownie zabudowują się bezpośrednie sąsiedztwa miasta, np. Radomierzyce, gdzie właściwie nie ma alternatywy w postaci MPK. Trzeba starać się zabiegać drogą samochodowym dojazdem z tych miejsc do miasta. Większość wyprowadzających się pod miasto zostaje z meldunkiem wrocławskim i będzie wozić dzieci do szkół autem. Wyprowadzki mają miejsce, gdy dzieci dorastają i swobodnie mogłyby jeździć same do szkół rowerem, jeśli miałyby bezpieczną trasę.
7	Opieram się na mojej wiedzy sprzed wyprowadzki z Wrocławia w r. 2016. Mieszkałam w Wysokiej i nie byłam zbyt zadowolona z dojazdu rowerowego, pamiętam też, że do Siechnic jechało się dość niewygodnie.
8	Cieężko spośród tej listy wybrać tylko 3 gminy. Uważam, że wszystkie zasługują na rozważenie. Wybrałam powyższe ze względu na aspekty komunikacyjne oraz walory krajobrazu, wiem, że mieszkańcy Wrocławia lubią udawać się w te tereny samochodem i gdzie to możliwe pociągiem.
9	Pytanie jest absolutnie złe i nielogiczne. Nie bardzo wiadomo, dlaczego gmina np. na północ od Wrocławia miałyby być bardziej/mniej ważna niż gmina na południe od Wrocławia. Należy rozwijać połączenia rowerowe ze wszystkimi ościennymi gminami. Ponadto kwestia rozwoju ddr poza granicami gminy Wrocław nie leży w kompetencjach gminy Wrocław.
10	Mieszkam na Krzykach, więc to osobisty, egoistyczny wybór.



11	Ułatwienie dla mieszkańców pod względem dojazdu do/z pracy oraz celów turystyczno rekreacyjnych
12	Najbardziej rozwinięte gminy o największej liczbie mieszkańców
13	Bardzo dużo wrocławian kupuje domy w Smolcu, a pracują nadal w centrum. Na niektórych odcinkach ciągle brakuje dogodnej trasy rowerowej.
14	Najpopularniejsze kierunki wycieczek rowerowych z Wrocławia to Ślęza i Mietków, a gminy Kobierzyce i Kąty leżą po drodze. Pierwsza w kolejności powinna być ulica Żwirki i Wigury, gdzie zaraz za granicą Wrocławia zaczyna się elegancka ddr.
15	Te, które jak mi się wydaje, generują największy ruch samochodowy, ale są na tyle blisko miasta, że wydaje mi się, że ludzie będą korzystać z roweru miejskiego.
16	tam są piękne trasy rowerowe/leśne
17	Myślę że należałoby najpierw połączyć Wrocławskie sieci rowerowe: np ludzie jadący do rynku z Powstańców Śląskich nie mają połączenia z rynkiem bo ciężko nazwać plac Kościuszki przyjaznym rowerzystom. tak samo z Sądową od strony Grabiszyńskiej. Jeżeli połączeń nie ma tam gdzie są najpotrzebniejsze to do czego chcemy łączyć gminy. Gminy powinny móc dojeżdżać pociągami do centrum. Nie wyobrażam sobie ludzi z Chrzęstkowy Wielkiej jeżdżących do pracy na rowerze. Rowerowe parkingi przy dworcu są przepełnione a to one (rowery z parkingów) powinny odbierać przyjezdnych ludzi
18	Jest to gmina najbliższej mojego miejsca zamieszkania, bardzo atrakcyjna. Niestety ulica opolska jest bardzo wąska i ruchliwa, potrzebny jest korytarz rowerowy będący ciekawą alternatywą i opcją rekreacyjną w tamtym kierunku.
19	Najwięcej ludzi przeprowadza się do tych 2 gmin



20	<p>Bo Wrocław powinien w końcu zadbać o swoich mieszkańców, aby rekreacyjnie skorzystali w rowerów jadąc np. do Obornik Śląskich np na kąpielisko w Paniowicach w Pęgowie, Wilczynie Leśnym, czy do lasów, czy wałami nadwidawskimi, nadorzańskimi, ale z odpowiednim dojazdem do nich. Niestety stratedzy od rowerów o tym nie myślą widząc rowerzystów tylko z punktu A miasta do punkt B miasta z koszykiem ewentualnie po mleko czy po odbiór z InPostu. O tym piszę ile tylko mogę, ale byłem i jestem ignorowany w przypadku przejazdów rowerami w celu rekreacyjnym. O ile wiem to wybudowano na Bielany na zakupy trasę pieszo-rowerową wzdłuż Karkonoskiej - i to wszystko?. Te kierunki które podałem istnieją np od granicy Wrocławia do Trzebnicy (trochę pourywane, ale z biedą trasy roweropodobne są). Obecnie będą też z czasem budowane na terenie gminy Oborniki Śląskie. Na razie tylko przejazd leśny, lub po wale nadodrzańskim, Pytanie jest źle zadane. Bo nie chodzi o kolejność, ale o zasadę. Pisałem po wielokroć o budowie trasy pełnosprawnej, bezpiecznej i autonomicznej na Oborniki Śląskie (dołączałem także szkice) np. wzdłuż zachodniej strony kolejowej na Poznań z miejscami rekreacyjnymi, bo od Hallera do Obwodnicy Śródmiejskiej coś jest, wystarczy tylko przedłużyć, bo nawet droga gruntowa wzdłuż torów kolejowych także jest - proste, a tyle razy odrzucone, mimo wsparcia planistycznego.</p>
21	<p>Wiele osób z centrum przeprowadza się teraz na obrzeża Wrocławia, powstają wielkie odcięte od centrum osiedla, z których do centrum można się dostać głównie autem.</p>
22	<p>Są to dość duże gminy i dużo je łączy już z Wrocławiem</p>
23	<p>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</p>
24	<p>Dynamicznie rozbudowujące się miejscowości pod Wrocławiem, generujące korki</p>
25	<p>Największa ilość mieszkańców</p>
26	<p>Dojazd do centrów przesiadkowych oraz kwestie turystyczne.</p>



27	Ekspansja miasta na południe miłość do wilkszyna
28	Wszędzie warto budować ścieżki. Warto jednak patrzeć na temat całościowo. Skupię się na gminie Czernica, która jest mi blisko. Do miejscowości tj. Czernica, Łany, Kamieniec jest świetne połączenie wałem przeciwpowodziowy, W komfortowych warunkach, pięknych okolicznościach przyrody oraz z dala od samochodów można dojechać do Strachocina, okolice Korony, bądź po małych turbulencjach na Wielką Wyspę. Moim zdaniem należy skupić się na pozostałych miejscowościach jak np. Dobrzykowice, Chrzastawa, Nadolice gdzie dojazd jest wyłącznie ruchliwą drogą. Ważne jest również jak są wytyczane ścieżki. Jeżeli są częścią ulicy zapewnią pewne bezpieczeństwo cyklistom, ale rodziny z dziećmi dalej z nich nie będą korzystać. Jeżeli jest taka możliwość warto wykorzystywać tereny oddalone od ulicy (np. wzdłuż torów kolejowych linii Wrocław Sołtysowice - Jelcz).
29	Duże obciążenie dróg wylotowych na Oleśnicę i Oławę przy jednoczesnym braku przynajmniej dwupasmowej obwodnicy.
30	Południe Wrocławia ma stosunkowo dobrą sieć dróg rowerowych, a mieszkańcy tych "sypialni Wrocławia" dojeżdżają najczęściej do Wrocławia samochodami, powodując większe korki.
31	Tam akurat wiem, że mieszka dużo ludzi na co dzień związanych z Wrocławiem
32	Żadna. Mieszkałam poza wrocławiem i za daleko jest żeby dojechać do centrum - infrastruktura rowerowa tego nie zmieni i jej budowa to marnotrawstwo pieniędzy. Co innego inwestycja w kolej czy autobusy...
33	Są najbliżej Wrocławia
34	często tam jeżdżę
35	Między gminą Długołęka a pierwszymi zabudowaniami Wrocławia nie ma bezpiecznego przejazdu dla rowerów.
36	Najatrakcyjniejsze tereny
37	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.
38	To, że w Smolcu urywa się gotowa dla Wrocławia DDR-ka, to (1) niebezpieczne (2) wręcz powód do wstydu.
39	To kierunek atrakcyjny dla "niedzielnego" rowerzysty, turysty rowerowego. To może zachęcić do korzystania z rowerów w mieście również tych, którzy po mieście nie jeżdżą na dwóch kółkach.



40	Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.
41	Bardzo osób tam dojeżdża
42	Kąty i Kobierzyce, bo sąsiadują bezpośrednio z moim miejscem zamieszkania a połączenie z nimi jest możliwe do uzyskania niskim kosztem, Kobierzyce już właściwie są z Wrocławiem połączone, Kąty będą za chwilę. W Wiszni Małej znajduje się z kolei trasa do Trzebnicy, która również powinna, o ile już nie jest, być połączona z siecią wrocławskich dróg rowerowych
43	Drogi wąskie szybkiego ruchu
44	Brakuje sensownych połączeń a przy granicy są dość gęsto zamienione miejscowości.
45	Walory turystyczne
46	mieszkam w pobliżu
47	Długołęka, bo mój kierunek, Siechnice i Wisznia Mała, bo jest słaba infrastruktura rowerowa
48	Bo to najlepszy wybór
49	Są to gminy z dużą liczbą miejsc pracy dla mieszkańców Wrocławia lub z większymi miejscowościami położonymi tuż za granicą miasta (np. Długołęka, Siechnice, Święta Katarzyna, Bielany Wrocławskie).
50	Z autopsji znam korki z tych miejsc. Jakaś część osób na pewno zdecydowałaby się na podróż rowerem na tych trasach
51	Te przedmieścia Wrocławia bardzo się rozwijają, dużo tam mieszkańców, którzy dojeżdżają np tylko do szkół czy sklepów na Psim Polu.
52	tereny zielone
53	Mieszka tam dużo rowerzystów
54	Z mojej wiedzy dużo osób dojeżdża do pracy z południowych rejonów. Sam mam kilku znajomych, którzy na pewno dojeżdżaliby do pracy w centrum rowerem gdyby była dostępna na całej trasie spójna sieć rowerowa.
55	Ponieważ znam osoby, które mieszkają w tych rejonach i chętnie poruszałyby się rowerem.



56	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), w Brzezynie planowany jest remont ulicy wraz z budową ścieżki rowerowej.
57	Z Siechnic do Wrocławia bardzo niebezpiecznie się jedzie.
58	mieszkam z tej strony Wrocławia
59	Bo to gmina która bardzo się rozwija, wzdłuż Odry mogłaby do niej biec ścieżka atrakcyjna Zarówno komunikacyjnie jak i turystycznie, a bardzo jej brakuje
60	Długołęka nie ma żadnej alternatywy rowerowej. Czernica jest bardzo szybko rozwijającą się gminą i ścieżki rowerowe są alternatywą dla korków
61	Wystarczy bezpieczne połączenie rowerowe Czernicy z Kamieńcem i już wzdłuż Odry można dotrzeć wałami do Wrocławia. Bezpiecznie i szybko.
62	Mieszkam tu. Coraz więcej mieszkańców, coraz większy ruch samochodowy w stronę Wrocławia
63	Mieszkam na północy.
64	Bo mieszkam w okolicy. Więc to bardzo subiektywna propozycja.
65	Tam jeżdżę najczęściej
66	Nie mam dobrego uzasadnienia, jeżdże rekreacyjnie w tych okolicach i skorzystałbym na infrastrukturze
67	Mamy tam już jako-taką sieć tras rowerowych.
68	Mój wybór jest nieco przypadkowy, ale myślę, że należy to zrobić najszybciej tam, gdzie na drogach dojazdowych jest największy ruch.
69	Nie mam zdecydowanego zdania na ten temat - rzadko poruszam się rowerem poza miastem
70	Kobierzyce - ze względu na kompleks handlowy w Bielanych. Będzie to dobra metoda dojazdu z Wrocławia. Długołęka i Czernica - wschodnia część Wrocławia i tereny pod miastem obfitują w bardzo dogodne tereny do przejazdu rowerem, a pozostałe środki transportu nie są tak dobrze rozwinięte jak z innych stron miasta.
71	dostęp do wielu terenów zielonych
72	Z uwagi na liczne osiedla
73	Nie mam zdania, nie jeżdżę często poza miasto. Egoistycznie myślę więc, że najważniejsze jest polepszanie infrastruktury tam, gdzie korzystają z niej wszyscy i najliczniej, tj. w centrum.



74	Siechnice - ponieważ obecne możliwości dojazdu są mocno ograniczone z powodu "wąskiego gardła" w postaci ulicy Opolskiej i Radwanic, a także nieprzyjaznej kostki brukowej na trasie z Zacharzyc oraz Świętej Katarzyny. Kobierzyce - ze względu na centrum handlowe. Długołęka - w ramach połączeń z powstającym fragmentem WOW, dla którego powstaje też droga rowerowa.
75	Najczęściej jeżdżę w okolicach Wiszni Małej :)
76	wydaje mi się że takie połączenie usprawniłoby/zmniejszyłoby ruch uliczny
77	Kobierzyce zdecydowanie na pierwszym miejscu ze względu na istnienie dużych centrów handlowych - pozwoli to na promowanie wyboru bardziej zrównoważonej formy transportu przy wybieraniu się na zakupy. W przypadku Kątów Wrocławskich duże znaczenie mają ogromne korki, które tworzą się regularnie na Rakietowej. Stworzenie ciągłego połączenia ma szansę zachęcić część mieszkańców z tego rejonu do wyboru alternatywnego środka transportu.
78	Są to atrakcyjne teren turystyczny do których dojazd rowerem przebiega częściowo po niebezpiecznych drogach pozbawionych pobocza. Powstanie ścieżki rowerowej umożliwiłoby rozwój turystyki rowerowej w tych kierunkach
79	ograniczona komunikacja miejska
80	Oborniki sl. To płuca Wrocławia. Komunikacja rozwinię też ten region. Siechnicach duża aglomeracja ważne połączenie bo i blisko.
81	Kobierzyce - dużo zakładów pracy Siechnice - "Sypialnia Wrocławia" - trzeba ludzi zachęcić na przesiadkę z samochodu na rower, widzimy jakie korki tworzą się na Księżu. Długołęka - brak infrastruktury rowerowej, dużo osiedli jednorodzinnych
82	Wjazd autem z tych gmin trwa najszybciej - dobre drogi i brak korków. Dajmy szansę mieszkańcom tych gmin wjeżdżać bezpiecznie do naszego miasta rowerem!
83	Są to gminy położonej w racjonalnej odległości od Wrocławia, uważam że gminy takie jak Kąty Wrocławskie czy Oborniki Śląskie leżą zbyt daleko jak na dojazd zwykłym rowerem miejskim bez wspomaganie elektrycznego.
84	Wydają się najbardziej atrakcyjne.
85	Gdyż dużo osób z tych gmin przyjeżdża do Wrocławia, jak i dużo Wrocławian również do nich jeździ, a nadto do jazdy rekreacyjnej te gminy wydają się bardziej korzystne.



86	Wylot wzdłuż Odry
87	dużo samochodów DWR
88	Smolec ;)
89	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 Bielanach aby przedostać się w stronę Kobierzyc. Są to trasy w kierunku Sobótki, Ślęzy czyli częstych kierunków na przejazdy rekreacyjne, ale równie przydatne dla mieszkańców tych gmin do codziennego korzystania i dojazdów do pracy.
90	Brakujące 300 m drogi rowerowej ze Smolca na Muchobór Wielki. Wiele dzieci korzysta z mieszczących się tam szkół.
91	Główne korytarze prowadzą po ruchliwych drogach i pozbawione są większej alternatywy
92	Uważam, że jest to jeden z krótszych, szczególnie patrząc od strony Muchoboru Wielkiego, odcinków. Jeden też z bardziej potrzebnych, bo najbliższy nam Smolec to tak naprawdę sypialnia Wrocławia. Ruch ze Smolca w kierunku Wrocławia jest ogromny a alternatywa w postaci ścieżki rowerowej wiele by zmieniła w tej materii.
93	Są to gminy położone bardzo blisko Wrocławia, których mieszkańcy mogliby dojeżdżać do miasta rowerami. Aczkolwiek sądzę, że nie uda się w ten sposób zachęcić wielu osób. Odpowiednim środkiem transportu dla gmin ościennych powinna być kolej miejska z ofertą przewozu roweru.
94	Są tam świetne trasy rowerowe. Kąty to wyjazd na ślężę a Miękinia ma fajne trasy i jest na trasie do Lubięża
95	Do pozostałych, oprócz Żórawiny, można dojechać okrężną drogą po trasach rowerowych. Oborniki Śląskie to piękna miejscowość, kiedyś uzdrowiskowa, o dużych walorach turystycznych, ale dojazd ruchliwą, wąską szosą nie należy do przyjemnych. Istniejące trasy są nieciągłe. Kąty Wrocławskie - i dalej nad Zalew Mietkowski. Ogromny potencjał turystyczny, z uwagi na brak wydzielonych tras, większość wybiera dojazd z rowerami autem lub pociągiem. Długołęka - wygodną trasą rowerową zwiększyłaby dostępność parku w Szczodrym, jednocześnie zmniejszając ruch pojazdów w otoczeniu parku. Wielu mieszkańców pracuje w centrach i firmach na Zakrzowie, Psim Polu, Zawidawiu. Szybka i wygodna trasa zmniejszyłaby ilość pojazdów wjeżdżających do miasta.



96	<p>Kierunek Wisznia (a dalej Trzebnica) oraz Długotęka to możliwość po pierwsze skomunikowania szybko rozwijających się "sypialni" Wrocławia, z ograniczeniem ruchu samochodowego osób dojeżdżających do pracy do Wrocławia.</p> <p>Jednocześnie, 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).</p>
97	To najsilniej rozbudowujące się gminy
98	Nie ma takiej potrzeby.
99	Gminy leżące na południu od Wrocławia, to miejsce pracy wielu Wrocławian. Z drugiej strony mieszkańcy tych gmin często dojeżdżają do pracy do Wrocławia.
100	bo blisko mieszkam
101	Kobierzyce bo centrum bielany i wiele osób by mogło pojechać na zakupy rowerem ale nie ma tam bezpiecznego dojazdu, a czernica i siechnice mają wiele ciekawych terenów rekreacyjnych, które warto pozwiedzać
102	To trasa blisko terenu gdzie mieszkam + oborniki i okolice to przyjemne trasy rowerowe na wycieczki
103	Większość wymienionych ma dobre połączenie z drogami wrocławskimi. W stronę Kątów są szczątkowe drogi, w rejonie magazynów, przejazd drogą 347 jest niebezpieczny. Czernica: wyjazd przez Widawę i równoległe rzeki w okolicy Wilczyc jest niebezpieczny.
104	Mieszkam na południu więc do tych gmin mam najbliżej
105	To miejscowości bardzo ciekawe turystycznie, a brakuje tam dobrego połączenia rowerowego. Ponadto mieszkańcy pracują we Wrocławiu, a umożliwienie im dojazdu rowerem to mniej samochodów we Wrocławiu.
106	Bo mieszkam na Księżu :)
107	Czernica - fajna trasa wzdłuż ODry, Kobierzyce - Bielany, Kąty Wrocławskie - sporo tras jest już w tamtym rejonie
108	tereny zakładów pracy i lokalizacji osiedli mieszkaniowych.
109	Jako mieszkaniec Wrocławia nie mam zdania.
110	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.
111	Sytuacji w pozostałych szczerze mówiąc nie znam, ale to moje okolice i widzę jak bardzo słabo to wygląda.



112	Trzeba być realistą ile % osób jest w stanie dojechać do oddalonych sąsiednich gmin.
113	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.
114	Na tym kierunku brakuje wydzielonych tras rowerowych, a prowadzi tamtędy trasa EuroVelo 9.
115	Rozwijające się po tej stronie budownictwo mieszkaniowe.

Pytanie 8: Czy wśród istniejących tras rowerowych są według Ciebie elementy, które należałoby poprawić? Wpisz swoje propozycje podając konkretne lokalizacje i opis zmian.

lp.	Treść opinii
1	Zlikwidować ścieżki na jezdni obok samochodów



2	<p>Wnioski:</p> <p>Wykonywanie dróg w sposób bezpieczny, bez odcinków na jezdni (odseparowany od ruchu samochodowego), tak by każdy rowerzysta (także rodzic z dzieckiem) miał zapewnione jak największe bezpieczeństwo. Przykładowy odcinek do korekty: pl. Orłąt Lwowskich.</p> <p>Ustalenie priorytetu na ciągłość tras zamiast ilości oddanych kilometrów.</p> <p>Wykonywanie ścieżek z odpowiednią szerokością, tak by pomieścić bezpiecznie zwiększający się ruch rowerowy. Dokończenie budowy wszystkich rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.</p> <p>Doprowadzenie do końca 2023 roku istniejących rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego do spełnienia PODSTAWOWYCH WYMOGÓW DLA GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH określonych w Tab 4, rozdziale 3.1.1 wydawnictwa Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego - TOM 1 z kwietnia 2021 roku.</p> <p>Zapewnienie aby nowo powstałe trasy główne również spełniały wymogi wspomniane w poprzednim punkcie. Dbanie o jakość nawierzchni: Program poprawy nawierzchni z kostki do asfaltowych (lub alternatywnych w pobliżu drzew, np. typu terra way) Kontrola nierówności na nowych asfaltowych drogach dla rowerów w okresie gwarancji 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. Priorytetowe dokończenie projektów rowerowych z WBO (niedokończone projekty aż z 2017 i 2018 roku: https://www.facebook.com/groups/rowerowywroclaw/posts/4068054</p>
	131



053302184/)

Zapewnienie ciągłości tras rowerowych rozumianych również jako brak konieczności zmiany strony jezdni.

Przy jeździe miejskiej częste zmiany strony jezdni powodują wydłużenie drogi i czasu podróży, straty czasu na światłach, niebezpieczeństwo kolizji z pojazdami. We Wrocławiu tylko na ul. Grabiszyńskiej mamy sensowną infrastrukturę rowerową na dłuższym odcinku.

Chociażby na ul. Legnickiej często nie ma ciągłości drogi dla rowerów, co albo zmusza do kilkukrotnej zmiany strony jezdni, albo zachęca do przejechania odcinka chodnikiem (np. przy Kauflandzie).

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).

Niezależna od Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego realizacja całości ciągu Promenady Krzyckiej w tym Etapu 1 do końca 2025 roku.

Borek

Na Borku priorytetem są trasy rowerowe na ulicy Gajowickiej, dlatego z punktu widzenia rowerzystów/-ek przebudowa powinna rozpocząć się jak najszybciej. Bezpieczne drogi rowerowe powinny jak najszybciej powstać także na ul. Sudeckiej.

Gajowice

Na Gajowicach najważniejsza jest trasa w ciągu ulicy Kruczej (dalej także na osiedlu Powstańców Śląskich, aż do ul. Powstańców Śląskich, gdzie istnieje najintensywniej użytkowana trasa rowerowa). Jeśli z powodu ograniczonej ilości miejsca nie można by wyznaczyć osobnej drogi (dróg) rowerowej, należy przynajmniej uspokoić ruch na tej ulicy (np. przez poduszkowe progi zwalniające - z uwagi na autobusy - i wyniesione przejścia dla pieszych). Pozostawienie sytuacji, jaka istnieje, jest niedopuszczalne, bo zwyczajnie jest niebezpiecznie.



Na innych ulicach Gajowic należy uspokoić ruch (np. poprzez esowanie toru jezdni), ponieważ mimo ich lokalności są dość szerokie i kierowcy potrafią jeździć naprawdę szybko (strefa tempo 30 wprowadzona znakami nie ma znaczenia ani oddziaływania). W kontekście bezpieczeństwa należy także zadbać o nieparkowanie pojazdów w pobliżu skrzyżowań (do 10 m od nich), ponieważ tak pozostawione auta uniemożliwiają dostrzeżenie jadących samochodów i również tworzą niebezpieczne sytuacje. Konieczne są zmiany także na ulicy Gajowickiej, dlatego z punktu widzenia rowerzystów/-ek przebudowa powinna rozpocząć się jak najszybciej.

Grabiszyn-Grabiszynek

Bezpieczne trasy rowerowe powinny pojawić się w ciągu ulicy Inżynierskiej, jako przedłużenie i połączenie z trasami w ul. Kruczej. Wydzielona trasa powinna pojawić się również na ulicy Ostrowskiego, zapewniając połączenie z Krzemieniecką.

Muchobór Wielki

Krzemieniecka - całkowity brak infrastruktury rowerowej! Po jednym pasie w każdym kierunku, kierowcy nagminnie przekraczają prędkość. Bywa nerwowo i niebezpiecznie.

ul. Avicenny (prowadzi do stacji Wrocław Zachodni) - jeszcze gorsza niż Krzemieniecka, kierowcy jeżdżą dość szybko, bo "tam już nic nie ma", ciasno, duży ruch. Nie można bezpiecznie dojechać do stacji kolejowej.

Plac Grunwaldzki

Na Placu Grunwaldzkim brakuje bezpiecznej trasy w ulicy Szczytnickiej (fragment, gdzie po obu stronach są pierzeje kamienic) - może wreszcie należy zrealizować plany, by ta część ulicy nie była otwarta dla samochodów.

Dotkliwy jest brak trasy rowerowej w ciągu ulicy Sienkiewicza (temat wspólny dla Placu Grunwaldzkiego, Ołbina i Starego Miasta), szczególnie na odcinku od pl. Bema do ul. Wyszyńskiego.

Przewymiarowana ulica sprawia, że auta tam pędzą, a rowerem trzeba jechać w ruchu ogólnym. Na jezdni powinny tam zostać wyznaczone ciągi rowerowe, odseparowane od samochodów (przynajmniej na poziomie rozwiązania z ul. Kazimierza Wielkiego na odcinku od ul. Widok do Wierzbowej).



	<p>Przedmieście Świdnickie Priorytetem na Przedmieściu Świdnickim jest bezpieczna obustronna trasa rowerowa na ul. Świdnickiej. Kierowcy nic sobie nie robią z ograniczenia prędkości i zagrażają rowerzyst(k)om.</p> <p>Stare Miasto Dotkliwy jest brak trasy rowerowej w ciągu ulicy Sienkiewicza (temat wspólny dla Starego Miasta, Ołbina i Placu Grunwaldzkiego), szczególnie na odcinku od pl. Bema do ul. Wyszyńskiego. Przewymiarowana ulica sprawia, że auta tam pędzą, a rowerem trzeba jechać w ruchu ogólnym. Na jezdni powinny tam zostać wyznaczone ciągi rowerowe, odseparowane od samochodów (przynajmniej na poziomie rozwiązania z ul. Kazimierza Wielkiego na odcinku od ul. Widok do Wierzbowej).</p>
3	Ogólna uwaga - zmiana dróg rowerowych kostkowych na asfaltowe.
4	Brochów kompletnie bez ścieżek rowerowych
5	<p>Tak. Ktoś strasznie popsuł przejazd na Powstańców Śląskich na Rondo, gdzie mamy wysoki krawężnik i głęboki rynsztok między jezdnią a krawężnikiem. To na światłach przy Rondzie, jadąc od Sky Tower w stronę Hallera. Tego nie było. Teraz można się tam zabić na rowerze o cieńszych kołach.</p> <p>Aleja Wiśniowa od Wieży Ciśnień i Armii Krajowej, trasa w stronę Krakowskiej - to wymaga jakiegoś remontu. DDR jest dziurawa lub mocno już wybrzuszona przez korzenie drzew. Poza tym brak tam na Armii Krajowej jednoznacznych oznaczeń, że są to trasy jednokierunkowe. Podobny problem jest na Moście Milenijnym, ludzie nagminnie jadą pod prąd.</p> <p>Widziałbym też w przyszłości jakieś trasy rowerowe łączące Powstańców i Hallera na Gajowickiej. Żelazna i Grochowa też są ulicami w opłakanym stanie i liczę, że jeszcze w tej dekadzie je wyremontują, robiąc ddr przy okazji.</p> <p>Gdy jedzie się wrocławskimi parkami - Grabiszyński, potem Wzgórze 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. Bo można np jadąc sobie z Zachodniego, zaliczyć Grabiszyński, Wzgórze Skarbowców, Południowy, Skowroni,</p>



	<p>Wschodni i Niskie Łąki, potem Szczytnicki. Brzmi fajnie?</p> <p>Brakuje też ddr na niektórych Mostach np Grunwaldzkim.</p>
6	<p>Drogi prowadzące do miasteczka drogowego na pl. Zamenhofa powinny spełniać bezpieczny standard rodzinny, pozwalając dojechać rodzicom razem z dzieckiem/mi dopiero uczącymi się jazdy na rowerze czy wręcz klasom szkolnym(?). Obecna droga po płytach na Kamiennej jest zniechęcającej jakości, ma strome zjazdy do przejazdów rowerowych. Ze względu na odległość warto starać się o dodatkowe miasteczko na zachodzie miasta, np. w/przy Parku Zachodnim.</p> <p>Na całej długości trasy średnicowej do centrum wzdłuż Powstańców gałęzie wiszą na wysokości głowy wysokiego rowerzysty (próba: rower miejski+180 cm).</p> <p>Niewidoczne, niemalowane, szaro stalowe dawne podpórki przy skrzyżowaniu Sokola/Powstańców Śl. stoją w cieniu drzew i są zagrożeniem dla jadących rowerzystów.</p> <p>Na wysokości zajezdni Borek po zach. stronie złe odwodnienie regularnie po deszczu wyłącza jedną z nitek DDR. Podobna sytuacja bywa przy mocnej burzy przy pętli Krzyki za wiaduktem nad Karkonoską.</p>
7	<p>nie mieszkam obecnie we Wrocławiu, nie mam aktualnej wiedzy.</p>
8	<p>Tak, szczególnie w centrum należałoby sprawić, by w większej mierze były ścieżki rowerowe niż miejsce dla rowerów na ulicy, choć wiem, że będzie to wyzwanie logistyczne i kosztowne. Warto wzbogacić sieć od centrum na przykład na Żerniki Wrocławskie (bardzo mało ścieżek i niebezpieczne tereny) oraz okolice "Trójkąta" - okolice Pułaskiego, Kościuszki itp. Na części ulicy kościuszki ścieżka powinna być również z drugiej strony ulicy. Od Oporowa w stronę Kątów Wrocławskich nie ma nawet pobocza. Niekiedy ścieżki się kończą niespodziewanie. Bardzo ważne, by sygnalizacja świetlna była obliczona pod rowerzystów, a nie pod kierowców, jeśli chcemy aby było więcej rowerzystów to musi się zmienić. Przykładowo na skrzyżowaniu przy Parku Południowym przy ul.Sudeckiej/Ślężnej, aby przejechać przez skrzyżowanie rowerzysta musi trzy razy czekać na zmianę świateł.</p>



9	<p>W całym mieście należy wprowadzić pilne i szeroko zakrojone działania likwidujące wszechobecne krawężniki (nawet 1-2 cm powoduje niebezpieczeństwo podczas jazdy) oraz likwidację kostki polbrukowej na rzecz nawierzchni asfaltowej (pryczepność, zwłaszcza podczas pory mokrej). Ponadto niezbędne jest uzupełnienie infrastruktury o stojaki przy skrzyżowaniach, gdzie można oprzeć się ręką/nogą podczas oczekiwania na zielone światło. Niezbędne jest także 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. Kolejną potrzebą, artykułowaną już miliony razy, jest uzupełnianie kawałków tras (np. 50-100 m) i likwidację braków powodujących niebezpieczeństwo w ruchu oraz konfliktowanie różnych grup uczestników ruchu. Przykład: Świeradowska-Działkowa (przy krańcówce); w kierunku wschodnim ddr biegnie wzdłuż Świeradowskiej do Działkowej, gdzie nagle się urywa, natomiast dalsza część ddr rozpoczyna się kilkanaście metrów na północny wschód, z drugiej strony ulicy Działkowej i torów tramwajowych.</p>
10	<p>Budowa mostu nad Widawą w lesie rędzińskim, likwidacja odcinków urywających się, np ul Żernicka we Wrocławiu</p>
11	<p>Krawężniki na przejazdach rowerowych. Tak samo chodniki pieszo-jezdne</p>
12	<p>Zamiast kostki najlepiej kłaść asfalt- na kostce wzdłuż legnickiej (między ul. niedźwiedzią a wejherowską) bardzo ciężko się jeździ. Nie jestem też zwolennikiem wydzielonych pasów w ramach jezdni- osobiście boje się z nich korzystać i jeśli jest to jedyna ścieżka rowerowa, to wybieram jazdę chodnikiem między pieszymi. Wiem, że nie jestem jedyną osobą, która ma takie obawy. Zaufanie do kierowców aut jest bardzo ograniczone.</p>
13	<p>90% tras rowerowych jest do poprawy. Przede wszystkim nawierzchnia z kostki, wysokie krawężniki, górki i dołki przy wlocie podporządkowanych ulic, ddr urywające się nagle bez możliwości zjazdu.</p>
14	<p>Ścieżka rowerowa wzdłuż Olszewskiego jest w kiepskim stanie.</p>



15	<p>1. Poprawić oznakowanie ścieżek i tras, żeby wiedzieć, którądy jechać gdy kończy się ścieżka - to mnie bardzo irytuje. Jadę, skupiam się na drodze i na omijaniu samochodów i pieszych i nagle ścieżka się kończy i muszę wjechać na jezdnię (albo na chodnik?) (np stara ścieżka na Jedności Narodowej - nie miała wcześniej ciągłości w okolicach Rychtalskiej - to był jakiś kosmos żeby odgadnąć jak z ul. Ustronie jechać dalej;))</p> <p>2. Ścieżki wjeżdżające na chodnik - a chodnik ma dalej wysoki krawężnik - ścieżka biegnąca z Jedności Narodowej na plac Bema, przy Bema Plaza.</p> <p>3. Ścieżki rowerowe przy przejściach dla pieszych i brak miejsca dla rowerów. Sytuacja , gdy na chodniku czeka 6 rowerów z każdej strony na przejazd + piesi i rowery nie mają miejsca. Bardzo często przy mostach, notoryczna sytuacja przy przejazdach dla rowerów na moście Trzebnickim i Osobowickim. Rano i popołudniu zator rowerzystów i pieszych. Nawierzchnia - ścieżka poprowadzona wzdłuż Reymonta po stronie ZUS - płyty chodnikowe, "bujające się" i po najechaniu na nie w trakcie deszczu chlapiące dookoła. Nawierzchnia - przejazdy po torowisku i wybrzuszonym asfalcie w miejscu gdzie ścieżka wydzielona jest na jezdni - b. niebezpieczne - np. trasa ścieżki wzdłuż Drobnera na wysokości Łokietka. (nie każdy rower ma amortyzatory i szerokie opony)</p> <p>4. za wąskie ścieżki rowerowe i brak możliwości minięcia grupy wolniejszych rowerzystów - np Drobnera,</p> <p>5. egzekwowanie kar dla pieszych chodzących po ścieżkach rowerowych - np wały między mostami Warszawskimi Trzebnickim - notorycznie rodziny z dziećmi, pomimo takiego samego chodnika zaraz obok ścieżki</p>
16	tak - Nadodrze - brak przejazdu z mostów mieszczańskich na Dubois - bardzo niebezpiecznie.
17	<p>- W parkach są korytarze rowerowe które należałoby dostrzec że są i lekko dostosować pod rowery to jest zniwelować krawężniki (np Kopernika skrzyżowana z Dicksteina i z Banacha) i może oznaczyć (nie chodzi o to żeby od razu ścieżki bo to w parku bez sensu).</p> <p>- Kontrola zieleni na ścieżkach rowerowych. Zieleń która przerasta na ścieżki rowerowe czyni je bezużytecznymi. Tu przykład Ślężna i most Szczytnicki przy stacji benzynowej</p> <p>- Kontrapasy oddzielone parkingami od jezdni nie na odwrót Tu przykład Krasińskiego gdzie to można łatwo odwrócić. Swoją drogą czy tam są naprawdę potrzebne 3 pasy jeden z nich nie mógłby być dla autobusów?</p>



	<p>- Plac Kościuszki zasługuje na całe studium 30 km/h tam nie działa</p> <p>- Krawężniki w strefach ruchu uspokozonego powinny być dla aut. Pieszy nie powinien mieć różnicy poziomów tylko auto (wiem że to nie do końca rowerowe)</p>
18	<p>Jestem za wspieraniem polityki rowerowej. Ale także polityki nakierowanej na ruch pieszy. Często ścieżki są wytyczane wężykiem, zamiast intuicyjnie (prawdopodobnie z oszczędności, żeby już nie niszczyć tego co jest, zamiast przebudować kompleksowo cały fragment. Przykład ścieżki na placu społecznym w kierunku mostu oławskiego. Nie rozumiem dlaczego ścieżka nie została wytyczona wzdłuż krawężnika a chodnik w miejscu ścieżki rowerowej. Kiedy 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>
19	<p>W obszarach kolizyjnych przydałoby się dodatkowe oznakowanie dla rowerzystów na ścieżkach rowerowych np. zwolnij, które poprawiłoby bezpieczeństwo</p>
20	<p>TO JEST SKANDAL ŻE CAŁE OSIEDLE SOŁTYSOWICE JEST ODCIĘTE OD DRÓG ROWEROWYCH. ROSNĄCE KORKI, NOWO POWSTAŁE BLOKI A PAŃSTWO NAWET SIĘ NIE POKWAPIĄ O POŁĄCZENIE SOŁTYSOWICKIEJ Z KARŁOWICAMI. WSTYD</p>
21	<p>rozwiązanie blokujące dostęp aut do parkowania na ścieżkach</p>
22	<p>1. Połączenie ścieżką rowerową ul. Legnickiej i nowej trasy rowerowej przy otwartym odcinku TAT.</p> <p>2. Rozwiązanie problemu przy placu Jana Pawła II - brak możliwości włączenia się na służę rowerową na ul. Legnickiej jadąc z Podwała.</p> <p>3. Poprawienie pozapadanej kostki na ścieżce wzdłuż ul. Legnickiej - np. obok przystanku Kwiska oraz Zachodnia (stacja kolejowa).</p> <p>4. Na odcinku od ul. Zachodniej do ul. Głogowskiej zniszczony asfalt oraz wytarte oznakowania ścieżki rowerowej.</p> <p>5. Bardzo ciasny odcinek ścieżki pieszo-rowerowej przy ul. Przedmiejskiej - jest to niebezpieczny odcinek także ze względu na pojawiające się na ścieżce lampy drogowe, które zabierają i tak już ograniczoną przestrzeń.</p>
23	<p>Brak ścieżki rowerowej na Sołtysowicach, np. ulica Sołtysowicka. osiedle jest odcięte od sieci dróg rowerowych.</p>



24	<p>Tak i to wiele elementów.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Jeśli to możliwe zlikwidować malowanki i przenieść trasy rowerowe na strefy chodnikowe n. Piłsudskiego, ominąć przystanek autobusowy przed mostem Uniwersyteckim, na Obornickiej2. Wybudować kładkę pieszo-rowerową przez Odrę w pobliżu mostu Osobowickiego, wyszerzyć trasę rowerową wzdłuż Bałtyckiej, zlikwidować malowanki na Obornickiej przebudowując trasę rowerową poprzez oddalenie jej od jezdni i poprzez podniesienie jej płaszczyzny.3. wybudować wyjazd na Oborniki Śląskie wzdłuż zachodniej strony torów kolejowych.4. Nie niszczyć jezdni, ale wyznaczać trasy rowerowe wspólne z chodnikami (jak na Piłsudskiego np.)
25	<p>Oczywiście, że są. Mam wrażenie, że istniejące trasy, ustanowili kierowcy. Na trasie Krzyki - Centrum, na ul Borowskiej, jeśli chce się cały czas jechać ścieżką rowerową trzeba kilka razy zmieniać strony ulicy, traci się przez to dużo czasu i mnie to zniechęca, przez co jeżdżę po chodniku narażając pieszych.</p> <p>Ścieżki rowerowe wydzielone na jezdni powinny być oddzielone małymi pachołkami przynajmniej w tych miejscach, gdzie jest to możliwe. Jeżdżąc po ulicy wymalowanym pasem nie czuję się bezpiecznie. Kierowcy nie szanują rowerzystów (pieszych i siebie wzajemnie z resztą też nie). Do tego często (niemal codziennie) zdarzało mi się, że na mojej drodze, na ścieżce dla rowerów stało zaparkowane auto. Ul. Kołłątaja, 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 szanują tego, że też muszą zaparkowane auto wyminąć - więc znowu bezpieczniej jest wyminąć je jadąc po chodniku. Raz byłem bliski potrącenia - odbiłem się stopą od samochodu, żeby uniknąć poważniejszej kolizji.</p> <p>Generalnie największym problemem jest wg mnie nie brak infrastruktury rowerowej, tylko ignorancja kierowców. Zgodzę się, że niebezpieczne sytuacje wyrządzają także rowerzyści i piesi, ale jednak kolizja z rowerem nie niesie za sobą tyle szkód, co z autem.</p>
26	<p>Tak Brak progów zwalniających na ścieżkach i szykan dla idiotów pędzących 30 km/h na rowerach</p>
27	<ul style="list-style-type: none">- Droga rowerowa pod kinem nowe horyzonty - bardzo kolizyjna z drogą dla aut które zmieniają pas;- skrzyżowanie jedności narodowej z oleśnicka- auta skręcające mają ograniczoną możliwość zobaczenia rowerzysty, który wyskakuje z za



	wyspy - braniborska - ścieżka rowerowa nagle się kończy - okolice domaru - połączenie jedności z parkiem tołpy przez nowowiejską
28	Na pewno należy poprawić brakujące fragmenty tras, które wymuszają przejazd przez jezdnie a następnie powrót na tę samą stronę (czasami po prostu DDR nie ma, a czasami nagle staje się jednokierunkowa) - Legnicka, Hallera/Wiśniowa/Armii Krajowej. Ważnym zadaniem jest również poprawa stanu technicznego istniejących tras, tak aby jazda po nich nie była walką o utrzymanie się na rowerze - Lotnicza/Legnicka, w zasadzie większość tras wbudowana więcej niż 5 lat temu. Istotna jest też poprawa bezpieczeństwa rowerzystów i innych uczestników ruchu poprzez odseparowanie - Kosmonautów. Jednak pomimo wszystko największym wyzwaniem jest zapewnienie dobrych dojazdów z osiedli wzdłuż głównych tras rowerowych do tychże tras - praktycznie cały Wrocław.
29	Pozbyć się nieśmiertelnej kostki bauma np. z Trzebnickiej, dopuścić tam ruch w obie strony, ponieważ jednokierunkowość tej trasy od wiaduktu przy PKP Nadodrze do Zakładowej to fikcja. Ul. Na Polance - przedłużyć cykl świetlny dla pieszych/rowerów na obu przejściach przy Moście Trzebnickim. Aleja Poprzeczna - DDR w stronę stacji Sołysowice prowadzi przez dwa bardzo wysokie krawężniki. Nie ma możliwości przejazdu, mimo, że przejazd jest oznakowany - obniżyć krawężniki lub umożliwić wcześniejszy zjazd na jezdnię. Można też dopuścić ruch rowerowy oznaczając całą Al. Poprzeczną jako ciąg pieszo-rowerowy (po stronie Zachodniej)
30	Sienkiewicza, ciąg Drobnera-Dubois, Komuny Paryskiej/Kościuszki/Pułaskiego - brak infrastruktury lub w formie szczątkowej Legnicka - brak spójnej infrastruktury Świdnicka/Widok - umożliwienie dojazdu do centrum Armii Krajowej, Ślężna, Milenijna - ujednoczenie oznakowania lub przebudowa celem uniknięcia jazdy pod prąd Avicenny - budowa drogi rowerowej i chodnika Most Oporowski - budowa równoległej kładki, obecnie jest luka między pasami na Solaskiego i drogą rowerową przy pętli tramwajowej Grabiszewska - droga rowerowa po stronie hutmenu i fadromy Połączenie rowerowe Tęczowej i Góralskiej Możliwość wjazdu z bulwaru Kaczyńskich na most Grunwaldzki



31	<p>W niektórych miejscach nie jest jasne czy droga jest jednokierunkowa, czy dwukierunkowa, i jak się z niej "wydostać" i np. przedostać na drugą stronę ulicy gdzie wytyczona jest droga rowerowa w interesującym nas kierunku, lub po prostu pas ruchu w daną stronę. W takich miejscach warto poprawić oznaczenie pionowe, ale też poziome!</p> <p>Przykłady:</p> <ul style="list-style-type: none">- droga dla rowerów wzdłuż ul. Grabiszyńskiej w kierunku południowym przed Ślężą nagle się urywa. Jadąc tamtędy pierwszy raz spodziewałbym się jej kontynuacji lub informacji którędy dalej się poruszać- droga wytyczona wzdłuż alei Piastów także urywa się bez informacji jak dalej postąpić, a oznakowanie poziome po drugiej stronie ulicy widoczne z urwanej drogi rowerowej wskazuje na drogę jednokierunkową ustawioną pod prąd.- ciąg Żmigrodzka > Mosty Trzebnickie > Trzebnica - które fragmenty są dwukierunkowe a które jedno. Mając przed sobą fragment 1 kierunkowy chciałbym wiedzieć gdzie najlepiej przedostać się na drugą stronę ulicy.- Zakręt z u. Żmigrodzkiej w Rowerową jest bardzo zarośnięty, co mocno ogranicza widoczność
----	--



32	<p>Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Brodzkiej - trasa łączy dwa osiedla Maślice i Pracze Odrzańskie. Szczególnie ważny jest odcinek ul. Brodzkiej od skrzyżowania Królewiecka - Brodzka - Maślicka do osiedla Pracze Odrzańskie. Droga nie posiada pobocza, oświetlenia, poruszają się po niej samochody ciężarowe do strefy aktywności gospodarczej przy ul. Koziej oraz do PSZOKa na ul. Janowskiej, co generuje duże zagrożenie dla cyklistów. Rowerowe połączenie międzynosiedlowe na osiedlu jest bardzo ważne i potrzebne.</p> <p>Wykonanie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Maślickiej. 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 da kilka tysięcy mieszkańców. Ważne by mieli oni dostęp do ścieżki rowerowej połączonej z istniejącą już siecią na Maślicach i zachodniej części Wrocławia. dojazd na centrów przesiadkowych czy poruszanie się pomiędzy osiedlami rowerem to co bardzo potrzebnego w tej części miasta.</p> <p>Wsparcie (roz)budowy ścieżki pieszo – rowerowej wzdłuż ul. Koziej. Obecnie ze środków WBO projektowana jest ścieżka pieszo-rowerowa wzdłuż ul. Koziej. Jej fragment zostanie wykonany. Jednakże aby obsługiwać obiekt szkolny przy ul. Lubelskiej (oaz nowy mający powstać przy ul. Białostockiej) potrzeba jej jak najszybszego wykonania. Ścieżka ta da też możliwość dojazdu do rejonu Wzgórza Maśliciego i wjechania do Lasy Prackiego lub na Groblę Pilczycko - Pracka, 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 wspiera Rada i Zarząd Osiedla Maślice.</p> <p>Lobbowanie i wspieranie budowy trasy Blue Velo jaka ma biec wzdłuż rzeki Odry.</p>
33	Karkonoska nowa część wschodnia od wyścigowej do przyjaźni - wykonywać prace zgodnie z projektem i nie odbierać wykonawczych bubli



34	<p>1) ul. Św. Mikołaja nagły zjazd na jezdnię - ale nie jest jeszcze tak źle jak w poniższych 2 przypadkach,</p> <p>2) Swojczycka - jadąc od centrum - nagły zjazd ze ścieżki rowerowej pod pędzące auta na ok 100-200m za torami kolejowymi,</p> <p>3) Swojczycka - jadąc w stronę centrum - nagły zjazd pod pędzące auta przed przejazdem kolejowym (okolice parku Czarna Woda i stacji Wrocław Swojczyce),</p> <p>4) przejazd Groblą Łaniewską w okolicach Mostu Bartoszowickiego - żaden rowerzysta nie chce jeździć mocno nierówną kostką brukową, wszyscy jadą utwardzonym fragmentem ziemi co rodzi konflikty, na linii rowerzyści, rowerzyści, oraz rowerzyści piesi.</p> <p>5) brak sensownego przejazdu pomiędzy groblą Łaniewską a wałem biegnącym od strony ul. Strachocińskiej.</p> <p>6) błagam o znalezienie rozwiązania przejazdu przez służę przy wyspie Opatowickiej.</p>
35	<p>Nawierzchnia - zapadająca się kostka. Na przykład: Wały wzdłuż kanału Odra od mostów Chrobrego do Mostów Jagiellońskich oraz dalej do Mostów Warszawskich.</p> <p>Ogólnie - nie ma zbyt co mówić o czymś co nie funkcjonuje w mieście Wrocław. Jak będą trasy nie tylko wzdłuż głównych ulic ale również trasy dojazdowe do tychże ulic a same przejazdy staną się bezkolizyjne z ruchem samochodowym będzie można zgłaszać uwagi.</p>
36	<p>1. ul Świdnicka - pas rowerowy jest często zajmowany przez autobusy! należałoby wyraźnie oddzielić te dwie drogi.</p> <p>2. Ul. Podwale, od pl. Orłąt do pl. JP2: brakuje połączenia tych dwóch dróg</p> <p>3. Plac Solidarności - brak przejazdu od zachodu do pl. JP2. Rowerzyści muszą korzystać z niebezpiecznego i nie komfortowego przejazdu przez sam środek skrzyżowania</p> <p>4. Przejazd z Powstańców Śląskich do Kutnowskiej/Orlej: w obie strony rowerzyści i piesi są na gorszej pozycji - oczekiwanie na zielone światło to czasem 2-3 minuty.</p> <p>5. niebezpieczne miejsce na Powstańców Śląskich przy poczcie (ul Sztabowa). Zakręt jest źle poprowadzony i wąski - przy dwukierunkowym ruchu rowerzyści muszą znacznie zmniejszyć prędkość, aby uniknąć kolizji.</p>
37	<p>świdnicka jest ekstremalnie niebezpieczna dla rowerzystów, akurat tam zgadzam się ze stwierdzeniem że to skrajne niebezpieczeństwo spowodowane jest beznadziejną infrastrukturą. W głowie się nie mieści jak długo ten stan rzeczy jest ignorowany przez UM.</p>



	Rozwiązanie jasno i wyraźnie wyznaczona droga rowerowa.
38	Połączenie Sołtysowic z drogami rowerowymi.
39	oj tak. np. plac jana pawła, orląt lwowskich, świdnicka. to są bardzo niebezpieczne miejsca. trasy rowerowe powinny być oddzielone w miarę możliwości od samochodów np. podwyższeniem/krawężnikiem albo nawet wąskim pasem zieleni, a już najlepsze by były zielone korytarze dla rowerów, kosztem zabierania dodatkowych pasów samochodowych w mieście
40	Trochę marnotrawione są pieniądze na budowę tych tras rowerowych na siłę np do bielan. Uważam, że powinny być przeprowadzane lokalne konsultacje z radami osiedli czy potrzebują drogi rowerowe, a nie powinno się planować od góry. Na pewno powinno się zabezpieczyć pieszych przed tymi wariatami co jeżdżą zbyt szybko.
41	Nie ma tras na Sołtysowicach na których mieszkam, a osiedle powinno być połączone choćby z krzywoustego
42	Chodź to już się dzieje to w niektórych miejscach ścięcie krawężników zbyt wysokich lub zbyt kanciastych
43	Zmiana podłoża na niektórych z kostki na asfalt
44	ulica grota roweckiego - przejazdy przez ulice na całej długości, wystające krawężniki
45	Droga rowerowa na placu Kościuszki i obok arkad nagle wpada na jezdnię i jest bardzo wąska. Z drugiej strony poruszają się tramwaje co jeszcze 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.
46	Wiśniowa/Hallera - nawierzchnia i to w trymiga Armii Krajowej - poprawa oznakowania dróg jednokierunkowych i kampania informacyjna Świdnicka - ODSEPAROWANIE, bo komfort jazdy tam jest żaden Kraśnińskiego - wyznaczenie pasa w kierunku północnym i solidniejsze zabezpieczenie pasa w kierunku południowym (notorycznie zastawiony autami) Dworcowa - realna separacja (notorycznie zastawiony autami)



47	<p>1/ pas z pierwszeństwem dla rowerów na Kazia Wielkiego między Świdnicką, a zjazdem na Solny - jest niebezpieczny. Warto może przesunąć tam rowery na chodnik.</p> <p>2/ kontrapas na Wita Stwosza (między Krowia, a Łaciarską) jest totalną fikcją. Wszak droga dla aut jest zastawiona przez restaurację. I auta muszą wjeżdżać na kontrapas by móc przejechać</p> <p>3/ słabe oznakowanie na kostce w centrum. Farba ze ścieżek wyznaczonych w uliczkach koło Rynku często jest zatarta.</p> <p>4/ ścieżki wzdłuż Armii Krajowej powinny być dwukierunkowe. Teraz są "zgodne" z ruchem jazdy samochodów. A to mocno niewygodne dla rowerzystów rozwiązanie - ile razy tam jadę, to wielu jeździ "pod prąd"</p>
48	<p>Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.</p>
49	<p>Ścieżki rowerowe z kostki brukowej albo armii krajowej z asfaltem całym w dziurach, nie da się tak jeździć</p>
50	<p>ul. Czekoladowa, ul. Powstańców Śląskich, al. Hallera, Wiśniowa - zmiana nawierzchni z kostki betonowej</p> <p>al. Armii Krajowej - przebudowa wąskich dróg rowerowych</p> <p>ul. Przyjaźni - zabezpieczenie przed parkowaniem i uzupełnienie żwiru na fragmencie przy blokach osiedla Przyjaźni (zjazd od ulicy do drogi wewnętrznej)</p> <p>ul. Wałbrzyska od Międzygórskiej - poprawa oznakowania CPR</p> <p>trasa wzdłuż al. Karkonoskiej - poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z ul. Kobierzycką</p> <p>ul. Powstańców na wysokości zajezdni Borek - odwodnienie, a raczej jego brak</p> <p>ul. Świdnicka - Arkady/Renoma - niebezpieczna infrastruktura</p>
51	<p>Komuny Paryskiej/Dąbrowskiego - wnioskuję o montaż sygnalizacji na całym skrzyżowaniu</p>



	<p>Wzgórze Partyzantów wydłużenie programów sygnalizacji dla rowerów i dodanie strzałki do skrętu w Podwale.</p> <p>Połączenie systemu ITS z sygnalizacją rowerową. Gdy tramwaj jedzie wszyscy czekają w tym momencie rowerzyści mogliby także jechać nie kolidując z MPK</p>
52	<p>Więcej tras tego typu, gdzie zaparkowane na ulicy samochody oddzielają jezdnię od trasy rowerowej (patrz: ul. Powstańców Śl.).</p> <p>Mniej tras rozdzielających sztucznie i bezsensownie ruch jak przy nowym budynku na pl. Strzegomskim (trasy jednojezdniowe, co ma zrobić ktoś chcący skorzystać z usług w parterze tego budynku?).</p> <p>Mniej głupich ścieżek jak przy budynkach dawnego szpitala na pl. Jana Pawła II (sic!). Zawsze przy nowych trasach sadzona zieleń a nie jak przy trasie na TAT (sic!)</p>
53	<p>należy poprawiać i sukcesywnie wymieniać stare nawierzchnie z kostki betonowej np. Al. Wiśniowa, Hubala, podobnie stare nawierzchnie bitumiczne np. Armii Krajowej, Kamienna. Koniecznie trzeba wykonać dwukierunkowe ddr na Armii Krajowej w związku z AWW. Wszędzie tam gdzie na trasach głównych i bardzo popularnych są przeploty z jednej na drugą stronę należy dobudować brakującą infrastrukturę np. Borowska przy AK. Armii Krajowej na wiaduktach nad Krakowska. Poprawa jakości ddr na Legnickiej między Strzegomskim a JP II. Dwukierunkowa ddr na Legnickiej po południowej stronie. Wydzielona trasa rowerowa na Świdnickiej. Budowa ddr w centrum w miejscu pasów ruchu dla rowerów np. Kazimierza, Piotra Skargi, Kołłątaja. Bezpieczne i trwałe wydzielenie nowych ddr na Dworcowej i Krasińskiego za pomocą krawężników betonowych!</p>
54	<p>Lewoskręty, takie jak np przy skręcaniu z placu orłąt lwowskich (z trasy pl. legionów-plac JP2) na trasę TAT, gdzie trzeba się „wbić” przed autami, co jest niemożliwe, gdy dostaną one zielone światło</p>
55	<p>ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Ślężnej - na trasie północ-południe korzenie drzew wykrzywają ścieżkę</p>
56	<p>Nawierzchnia do poprawy: Aleja Jana III Sobieskiego i Brucknera, Olszewskiego, cpr-y i ddr-y. Ul. Świdnicja i Widok oraz Sądowa - należy stworzyć wydzielony pas dla rowerów</p>
57	<p>Trasy rowerowe, nie powinny być na jezdni. Muszą być wydzielone, oddzielone co najmniej widocznym i wysokim krawężnikiem. Wymalowany pas na jezdni to bardzo słabe i niebezpieczne rozwiązanie.</p>



58	<p>Oznakowanie - zarówno dla kierowców jak i rowerzystów, np. informacje na znakach jak poprawnie na skrzyżowaniu skręcić w lewo. Przydałyby się informacje o kierunkach i odległościach. W Berlinie czy Paryżu oznakowanie rowerowe jest czytelne i dzięki temu nawet turystom jest się łatwo poruszać.</p> <p>Na co dzień mijam dwa bardzo problematyczne miejsca - pierwsze to ścieżka na Mickiewicza, gdzie łatwo o potrącenie przez samochód na przejazdach przez ulice podporządkowane.</p> <p>Drugie miejsce to odcinek trasy na ul. Krasińskiego, od ASP aż do Podwala</p> <ul style="list-style-type: none">- zastawiony autami dostawczymi, których nie ma jak bezpiecznie ominąć- rowerzyści jadący pod prąd (czyli zgodnie z ruchem samochodowym)- ścieżka w tym kierunku biegnie aż do dworca, natomiast przy skrzyżowaniu Dworcowej i Podwala dołącza się do niej kontrapas od Podwala. Jako osoba jadąca od Krasińskiego i potrzebująca się dostać na skrzyżowanie Podwale/Kołłątaja - 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 wjeżdżać na kontrapas. Robi się kompletny galimatias.
59	Bezpieczniejsze trasy rowerowe, na pewno nie środkiem ulicy na skrzyżowaniu ...!
60	<ul style="list-style-type: none">+ Zapewnienie ciągłości tras, by rowerzyści nie musieli wjeżdżać na jezdnię lub chodnik np. wzdłuż Głównej, Przyjaźni (między Braterską a Karkonoską), Armii Krajowej na wiadukcie.+ Wyraźne oznakowanie tras jednokierunkowych znakami poziomymi (np. namalowaną strzałką ze znaku D-3 przy wjeździe na jednokierunkową drogę rowerową, znakami P-3 i P-8 przy skrzyżowaniach dróg rowerowych) i pionowymi (umieszczonymi niżej, na wysokości ok. 1 - 1,5 m).+ Jeżeli drogi rowerowe prowadzą po obu stronach ulicy, to przy każdym przejściu dla pieszych w poprzek tejże ulicy powinien zostać wyznaczony także przejazd dla rowerów np. wzdłuż ulicy Ślężnej.+ Zrezygnować z wyznaczania ciągów pieszo-rowerowych przy skrzyżowaniach ulic, jeżeli do skrzyżowania dochodzą drogi rowerowe np. Bałtycka/Obornicka.
61	Skrzyżowanie ul. Swobodnej i Ślężnej (narożnik południowo zachodni) tam piesi i rowerzyści się nie mieszczą przed światłami i na przejściu.



	Kiepska nawierzchnia i braki w oznakowaniu ścieżki wzdłuż ul. Kamiennej od Ślężnej do ronda Brak przejazdu na wprost z Promenady Staromiejskiej przez ul. Piotra Skargi
62	Warto zrobić audyt zjazdów/przejazdów z tras. W Wielu miejscach są to uskoki, krawężniki itd. Wiadomo, że remont całej trasy jest kosztowny i nie zawsze potrzebny, ale te przejazdy są dość istotne. Fajnie byłoby też sprawdzić ustawienie świateł, bo te dyskryminują rowerzystów kosztem samochodów w sposób nieproporcjonalny. Rowerzysta na skrzyżowaniu 2-3 niezsynchronizowane sygnalizacje, a samochód zieloną falę. Zdecydowanie do poprawy jest przejazd przez "plac" Kromera - trasa wiedzie centralnie przez przystanek autobusowy.
63	na kontrapasach dodałbym ograniczniki od samochodów, takie jak są na Podwalu czy Dworcowej. wiem, że nie wszędzie jest na to miejsce, ale tak ruchliwa Kościuszki, o której już pisałem, aż się prosi bo mijające samochody nie zważają na prędkość i same często wciskają się na kontrapas
64	-Remont ścieżki rowerowej wzdłuż Bardzkiej od skrzyżowania z Armii krajowej i dalej na północ Hubską aż do połączenia z nową infrastrukturą na Hubskiej/Glinianej. -Poszerzenie ścieżek na Armii Krajowej aby były dwukierunkowe
65	Uzupełnienie sieci rowerowej w ścisłym centrum np. ul. Świdnicka, Widok, ciąg Jana Pawła - Most Sikorskiego, Plac Staszica - Dubois.
66	Droga rowerowa z tyłu Uniwersytetu Ekonomicznego. Festiwal dziur i wertepów. Wstyd!
67	Oznaczenie kierunku ruchu (obserwuję, że nie wszyscy odczytują je poprawnie) np. nowa trasa wzdłuż ul. Podwale. Uważam, że należy położyć nacisk na widoczne oddzielenie odcinków rowerowych od samochodowych. Jest to bezpieczniejsze.
68	Kiepskie jest to jak droga rowerowa nagle się urywa np: Sępa Szarzyńskiego, kawałek Poniatowskiego, albo wchodzi nagle w ciąg pieszo rowerowy jak koło renomy. Czasem za mało zostawiano miejsca na chodnik szczególnie w okresie letnim gdy roślinność zagradza większość chodnika, tak jest na wyszyńskiego od nowowiejskiej do damrota Ulicą idealną jest dla mnie część Nowowiejskiej po rewitalizacji. Tak mogłoby być wszędzie
69	brak
70	Potrzeba ścieżki rowerowej łączącej Wielką Wyspę z gminą Czernica



	wzdłuż Odry, najlepiej wałem, tak aby rowery typu cargo (riksze) mogły nią swobodnie przejechać.
71	Jakakolwiek droga z Czernicy do Kamieńca wzdłuż Odry
72	Na Kasprowicza - wymiana nawierzchni i wyniesione skrzyżowania. Na Trzebnickiej - dwukierunkowe ścieżki w miejsce jednokierunkowych. Armii Krajowej - dwukierunkowe drogi dla rowerów w miejsce jednokierunkowych.



73	<p>Trasa W-Z - bardzo ważna trasa z potężnymi brakami</p> <ul style="list-style-type: none">- plac JP II - brak wydzielonej trasy przejazdu rowerzystów na powierzchni, trudne włączenie na buspas z Sokolniczej, trudny przejazd między zatoką a pasem ruchu zatoką w kierunku zachodnim (ruch nie jest wystarczająco uspokojony na ruch rowerowy na zasadach ogólnych) - powinny powstać dwukierunkowe przejazdy rowerowe przez Podwale po północnej i południowej części skrzyżowania. Dwukierunkowe drogi dla rowerów powinny dochodzić do Promenady Staromiejskiej po obu stronach ulicy.- Białoskórnicza -> św. Mikołaja - brak pasa rowerowego na głównym ciągu - umożliwić skręt "na dwa" lub inaczej uprościć tę relację - najlepiej zwęzić o jeden pas ruchu i niech samochody jadące w kierunku północnym ustępują rowerzystom - można zrobić przejazd rowerowy- dodać przejazd rowerowy Krupnicza -> plac Bohaterów Getta po wschodniej stronie skrzyżowania- brak pasa rowerowego na wysokości przystanku Zamkowa w kierunku zachodnim - po wprowadzeniu zakazu skrętu w lewo w Krupniczą należy zlikwidować jeden pas ruchu i zrobić pas ruchu dla rowerów, ewentualnie od razu docelowo - dwukierunkową drogę dla rowerów- brak ciągłości pasa rowerowego na wysokości NBP - należy go jak najszybciej uzupełnić- skrzyżowanie potocznie zwane placem Dominikańskim - brakuje przejazdów rowerowych na każdym z wlotów- w kierunku wschodnim zamiast wspólnej trasy z buspasem powinna być wydzielona dwukierunkowa droga dla rowerów- fatalna relacja pl. Wróblewskiego -> Traugutta - powinien powstać przejazd rowerowy <p>Promenada Staromiejska - trasa z ogromnym potencjałem, bardzo marnowanym</p> <ul style="list-style-type: none">- brak połączenia z mostem Sikorskiego - powinien powstać przejazd rowerowy- brak przejazdu przez plac JP 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 Nowa - Podwale powinien zostać przebudowany na dwukierunkową drogę dla rowerów. Podobnie w drugą stronę na
----	---



odcinku Podwale -> Promenada. minimum powinno być obniżenie krawężnika by umożliwić zjazd z ddr na pas rowerowy.

- brak przejazdu rowerowego przez ulicę Oławską w ciągu

Promenady - powinien zostać uzupełniony

- 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 - tutaj przez nowy przejazd rowerowy - po likwidacji estakady budowa tego przejazdu jest możliwa.

Drobnera -> Łokietka powinien powstać normalny przejazd rowerowy

Wał nad Odrą między mostami Trzebnickimi i Warszawskimi - poprawić jakość nawierzchni

Sucha

- poprawnie pasa rowerowego przy wjeździe na parking biurowca - który jest ciągle zastawiony przez funkcjonujący tam de facto kiss&ride - zmiana parkingu dla samochodów elektrycznych na kiss&ride + przesunięcie drogi dla rowerów bliżej jezdni + zabezpieczenie jej gdzie się da słupkami + wyraźne zaznaczenie którędy idzie pas rowerowy przez wjazd na parking

- poprawa sygnalizacji dla rowerzystów i pieszych na skrzyżowaniu z Borowską

- wyznaczenie przejazdu rowerowego na północnym wlocie - ułatwienie relacji Ślężna -> Peronowa

Plac Orłąt Lwowskich/Piłsudskiego

- ciągłość asfaltu na pasie rowerowym

Zachodnia/Legnicka

-dodać przejazd rowerowy po zachodniej stronie skrzyżowania

Jednoznacznie oznaczyć trasy przejazdu rowerem przy kończących się drogach dla rowerów

- Drobnera/Kurkowa

- Nowowiejska/Wyszyńskiego

- Małachowskiego -> Pułaskiego i Dyrekcyjna - Pułaskiego



	<p>- Krakowska ->Traugutta -Curie-Skłodowskiej/Norwida</p> <p>Zmniejszenie liczby sygnalizacji świetlnych i ich lepsza synchronizacja dla rowerzystów - nowo powstające drogi dla rowerów mają świetne dywaniki asfaltowe, ale atakują rowerzystów "czerwoną falą"</p>
74	Most osobowicki!!!
75	<p>Zmiany przejazdu ulica Pomorska (oraz mostu Osobowickiego!!!) - od placu Staszica do rynku brak jakiegokolwiek sensownego rozwiązania. Nawierzchnia drogi nie nadaje się do jazdy, chodnik - wiadomo. Most osobowicki to odrębna historia - czekam na obiecany remont. Druga konieczna zmiana to ulica świdnicka aż do mostu kolejowego obok Arkad -niebezpieczny przejazd z dziećmi po ulicy oraz plac Jana Pawła 2 (ja się boje sama a z dziećmi tam nie wjadę). Oraz mosty mieszczańskie i dojazd od nich do placu JP2. Mam nadzieję że remont torowiska coś w tym zakresie poprawi. Także dojazd od placu Dominikańskiego do dworca zwłaszcza na ostatnim odcinku to nie jest bezpieczna przestrzeń.</p>
76	<p>Przede wszystkim spójność tras rowerowych i oznaczeń. Często jest tak, że ścieżka rowerowa nagle się kończy i zaczyna się ciąg pieszo-rowerowy lub, co gorsza, chodnik. Zdarza się również, że ścieżka rowerowa nagle po prostu znika, bez żadnego znaku albo przechodzi na jezdnię w dość niebezpieczny sposób (ul św. Mikołaja w stronę Legnickiej, ul. Pułaskiego za skrzyżowaniem z Kościuszki w stronę Hubskiej). Takie rzeczy odstrasza większość ludzi, którzy nie są pewni jazdy w takich warunkach.</p> <p>Kude, weźcie urzędników i pracowników, którzy planują przebieg tras rowerowych i przez miesiąc używajcie rowerów jako środka transportu po mieście (do pracy i z pracy). Gwarantuję, że zaczniecie zauważać od razu gdzie i co można poprawić.</p> <p>Jak dla mnie to ścieżki na wszystkich głównych ulicach w centrum i głównych arteriach do centrum powinny być wydzielone, spójne, ciągłe i dobrze oznaczone. To jest jakby minimum, które pozwoli na przekonanie większej liczby ludzi do przesiadki na rower.</p>
77	Częstsze remonty dróg rowerowych i powstawanie nowych
78	Ulica Legnicka, brak spójnej trasy, najlepiej, gdyby powstały ścieżki asfaltowe po obu stronach jezdni



79	<p>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 skręcie w lewo nic nie widać, a czasami jest duży ruch rowerowy, dochodzi do niebezpiecznych sytuacji. Należałoby wyciąć krzaki.</p> <p>2. https://www.google.com/maps/@51.1100453,16.9548544,3a,75y,61.88h,84.57t/data=!3m6!1e1!3m4!1stHcdgj7oNKCrKqBw5RDh2A!2e0!7i13312!8i6656 dużo ludzi jeździ z muchoboru wielkiego na muchobór mały - do żłobków, przedszkoi i szkół. Żeby tutaj skręcić w prawo, stoi się na światłach 6 razy (2x przez rogowską, 3x przez główną strzegomską i raz przez boczną strzegomską).</p> <p>3. https://www.google.com/maps/@51.1195673,16.9714305,3a,75y,238.27h,75.44t/data=!3m6!1e1!3m4!1sh4Jx0h0O7YBsDA7RfLRr9A!2e0!7i13312!8i6656 ten sygnalizator nie jest widoczny, jeśli jedzie się od Ostatniego Grosza - widać przede wszystkim sygnalizator dla pieszych. Przydałoby się, żeby rowerzyści też (piesi mają) mieli zielone przy strzałce warunkowej dla samochodów.</p> <p>4. https://www.google.com/maps/@51.1175185,16.9845046,3a,75y,109.13h,75.27t/data=!3m7!1e1!3m5!1sVezzxxpGxj70levAstbRnA!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3DVezzxxpGxj70levAstbRnA%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D102.76051%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656 zerowa widoczność przy tym przejeździe. Przydałoby się lustro, albo STOP dla samochodów.</p>
80	Remonty nawierzchni potrzebne są w wielu miejscach, np. Powstańców Śl (Swobodna-Wielka), Legnicka (od pl. JP2), Wiśniowa-Armii Krajowej. Odśnieżanie głównych tras, którego nadal się nie robi (mi nie chodzi o obietnice, tylko faktyczne odśnieżanie) oraz częstsze uprzątnię liści jesienią.
81	Na Muzealnej i pl. Muzealnym przydałaby się wymiana nawierzchni lub chociaż solidne zalanie pozostałych szyn, bo wjechanie w nie kołem grozi upadkiem.



82	<p>Przede wszystkim odejście od tworzenia dróg rowerowych z kostki brukowej na rzecz dróg asfaltowych.</p> <p>Przy nowych inwestycjach deweloperskich zapewniać by istniały trasy rowerowe (taki błąd popełniono np. w okolicy Rychtańskiej 16, gdzie powstał nowy budynek i tylko przed nim brakuje krótkiego fragmentu DDR).</p> <p>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.</p> <p>Nie powinny powstawać pasy rowerowe pomiędzy pasami jezdni - nie są one bezpieczne (np. przy Kinie Nowe Horyzonty - zjazd z Kazimierza Wlk. w Krupniczą). Pasy powinny powstawać przy krawędzi jezdni.</p> <p>W przypadku 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.</p> <p>Na śródmiejskich drogach niewygodnie porusza się po kostce brukowej. Jeżeli zalecenia konserwatora zabytków nie pozwalają na wymianę nawierzchni, można zastosować patent z Kopenhagi, gdzie w takich miejscach kostka przy skraju jezdni jest szlifowana dla wygody rowerzystów.</p>
83	<p>przejazd podziemny na Pl. Jana Pawła II - niespójność znaków - od strony Podwala można wjechać, przy wyjeździe od strony dawnego Cuprum, znak "zakaz ruchu"; pielęgnacja ścieżki wzdłuż Zachodniej (odcinek Lubińska- Legnicka) - cykliczne wycinanie żywopłotu (chodnik dla pieszych jest wąski, gdy krzaki nie są cięte trudno przejść), stawianie widocznych znaków ostrzegających o ścieżce rowerowej na przecinających je drogach</p>
84	<p>Usunięcie żywopłotów rozdzielających drogę rowerową od jezdni w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p>
85	<p>Zdarzają się miejsca, gdzie trasy rowerowe są nagle przerwane kilkudziesięcio lub kilkusetmetrową luką. Powoduje to zagrożenie w ruchu drogowym, gdy rowerzysta musi wtedy nagle zjechać na jezdnię.</p>
86	<p>Pasy rowerowe w ciągu szos o wysokim natężeniu ruchu, które nie znajdują się od strony pobocza, wg mnie są całkowicie nieatrakcyjne</p>



	<p>z uwagi na bezpieczeństwo poruszania się. Dorosły ok, z dzieckiem w życiu bym się nie odważyła jechać po takim pasie.</p>
87	<p>Główny ciąg południowy od ronda Powstańców Śląskich - jest zbudowany na kostce - warto podnieść jego standard poprzez wymianę nawierzchni.</p> <p>Wybudowanie nowej ścieżki łączącej park Kleciński z Grabiszyńskim wzdłuż rzeki Ślęzy.</p>
88	<p>1. Odcinek od Pl. Solidarności, gdzie jadąc od ul. Legnickiej ścieżka nagle kończy się na światłach i aż do tunelu pod Pl. JP2 trzeba lawirować między pieszymi.</p> <p>2. W przejściu podziemnym pod Pl. JP2 należy wytyczyć ścieżki rowerowe, żeby nie dochodziło do groźnych sytuacji najeżdżania na pieszych.</p> <p>3. Na Ul. Zachodniej i Rybackiej w kierunku centrum brak ścieżki oraz od Rybackiej pierwszy odcinek do ul. Inowrocławskiej również brak ścieżki.</p>
89	<p>Przejazd w różnych kierunkach przez plac 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. Eliminacja ciągów pieszo-rowerowych (np. przy Wyszyńskiego między Sienkiewicza a Prusa) - nie zapewniają bezpieczeństwa i komfortu ani pieszym, ani rowerzystom, osobiście wolę już jechać normalnym pasem jezdni. Ciąg od Dubois do mostów Dmowskiego - prawie brak infrastruktury na długim odcinku.</p>
90	<p>Armii Krajowej, w zasadzie na całej długości- wąskie drogi rowerowe, nierówna nawierzchnia.</p> <p>Kamienna na odcinku od Borowskiej do Wieczystej/Tomaszowskiej - nierówna kostka brukowa, wytarte pasy dla rowerów; na odcinku od Ślężnej do Powstańców Śląskich - nierówna nawierzchnia, wytarte oznakowanie poziome.</p> <p>Hubska na odcinku od Kamiennej do Glinianej - wąska droga rowerowa, niebezpieczne wyjazdy ze sklepów i z podwórek, nierówności, wysokie krawężniki.</p>
91	<p>Kostkę brukowa warto zamienić na asfalt w każdej możliwej lokalizacji</p>
92	<p>Wow...</p> <p>„Sierżanty” powinny zostać zakazane. To nie jest rozwiązanie ten kto</p>



	po tym jeździ nie ma problemów z jazdą w ruchu jemu to nie potrzebne reszcie jest zbędne.
93	<p>1. ul. Rogowska - trasa jest spójna, ale niestety bardzo dziurawa. Dobrze byłoby pomyśleć na chociaż uzupełnieniu braków, a przyszłościowo nad wymianą nawierzchni.</p> <p>2. Al. Karkonoska, odcinek po stronie Parku Skowroniego - jak 1.</p> <p>3. Al. Hallera, odcinek jednokierunkowy - dodatkowe oznaczenie poziome wskazujące, że jest to trasa jednokierunkowa</p> <p>4. Ul. Gepperta i ul. Muzealna(między Komendą a Sądem) - tu może trasy nie ma, ale czy istniałaby możliwość usunięcia starych torów tramwajowych spomiędzy kostki? Stanowią one miejsca, w których naprawdę łatwo się poślizgnąć(szczególnie po deszczu), a obok stoją zwykle samochody, więc jest wąsko i nie ma jak ich bezpiecznie wyminąć</p> <p>5. plac Jana Pawła, odcinek trasy na jezdni - to naprawdę najgorszy odcinek w mieście. Nigdy nie decyduję się na jazdę po jezdni z rozpędzonymi samochodami. Mam nadzieję, że uda się tu wymyślić jakieś bezpieczniejsze rozwiązanie.</p>
94	<p>Przejazd przez wiele skrzyżowań jest nieoptymalny trzeba stać wiele razy na światłach np. Mielecka/Hallera.</p> <p>Skrzyżowanie Oławskiej i Krasińskiego i dalej w stronę Grunwaldu - trzeba stać dwukrotnie.</p> <p>Ogólnie sygnalizacja jest wyłącznie wyregulowana po auta a rowery muszą czekać</p>
95	<p>Przejazd pod mostem Grunwaldzkim analogiczny do tego jak pod mostem Pokoju.</p> <p>Poprawa niebezpiecznych przewężeń pasa rowerowego na ul. Kazimierza Wielkiego</p> <p>Ścieżka rowerowa na ulicy Traugutta</p>
96	<p>Wymaganie, by rowerzysta się teleportował</p> <p>Jednokierunkowe trasy sprawiają, że niektórzy jadą pod prąd, bo im się nie chce jechać dłuższą drogą</p> <p>Edukacja kierowców - chcą by rowerzyści znali przepisy, ale nie traktują rowerzystów na równi</p>
97	<p>Ciągłość tras. Często trasy mają dziury jedziesz trasa i nagle masz odcinek kilkuset metrów bez trasy.</p>
98	<p>Całe Nadodrze nie ma ścieżek rowerowych. Nie ma jak dzieciakom pokazać, że można inaczej do szkoły się dostać niż samochodem.....</p>



99	Tego jest za dużo, żeby wymieniać. Przede wszystkim należy poprawić wszystkie ścieżki rowerowe, które nagle się urywają. Tak jest np. na Strzegomskiej, czy na pl. Staszica od strony dworca Nadodrze.
100	Trasa na trzebnickiej od placu św Macieja do placu powstańców Wielkopolskich wydaje się zbędna, bo bez problemu można jechać Chrobrego nawet, jeśli nie ma na niej ścieżki. Łatwo z Chrobrego jechać na Łokietka i na Probusa. Wymalowane pasy na ruchliwej trzebnickiej niewiele dają, no są miejsca gdzie nagle się urywają.
101	Zbędne „śluzy rowerowe” zajmujące dodatkowo, bez potrzeby pas dla samochodów w miejscach, gdzie jest wydzielona i kontynuowana za skrzyżowaniem ddr. Przykład: skrzyżowanie Kazimierza Wielkiego z św. Mikołaja, jazda na wprost w kierunku Nowy Świat/Białoskórnicza.
102	Największym mankamentem są pasy rowerowe, należy podnieść bądź wydzielić KRAWĘŻNIKIEM DLA BEZPIECZEŃSTWA od ruchu samochodowego takie pasy rowerowe, szczególnie w centrum. Przykład: Kazimierza Wielkiego - autostrada w centrum W-Z, wszyscy wiedzą jak szybko samochody się tam poruszają. Rozwiązanie jw.
103	Uważam, że stare brukowe ścieżki rowerowe są dość problematyczne, ze względu częstą nie równość oraz słabego tarcia między oponą a kostką. Przez to jest ona mniej efektywna.
104	Świdnicka - obecne rozwiązanie jest nieprzyjazne dla rowerzystów. Jedyna bezpieczna opcja to jeden pas dla aut w każdym kierunku. Nowowiejska - brakuje ścieżki od Wyszyńskiego do Jedności. Żmigrodzka - brakuje ścieżki od Broniewskiego do Bałtyckiej i dalej prawa strona na północ do Kępińskiej. Później urywa się ścieżka od Marino do Paprotnej. Takie rozwiązania prowadzą do niebezpiecznych sytuacji! Ścieżka na Olszewskiego - tragiczny stan, niewygodna, niebezpieczna. Potrzebny remont - w obu kierunkach. Kamieńskiego - od pętli autobusowej K i 319 do wałach na Polanowicach - ogromny ruch, auta mają tylko jeden pas, nie ma jak wyprzedzić rowerzystów. Dworcowa - nowa ścieżka jest miejscem parkingowym dla dostawców!



105	Trasa na Kazimierza Wielkiego w stronę Galerii Dominikańskiej - odcinek między Ruską a Krupniczą jest dość niebezpieczny i niekomfortowy ze względu na przejeżdżające przez pas rowerowy samochody. Pas ten powinien zostać przeniesiony na skraj jezdni lub wydzielony fizycznymi barierami.
106	Przy wielu przejazdach rowerowych brakuje luster dzięki którym kierowcy widzą czy jedzie rower (np. Legnicka). Dodatkowo wiele ścieżek rowerowych powinno być szerszych (w miarę możliwości) tak jak np. na TAT.
107	Naprawa już istniejących tras dziury wysokie krawężniki np. Hubska, Ślężna. Wystające torowiska na Nadodrze i w centrum stwarzają zagrożenie.
108	Uzupełnienie przerwy w drodze rowerowej wzdłuż ulicy Osobowickiej od strony Odry na wysokości ulicy Czeskiej.
109	Np. Promenada Krzycka wymaga dokończenia.



110	<p>-Borowska - poprawić nawierzchnię (zapadająca się kostka brukowa) oraz przejazdy dla rowerów (krawężniki, widoczność). Poprawić szczególnie uciążliwy krawężnik przy skrzyżowaniu Swobodna/Borowska po południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania.</p> <p>-Nowa trasa wzdłuż Oławy - wymienić nawierzchnię na asfaltową.</p> <p>-Legnicka - zapewnić obustronną ciągłość trasy, wymienić fragmenty z nawierzchnią brukową, zamienić pasy rowerowe na DDR (pl. JP2).</p> <p>-Peronowa+Kołątaja+Skargi - zapewnić 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 Peronowej + odmalować sierzanty rowerowe w osi prawego pasa ruchu w kier. północnym.</p> <p>-Rychtalska - zapewnić ciągłość (będzie nadal brakować odcinka w okolicy skrzyżowania z Browarną!), dać rowerzystom pierwszeństwo na przejeździe rowerowym na drugą stronę ulicy w okolicy Zakładowej 14.</p> <p>-Kamieńskiego - uciąglić istniejące fragmenty trasy.</p> <p>-Osobowicka - wymienić nawierzchnię drogi na wale na przyjazną rowerom, zapewnić dojazdy do poprzecznych ulic po północnej stronie.</p> <p>-drogi na wałach przy Odrze, Widawie i Oławie - wymienić nawierzchnię na asfaltową lub terraway lub inną przepuszczalną o małych oporach toczenia + lepiej utrzymywać istniejące nawierzchnie szutrowe, tak by nie powstawały dziury, a warstwa drobnego kruszywa przykrywała większe kamienie podbudowy. Szczególną uwagę zwrócić na korytarz BlueVelo.</p> <p>-Świętej Jadwigi - wprowadzić sierzanty rowerowe w osi pasa ruchu w obie strony</p> <p>-Świdnicka+Widok - wprowadzić drogi dla rowerów, jako przedłużenie trasy od Bielan Wrocławskich. Uspokoić ruch kołowy.</p>
-----	---



	<p>-Kazimierza Wielkiego - wydzielić ruch rowerowy od kołowego na całej długości, poprawić nieciągły pas rowerowy w stronę zachodnią.</p> <p>-Pilczycka - przebudować drogę dla rowerów po południowej stronie, szczególnie przejazdy rowerowe.</p> <p>-Świętego Mikołaja - uciąglić pas rowerowy w okolicach pl. JP2.</p> <p>-Olszewskiego - poprawić nawierzchnię i standard przejazdów rowerowych.</p> <p>-Most Uniwersytecki - przebudować nawierzchnię, aby zapobiec wchodzeniu pieszych na DDR.</p> <p>-Kraśińskiego/Traugutta - dodać brakujący przejazd rowerowy po zachodniej stronie tego skrzyżowania.</p> <p>-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.</p> <p>-Obwodnica Śródmiejska - przebudować wszystkie istniejące DDR na dwukierunkowe.</p> <p>-przejazdy rowerowe DDR na istniejących trasach - przebudowywać na asfaltowe, wyraźnie widoczne dla ruchu poprzecznego, bez krawężników.</p> <p>-wydłużać cykle sygnalizacji świetlnej dla rowerzystów na głównych trasach, podjąć próbę wprowadzenia (wzorem Kopenhagi czy Utrechtu) priorytetów dla dużego ruchu rowerowego, albo chociaż sygnalizatorów szybciej/wolniej przed skrzyżowaniami (wzorem Warszawy).</p>
111	Generalnie zbyt długo czeka się na światłach. Są one ustawione na płynny przejazd samochodów a nie rowerów
112	Zawsze są elementy które można poprawić. Przede wszystkim warto popracować nad spójnością systemu.
113	droga rowerowa koło aquaparku - jest w złym stanie, jeździ się tam raczej ciężko zwłaszcza rowerem Cargo.



114	ul Milenijna + wjazd na most - poszerzenie, bo teoretycznie jednokierunkowe ścieżki używane są faktycznie w 2 kierunkach.
115	Przy projektowaniu dróg rowerowych należy zwrócić uwagę, żeby ich wyznaczanie nie odbywało się z poszkodowaniem komunikacji miejskiej i pieszych. W wielu miejscach w konsekwencji budowy drogi rowerowej dochodzi do nadmiernego zwężenia chodników. Skrajny przykład to ul. Jedności Narodowej, gdzie wskutek utworzenia trasy szerokość chodnika (np. na południe od skrzyżowania z Rychtalską/Daszyńskiego) utrudni poruszanie się pieszym a dodatkowo tramwaje (odcinek na południe od Słowiańskiej i ul. Poniatowskiego) utraciły możliwość poruszania się wydzielonym torowiskiem.
116	Brak połączenia rowerowego okolic Maślic/ Stadionu Wrocław z Żernikami, Nowym Dworem, Muchoborem Wielkim/Starachowicami. Trasa powinna przebiegać wzdłuż AOW. Brakuje również ścieżek rowerowych na ul. Kurkowej/ Dubois/ Pomorskiej, do placu Staszica, ul. Reymonta. Remontu nawierzchni wymaga most Osobowicki i utworzenie tam ścieżki rowerowej/ ciągu pieszo-rowerowego. Ścieżka rowerowa powinna również być poprowadzona od ul. Trawowej na Muchoborze Wielkim (gdzie niespodziewanie się kończy) i bieć w stronę Oporowa/Grabiszyna, lub wzdłuż rzeki Ślęzy - od Nowego Dworu na Partynice.
117	<ol style="list-style-type: none">1. Wjazd na wał Osobowicki w lewo i w prawo bezpośrednio ze skrzyżowania w zjeździe z Mostu Milenijnego + pas rowerowy przez skrzyżowanie2. Koszenie trawy na wale między Muchoborem a Krzemieniecką3. Wyrównanie drogi polnej wzdłuż torów pomiędzy stacją Żerniki a Kamiennogórką. Są tam pozostałości jakiegoś nierównego betonu i źle się po tym jedzie rowerem.4. Koszenie zarastającej ścieżki wzdłuż Bystrzycy z parku Leśnickiego do Marszowic
118	brak połączenia nowej drogi asfaltowej wzdłuż nasypu kolejowego od ul Borowskiej (Uniw Med) z ulicą Agrestową na Ołtaszynie , Brak połączenia z Wysoką !!!
119	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.



120	<ul style="list-style-type: none">* Świdnicka - konieczna bezpieczna wydzielona infrastruktura.* Kazimierza Wielkiego - wydzielona infrastruktura na całym odcinku.* Stare trasy z kostki (np. Borowska, Obwodnica Śródmiejska) - poprawa nawierzchni na asfaltową* Trasy jednokierunkowe w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej - zmiana na dwukierunkowe* Nawierzchnie asfaltowe powinny być dobrej jakości - obecnie nawet nowe trasy są nierówne (np. Karkonoska)* Przejazdy przez torowiska - ciągłe dbanie o nawierzchnię (nie tylko przy wymianie szyn). Poprawa komfortu przez zniwelowanie nierówności (np. nowe skrzyżowanie Śrubowa/TAT już teraz ma na tyle zagłębione tory, że przejazd rowerem jest niekomfortowy).
121	Przed wszystkim trasy powinny być ciągłe, bez przerw gdzie trzeba wjeżdżać na ulicę lub chodnik. Ciągłość to podstawa.
122	Należy przede wszystkim lepiej skonfigurować sygnalizację świetlną. Do poprawy zdecydowanie droga rowerowa wzdłuż legnickiej. Trasa rowerowa na Leśnicę powinna być w mojej ocenie bardziej wydzielona od chodnika i ulicy.
123	zaniedbana lub niezrealizowana trasa od Mostu Szczytnickiego do Stadionu Olimpijskiego, a docelowo łącząca AWW
124	Poprawa nawierzchni: <ul style="list-style-type: none">- na wałach pomiędzy wałami Jagiellońskimi a Chrobrego - kostka po stronie południowej,- między ZOO a Jazem Opatowickim,- na grobli Łaniewskiej przy śluzie Bartoszowice i na południowy wschód od niej (stara kostka),- na groblach Widawsko-Kłokoczyckiej i Swojczycko-Kowalskiej - uzupełnienie drobnego żwiru.
125	Kładka Muchobór Wielki - Muchobór Mały, wyczekiwania od lat. Prawdziwa droga rowerowa (nie ciąg pieszo rowerowy) na ul Krzemienieckiej - niebezpiecznej, wręcz strasznej dla kogoś nie poruszającego się autem.



126	<p>Przejazdy przez ulice często mają przerwy w asfalcie na krawężniku, nawet na najnowszych ścieżkach. Ścieżka powinna zachowywać ciągłość nawierzchni na przejazdach.</p> <p>Pasy rowerowe pojawiają się i znikają na wysepkach i skrzyżowaniach. Brakuje barierek do oparcia przy skrzyżowaniach.</p> <p>Skrzyżowanie na Teatralnej jest źle rozwiązane, potrzebne jest połączenie Promenady Staromiejskiej z Nową - można w tym celu zamiast pasa rowerowego po zachodniej stronie Kołłątaja zrobić dwukierunkową ścieżkę rowerową od fosy do Teatralnej, albo zrobić przejazd rowerowy przy przystanku.</p> <p>Brakuje połączenia wału z Mostem Milenijnym od północno-zachodniej strony. Aktualny przejazd rowerowy przez Osobowicką pod mostem kończy się ostrym zakrętem na najazd, który dodatkowo prowadzi na zachód, więc przejazd w relacji Lotnicza - Milenijna - Osobowicka - Na Polance wymaga dwóch ostrych zakrętów pod górę. Rozwiązaniem może być budowa zjazdu z mostu bezpośrednio na wał, albo budowa ścieżki pod mostem po północnej stronie Osobowickiej z przejazdem na drugą stronę i wjazdem na wał przy kolejnym skrzyżowaniu.</p> <p>Wjazd na Most Grunwaldzki jest bardzo niebezpieczny, brak widoczności. Ścieżka rowerowa powinna biec tam wzdłuż jezdni: skrajem jezdni na moście, na wjazdach między jezdnią a mocowaniem want.</p> <p>Przejazd rowerowy na Świdnickiej od północnej strony zastawiony jest ogródkiem restauracji. Podobny problem jest na Kuźniczej, gdzie momentami ulica ma ok. 2m szerokości, dodatkowo jest duży ruch pieszych i kelnerów.</p> <p>Ścieżka rowerowa na Świętego Mikołaja wjeżdża na jezdnię zza zaparkowanych samochodów. W miejscu słupków można stworzyć wyniesiony pas rowerowy.</p> <p>Na Moście Sikorskiego jezdnie i torowisko jest w złym stanie, a wąski chodnik uniemożliwia jazdę bokiem. Dodatkowo występuje kolizja z tramwajem i samochodami, bo jezdnie jest za wąska by minąć rowerzystę. Potrzebne są szerokie ciągi pieszo-rowerowe po bokach mostu.</p>
-----	--



	<p>Przejazd rowerowy przez Piękną w rejonie przystanku Kamienna jest za wąski, wykonany z kostki i ma za ostre zakręty.</p> <p>Mimo bardzo szerokiej jezdni na Dubois nie ma ścieżki rowerowej ani nawet pasa. Choć sieć tras rowerowych jest w centrum dość duża, często brakuje drobnych fragmentów by stworzyła całość.</p>
127	W okolicach ulicy Gagarina
128	<p>Pl Jana Pawła II - jazda od rynku w kierunku magnolii jest niebezpieczna, kierowcy mijają mnie na milimetry jadąc z bardzo duża predkoscia (powyzej 50km/h).</p> <p>Jadąc w kierunku centrum jako rowerzysta muszę wjeżdżać na jezdnię, zmieniać strony ulicy, czekać często 2 zmiany świateł ul. Opolska - całkowity brak infrastruktury rowerowej</p> <p>Ustawienia świateł dla rowerzystów - zwykle jadąc rowerem stoje na każdym skrzyżowaniu czekając na zielone światło.</p>
129	Spróbowałbym zmienić przebieg ścieżki wzdłuż ul. Hallera na odcinku od Gaju do FAT-u. Ścieżka jest przerzucana to z prawej do lewej, to z lewej na prawo i efekt jest taki, że większość rowerzystów kontynuuje jazdę chodnikiem.
130	Trasy rowerowe w centrum, które powstały przez wymalowanie pasów na jezdni. To nie jest optymalna sytuacja



131	<p>Uważam, że wiele tras ma liczne braki. Po pierwsze trasy jednokierunkowe są niewygodne i niebezpieczne, np. na ul. Hubskiej - rowerzyści jeżdżą pod prąd, na DDR często parkują samochody z racji na brak oddzielenia DDR od jezdni.</p> <p>Kazimierza Wielkiego od ul. Nowy Świat do ul. Krupniczej - ścieżka rowerowa służy bardzo często za parking dla 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).</p> <p>Brak ścieżki rowerowej na odcinku od skrzyżowania Hubska/Sucha/Dyrekcyjna do skrzyżowania Pułaskiego/Kościuszki oraz brak wygodnych rozwiązań do przekraczania skrzyżowania Pułaskiego/Kościuszki.</p> <p>Nowa DDR w ciągu ul. Krasińskiego od ul. Komuny Paryskiej do ul. Traugutta/Oławskiej - obecnie przeważnie służy za parking, samochody nielegalnie parkujące na chodniku i DDR utrudniają widoczność. Ścieżka jest niewygodna z uwagi na to, że jest jednokierunkowa.</p> <p>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. Zdecydowanie błędem jest poprowadzenie ścieżki między dwoma pasami ruchu.</p> <p>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.</p> <p>Brak kładki pieszo - rowerowej nad Śluzą Opatowicką jest znaczącym ograniczeniem dla rowerzystów w kontekście przemieszczania się między trasami rowerowymi na Wałach od strony Wielkiej Wyspy do tras na wałach od strony Księża.</p>
-----	--



	<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>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>Brak trasy rowerowej w ciągu ul. Suchej od skrzyżowania Hubaska/Dyrekcyjna/Sucha do ul. Świdnickiej lub Komandorskiej - jest to kluczowa trasa dla szybkiego połączenia ul. Hubskiej ze Starym Miastem. Problemem jest nawierzchnia ulicy Suchej, budowana trasa rowerowa na odcinku od ul. Borowskiej do ul. Komandorskiej (niewygodna dla użytkowników jadących od strony ul. Hubskiej).</p> <p>Brak kładki z ul. Dworcowej/Podwale na Wzgórze Partyzantów - zdecydowanie zmusza do niepotrzebnego nadrabiania długiej trasy.</p> <p>Skrzyżowanie Podwale/Kołątaja - światła od strony Podwala (na odcinku od ul. Oławskiej do Kołątaja) są bardzo długie i nowa DDR w ciągu ul. Podwale jest przez to odcięta od wygodnego połączenia z trasą w ciągu ul. Kołątaja/Piotra Skargi.</p> <p>Każda ścieżka rowerowa powinna być znacznie lepiej zabezpieczona przed parkowaniem - separatory na ul. Dworcowej zupełnie nie spełniły swojej funkcji. Gumowe słupki w ciągu ul. Hubskiej są notorycznie rozjeżdżane, niszczone przez samochody dostawcze i ciężarówki, które dodatkowo niszczą lichą nawierzchnię z tzw. polbruku - w obrębie przystanku Prudnicka w godzinach porannych jest organizowany codzienny parking różnych dostawczaków i ciężarówek na DDR, chodniku i przystanku MPK.</p> <p>Każda DDR powinna mieć nawierzchnię asfaltową lub szutrową (półprzepuszczalną), odporną na warunki atmosferyczne i osiadanie gruntu - polbruk jest złym rozwiązaniem dla rowerzystów.</p>
132	Przejazd na Jana Pawła II od strony rynku w kierunku legnickiej jest niebezpieczny. Ścieżka na pilczyckiej od stadionu w kierunku centrum (po ulicy) jest niebezpieczna



133	Zlikwidować "ścieżki rowerowe" powstałe kosztem ulicy. Sa niebezpieczne.
134	wymiana kostki na DDR na asfalt - Hallera, Klecińska, Powstańców Śląskich
135	Świdnicka/Powstańców - postawienie znaków ograniczenia prędkości nie rozwiązało problemów, kierowcy mijają rowerzystów bez zachowania bezpiecznej odległości. Przejazd od Ovo w stronę górki Partyzantów - bardzo długi czas oczekiwania na pokonanie 4 jezdni i torowiska.
136	Jako osoba korzystająca z tras rowerowych na trasie Psie Pole (Pawłowice) - Stare Miasto (ul. Świdnicka), mogę wskazać następujące trasy wymagające zmiany / uzupełnienia: - połączenie Osiedla Pawłowice z drogą rowerową wzdłuż ul. Krzywoustego (z możliwym wykorzystaniem tras przy rzece Dobrej oraz Widawie); - przejazd nad rzeką Dobrą w ciągu trasy wzdłuż rzeki Widawy (aktualny przejazd prowadzi w bardzo (!) niebezpiecznym miejscu, przez most drogowy); - poprawa jakości istniejącej trasy rowerowej wzdłuż ul. Krzywoustego; - poprawa jakości trasy na wałach od Mostów Jagiellońskich do Mostu Szczytnickiego; - budowa przejazdu pod / nad ulicą Piotra Skargi wzdłuż fosy; - budowa / rozbudowa wydzielonej trasy rowerowej z pl. Bema w kierunku Mostów Warszawskich; - budowa trasy rowerowej na osiedle Sołtysowice (wzdłuż ulicy Sołtysowickiej; aktualnie niezwykle niebezpiecznej dla rowerzystów).
137	* dziura na trasie W-Z przy Bibliotece Uniwersyteckiej: trzeba przedłużyć pas * nielegalne parkowanie na Wyszyńskiego w okolicach Benedyktyńskiej, Sienkiewicza, Prusa: słupki są potrzebne * kostka na rondzie Reagana: do zmiany na asfalt * brak wyjazdu z pl. Nankiera (parking) w stronę ul. Piaskowej - potrzebny skręt w lewo
138	Wiele tras można połączyć z chodnikami, np. zrobić łączone pasy dla pieszych i rowerów. Z mojego doświadczenia problemem nie jest brak tras, a bardziej wysokie progi chodników, które bardzo utrudniają rowerom jak i matkom z wózkami przemieszczanie się. Np. dojeżdżam do skrzyżowania szerokim chodnikiem i kończy się chodnik i muszę i tak stawać, aby minąć próg chodnika za



	skrzyżowaniem co jest irytujące.
139	Przed wszystkim drogi rowerowe powinny być wyznaczone z chodnika, a nie zwężane ulice które potem nie spełniają wymagań stawianych przez Rozporządzenie Ministra Infrastruktury.
140	Obwodnica śródmiejska, połączenie GAJ-FAT. Trasa rowerowa na tym odcinku jest w bardzo złym stanie. Uniemożliwia płynne pokonanie odcinka z uwagi na konieczność licznych zmian pasa.
141	1. rozwijanie tras poza centrum. Jeśli chcemy zachęcać do poruszania się rowerem, to osiedla poza centrum powinny mieć dostępność do dróg rowerowych. Należy zadbać aby istniejące drogi - np. Grabiszyńska, miały podpięte dojazdy z osiedli takich jak np.: Muchobór Wielki, Muchobór mały 2. połączenia rowerowe między osiedlami. np. budowa trasy wzdłuż Ślęzy od granic Wrocławia do Odry; Avicenny, Krzemieniecka, most rowerowy na Ślęzy na przedłużeniu ul. Trawowej; kontynuacja prac na pieszo rowerowej obwodnicy miasta
142	SPÓJNOŚĆ I CIĄGŁOŚĆ TRAS ROWEROWYCH. ciągła potrzeba a to zmieniania pasa, znikające ścieżki rowerowe czy konieczność przejechania na drugą stronę jezdni nie tylko wydłużają i utrudniają przejazd rowerem ale stwarzają też sytuacje niebezpieczne.
143	Nie. Istotniejszą sprawą jest dobudowa tras rowerowych w miejscach gdzie ich brakuje. Priorytetowo obręb osiedla Sołtysowice (ul. Sołtysowicka, al. Poprzeczna), to miejsce gdzie istnieje pilna potrzeba wybudowania ścieżek rowerowych, ze względu na ich obecny brak.
144	Ścieżka rowerowa arkady/capitol - trzeba wydzielić ją w bardziej bezpieczny sposób.
145	Połączenie tras w jeden system dróg odseparowanych od dróg dla aut. Informacja o drogach.
146	Przed wszystkim nawierzchnią żeby była gładka ale też trochę o takim gumowych charakterze (nie wiem czy jest taki typ nawierzchni) aby w razie upadku trochę amortyzowała. Powinno się też poprawić odseparowanie ścieżek od jezdni jeśli jest to możliwe, bo piszę to jako mama małego rowerzysty, gdzie często się boję czy w razie upadku z roweru czy zagapienia syn nie wypadnie na jezdnię. Na ulicy Hallera między Odkrywców a Ojca Beyzyma chyba ścieżka rowerowa jest jednostronna gdy jedzie się w stronę Grabiszyńskiej a



	gdy jedzie się w stronę Powstańców to chyba jej nie ma i jedzie się przez parking
147	To okienko jest za małe. Na to powinien być oddzielny formularz. Na prędkości: 1. Dlaczego DDR na Bielany nagle stał się CPR? Przecież to nie sprzyja ani pieszym, ani rowerzystom. 2. Kiedy ul. Muzealna stanie się przyjazna rowerom? tam innym niż fatbike'em można się zabić. 3. Armii Krajowe - cała do remontu, 3. Rogowska...
148	Brak dobrej spójnej sieci w ścisłym centrum - to co jest na Świdnickiej to jest jakiś dramat. Tam jest bardzo niebezpiecznie, a ja nie należę do osób które się boją jeździć po ulicy przy braku infrastruktury. Bezpieczniej jest poruszać się na obrzeżach Wrocławia po jezdni niż w samym centrum. To też duża porażka wizerunkowa.
149	Ciągłość tras rowerowych. Przykład: droga ze Smolca do Wrocławia - urywa się na granicy miasta, pojawia się na Mińskiej/Zagony.
150	Nawierzchnie asfaltowe, priorytet na skrzyżowaniach z sygnalizacją, więcej drzew, brak wspólnych ciągów pieszo rowerowych
151	są za wąskie pasy do jazdy rowerem
152	Krzywoustego - stan nawierzchni, wysokie krawężniki, dziury na ścieżkach.
153	1. Oznakowanie tras rowerowych na promenadzie przy kanale miejskim (promenady wrocławskie i dalej za mostami warszawskimi) oraz połączenie go z wałem środkowym i mostami warszawskimi. 2. Rondo XD (ul. Słonimskiego/rychtalska) - Wymalowanie przejazdu rowerowego na pasach łączącego sieczkę rowerową ze ścieżką przy budynku Słonimskiego 3 oraz dalej przy budynku ZITA wymalowanie na drodze znaczników rowerów ze strzałkami, aby połączyć się ze ścieżką na ul. Miłosza. 3. Mosty Jagiellońskie - Na moście znaki nakazujące przejazd pod mostem a nie przez przejście dla pieszych oraz zamontować lustro pod mostem tak jak na mostach Pokoju. 4. Promenada Staromiejska pomiędzy ul. p. Skargi , a Świdnicka - Poprawa oznakowania ścieżki rowerowej i chodnika. ludzie chodzą po ścieżce a rowerzyści jadą po chodniku przy ławkach gdyż tam ścieżka przechodzi z jednaj na druga strone. 5. Przy ścieżkach jednokierunkowych czytelniejsze oznakowanie zakazu jazdy i nakazu przejazdu na druga stronę, np. ul. Na polance lub ul. Kromera/Krzywoustego i inne.



154	<p>Na nowo powstałej drodze rowerowej na Bielany przejazdy 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 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 Jeździecką między samochody.</p> <p>Na pętli Krzyki brak infrastruktury, która wymusiłaby na rowerzystach bezpieczną jazdę wobec pieszych pasażerów. 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.</p> <p>Na przejeździe rowerowym przez Wielką po stronie SkyTower jadąc 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.</p> <p>Zjeżdżając z ronda Powstańców 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. Powoduje to konflikty między rowerzystami i pieszymi. Desynchronizacja o 1-2 sek. na korzyść przejścia/przejazdu z ronda pozwoliłaby rowerzystom przejechać przed pieszymi przechodzącymi przez ulicę i rozładowała konflikt.</p>
155	<p>W obrębie Muchoboru Wielkiego: Na ulicy Mińskiej brakuje odcinka drogi rowerowej od ulicy Zagony do ronda przy kościele.</p>
156	<p>Pierwsze co przychodzi do głowy to wybrzeże Wyspiańskiego i ul Olszewskiego, plus tak dla zasady każdy ciąg rowerowy wyłożony kostką</p>
157	<p>Stan nawierzchni na istniejących drogach. Kiepskie utrzymanie porządku na drogach, miejscami zalega piasek czy stare liście. Znaki ustęp pierwszeństwa na drodze rowerowej w miejscach o dużym natężeniu ruchu. Elementy małej architektury blokujące przekraczanie jezdni w miejscach niedozwolonych.</p>



158	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 Piłsudskiego, a nie Kościuszki, gdzie są bardzo szerokie chodniki? Albo Bogusławskiego, gdzie ruch jest znikomy? Dlaczego DDR musi być poprowadzona Sądową i Krupniczą, co się wiąże z likwidacją bardzo potrzebnego pasa do prawoskrętu z Krupniczej w Podwale, a nie można ruchu rowerowego skierować np. równoległe, przez plac Muzealny i plac przy NFM? Rozwiązania proponowane przy wytyczaniu DDR zbyt często antagonizują uczestników ruchu.
159	Ciąg pieszo rowerowy przy targowisku Niedźwiedzia, po północnej stronie ul. Legnickiej na odcinku pomiędzy wiaduktem kolejowym a ul. Niedźwiedzią. Trasa była dobra do utworzenia na targowisku plaży i strefy foodtracków, obecnie zwiększył się tam bardzo ruch pieszy, klienci gastro wychodząc na CPR zapatrzeni w zakupionego kebaba nie patrząc na to co dzieje się na drodze ;), właściciele ustawiają potykacze w obrębie CPR, dowożą zaopatrzenie samochodami parkując je na CPR. Przydatne byłoby wydzielenie DDR na południe od CPR na trawniku jest dość dużo miejsca, a obecny CPR można zamienić na chodnik.
160	Stworzyć trasę Na Sienkiewicza
161	Należy przeprowadzić remont tras znajdujących się w złym stanie technicznym zgodnie z rekomendacją panelu obywatelskiego np. Armii Krajowej (poszerzenie do dwukierunkowych), Legnicka (stworzenie porządnej DDR zamiast CPR), wybrzeże Wyspiańskiego (wymiana nawierzchni). Docelowo taki remont powinien objąć wszystkie trasy wybudowane z kostki ze zbyt wąskimi łukami, niezgodnie z obecnymi standardami. Natomiast należy zacząć od remontu odcinków, które są obecnie w najgorszym stanie i korzysta z nich najwięcej osób.
162	Trasa z ulicy Raławickiej do rynku. Niestety super droga rowerowa na Raławickiej kończy się przy wiadukcie i resztę do pl Hallera trzeba przejechać albo chodnikami albo ulicą z kostką brukową
163	Przydałoby się coś, co spowolniłoby ruch na Piłsudskiego między Orłąt Lwowskich a pl. Legionów - tam jest bardzo wąsko a kierowcy wjeżdżają tam nie zdejmując nogi z gazu. Podobnie strach jechać przez Świdnicką od skrzyżowania z Piłsudskiego do Widoku i od CH Podwale do Piłsudskiego.
164	Brak ciągłości tras, przykładowo przerwa pomiędzy muchoborem a



	fat czy ul. wiejska z uwagi na brak ścieżki rowerowej na ul. Krzemienieckiej i Avicenny
--	---

Pytanie 9

Poniżej możesz wpisać dodatkowe opinie, które według Ciebie mają znaczenie w przygotowaniu Planu działań rowerowych do 2030 r.

lp.	Treść opinii
1	Wykreślenie planu z listy przedsięwzięć miasta Wrocław.
2	Powinno się zabezpieczyć pieszych przed rowerzystami i uniemożliwić rowerzystom przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych (doświetlenie przejść to swoją drogą). Często ścieżki rowerowe są szersze od chodnika i budowane nie tam gdzie są potrzebne (np centrum tylko do np bielan wrocławskich gdzie nikt i tak nie jeździ.



3

Wnioski:

Wykonywanie dróg w sposób bezpieczny, bez odcinków na jezdni (odseparowany od ruchu samochodowego), tak by każdy rowerzysta (także rodzic z dzieckiem) miał zapewnione jak największe bezpieczeństwo.

Przykładowy odcinek do korekty: pl. Orłąt Lwowskich.

Ustalenie priorytetu na ciągłość tras zamiast ilości oddanych kilometrów.

Wykonywanie ścieżek z odpowiednią szerokością, tak by pomieścić bezpiecznie zwiększający się ruch rowerowy.

Dokończenie budowy wszystkich rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

Doprowadzenie do końca 2023 roku istniejących rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego do spełnienia **PODSTAWOWYCH WYMOGÓW DLA GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH** określonych w Tab 4, rozdziale 3.1.1 wydawnictwa Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego - TOM 1 z kwietnia 2021 roku.

Zapewnienie aby nowo powstałe trasy główne również spełniały wymogi wspomniane w poprzednim punkcie.

Dbanie o jakość nawierzchni:

Program poprawy nawierzchni z kostki do asfaltowych (lub alternatywnych w pobliżu drzew, np. typu terra way)

Kontrola nierówności na nowych asfaltowych drogach dla rowerów w okresie gwarancji

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.

Priorytetowe dokończenie projektów rowerowych z WBO



(niedokończone projekty aż z 2017 i 2018 roku:

<https://www.facebook.com/groups/rowerowywroclaw/posts/4068054053302184/>

)

Zapewnienie ciągłości tras rowerowych rozumianych również jako brak konieczności zmiany strony jezdni.

Przy jeździe miejskiej częste zmiany strony jezdni powodują wydłużenie drogi i czasu podróży, straty czasu na światłach, niebezpieczeństwo kolizji z pojazdami. We Wrocławiu tylko na ul. Grabiszyńskiej mamy sensowną infrastrukturę rowerową na dłuższym odcinku.

Chociażby na ul. Legnickiej często nie ma ciągłości drogi dla rowerów, co albo zmusza do kilkukrotnej zmiany strony jezdni, albo zachęca do przejechania odcinka chodnikiem (np. przy Kauflandzie).

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).

Niezależna od Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego realizacja całości ciągu Promenady Krzyckiej w tym Etapu 1 do końca 2025 roku.

Borek

Na Borku priorytetem są trasy rowerowe na ulicy Gajowickiej, dlatego z punktu widzenia rowerzystów/-ek przebudowa powinna rozpocząć się jak najszybciej. Bezpieczne drogi rowerowe powinny jak najszybciej powstać także na ul. Sudeckiej.

Gajowice

Na Gajowicach najważniejsza jest trasa w ciągu ulicy Kruczej (dalej także na osiedlu Powstańców Śląskich, aż do ul. Powstańców Śląskich, gdzie istnieje najintensywniej użytkowana trasa rowerowa). Jeśli z powodu ograniczonej ilości miejsca nie można by wyznaczyć osobnej drogi (dróg) rowerowej, należy przynajmniej uspokoić ruch na tej ulicy (np. przez poduszkowe progi zwalniające - z uwagi na



autobusy - i wyniesione przejścia dla pieszych). Pozostawienie sytuacji, jaka istnieje, jest niedopuszczalne, bo zwyczajnie jest niebezpiecznie.

Na innych ulicach Gajowic należy uspokoić ruch (np. poprzez esowanie toru jezdni), ponieważ mimo ich lokalności są dość szerokie i kierowcy potrafią jeździć naprawdę szybko (strefa tempo 30 wprowadzona znakami nie ma znaczenia ani oddziaływania). W kontekście bezpieczeństwa należy także zadbać o nieparkowanie pojazdów w pobliżu skrzyżowań (do 10 m od nich), ponieważ tak pozostawione auta uniemożliwiają dostrzeżenie jadących samochodów i również tworzą niebezpieczne sytuacje. Konieczne są zmiany także na ulicy Gajowickiej, dlatego z punktu widzenia rowerzystów/-ek przebudowa powinna rozpocząć się jak najszybciej.

Grabiszyn-Grabiszynek

Bezpieczne trasy rowerowe powinny pojawić się w ciągu ulicy Inżynierskiej, jako przedłużenie i połączenie z trasami w ul. Kruczej. Wydzielona trasa powinna pojawić się również na ulicy Ostrowskiego, zapewniając połączenie z Krzemieniecką.

Muchobór Wielki

Krzemieńska - całkowity brak infrastruktury rowerowej! Po jednym pasie w każdym kierunku, kierowcy nagminnie przekraczają prędkość. Bywa nerwowo i niebezpiecznie.

ul. Avicenny (prowadzi do stacji Wrocław Zachodni) - jeszcze gorsza niż Krzemieniecka, kierowcy jeżdżą dość szybko, bo "tam już nic nie ma", ciasno, duży ruch. Nie można bezpiecznie dojechać do stacji kolejowej.

Plac Grunwaldzki

Na Placu Grunwaldzkim brakuje bezpiecznej trasy w ulicy Szczytnickiej (fragment, gdzie po obu stronach są pierzeje kamienic) - może wreszcie należy zrealizować plany, by ta część ulicy nie była otwarta dla samochodów.

Dotkliwy jest brak trasy rowerowej w ciągu ulicy Sienkiewicza (temat wspólny dla Placu Grunwaldzkiego, Ołbina i Starego Miasta), szczególnie na odcinku od pl. Bema do ul. Wyszyńskiego.

Przewymiarowana ulica sprawia, że auta tam pędzą, a rowerem trzeba jechać w ruchu ogólnym. Na jezdni powinny tam zostać



	<p>wyznaczone ciągi rowerowe, odseparowane od samochodów (przynajmniej na poziomie rozwiązania z ul. Kazimierza Wielkiego na odcinku od ul. Widok do Wierzbowej).</p> <p>Przedmieście Świdnickie Priorytetem na Przedmieściu Świdnickim jest bezpieczna obustronna trasa rowerowa na ul. Świdnickiej. Kierowcy nic sobie nie robią z ograniczenia prędkości i zagrażają rowerzyst(k)om.</p> <p>Stare Miasto Dotkliwy jest brak trasy rowerowej w ciągu ulicy Sienkiewicza (temat wspólny dla Starego Miasta, Ołbina i Placu Grunwaldzkiego), szczególnie na odcinku od pl. Bema do ul. Wyszyńskiego. Przewymiarowana ulica sprawia, że auta tam pędzą, a rowerem trzeba jechać w ruchu ogólnym. Na jezdni powinny tam zostać wyznaczone ciągi rowerowe, odseparowane od samochodów (przynajmniej na poziomie rozwiązania z ul. Kazimierza Wielkiego na odcinku od ul. Widok do Wierzbowej).</p>
4	Łączenie dróg rowerowych i remonty starych tras.
5	Brochów!!!
6	Wyeliminować kostkę z ddr, lepiej dbać o zielen przy ddr, żeby konary drzewek nie biły po głowie, a krzaki nie nachodziły na ddr, w wielu miejscach i tak wąziutkie np trasa na Psim Polu, okalająca Cmentarz Osobowicki i Marino na Bałtyckiej i Żmigrodzkiej, czy trasa Armii Krajowej z Krakowskiej w stronę Borowskiej. Przydałyby się też przemyślane łączniki istniejących tras, by się nie urywały nagle i nie tworzył się jakiś odcinek 50 metrów, który trzeba przejechać chodnikiem.
7	<p>Dojazd dzieci rowerem do SP61 jest przegrodzony niezaspokojoną ulicą Sowią. Większość ulic w sąsiedztwie jest uspokojona, ale na Sowiej kierowcy starają się „nadrabiać”, co zniechęca rodziców godzenia się na dojazdy do szkoły jednośladami poza Rowerowym Majem. Tym samym zamiast oczekiwanego zwyczaju, dostajemy doroczny rytuał.</p> <p>Warto wyasfaltować pas wzdłuż torów na Klecinę po półn. stronie na wys. Osiedla Przyjaźni. Droga biegnie po granicy terenu miasta i Spółdzielni Krzyckiej, i jedynie 1m pas spółdzielczy jest gładko wyasfaltowany, co generuje konflikty piesi–rowerzyści, ciąg ten jest najprostszym wyprowadzeniem z DDR na Bielany do osiedli przy</p>



	Przyjaźni/Krzyckiej/Mglistej.
8	<p>Bardzo ważne, by sygnalizacja świetlna była obliczona pod rowerzystów, a nie pod kierowców, jeśli chcemy aby było więcej rowerzystów to musi się zmienić. Przykładowo na skrzyżowaniu przy Parku Południowym przy ul.Sudeckiej/Ślężnej, aby przejechać przez skrzyżowanie rowerzysta musi trzy razy czekać na zmianę światła.</p> <p>W ramach działań wśród pracowników firm i urzędów, aby zachęcić ich do przemieszczania się rowerem zamiast samochodem należy wprowadzić benefity pracownicze 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>Bardzo ważne, by promować też serwis rowerowy i kulturę rowerową poprzez takie Święta jak Wrocławskie Święto Rowerzysty, ale też inne wydarzenia.</p>
9	Kompleksowość rozwiązań, nie działanie kosztem ruchu zmotoryzowanego,ale uzupełnianie go. Nie stosowanie zakazów i niekorzystnych rozwiązań na rzecz kierowców, ale stosowanie zachęt. Nie antagonizowanie różnych uczestników ruchu drogowego.
10	edukacja. wszystkich uczestników ruchu, bo u wszystkich kuleje :D
11	Myślę że byłoby fajnie potraktować rower poważnie to znaczy przydałaby się inwentaryzacja dróg rowerowych. To znaczy mamy dużo tworów w stymu ścieżka rowerowa na Olszewskiego która się do jazdy nadaje jeszcze mniej niż do niedawna tory przy tej ulicy, wiem że trzeci raz piszę o placu Kościuszki ale to nie nadaje się do użytku i im prędzej to zaakceptujemy tym będzie to lepsze dla wszystkich. Nie potrzebujemy marketingu tylko infrastruktury!
12	Dobrze byłoby uzupełnić dziury w systemie dróg rowerowych, tak aby istniejące fragmenty się nagle nie urywały.
13	Wymiana nawierzchni z kostki fazowanej na gładką powierzchnię.
14	planowanie tras w taki sposób, żeby nie jeździć okrężną drogą do centrum
15	Stworzenie tak zwanej "zielonej fali" na ul. Legnickiej, czas oczekiwania na światłach jest bardzo długi, szczególnie przy ul. Zachodniej.
16	projektować, projektować cały system



17	Zniszczyliście już pasy zieleni budując ścieżki rowerowe Zajęliście pasy jezdni budując ścieżki którymi jakoś sznury rowerzystów nie jeżdżą Robicie same szkody Lobby oszołomów niszczy zieleń i uszczęśliwia ludzi ścieżkami rowerowymi - smutek
18	Dbanie ze strony technicznej o ścieżki rowerowe, utworzenie tablic z mapami (np. Przy stacjach rowerowych)
19	W mojej opinii Plan oprócz rozwoju głównych tras dojazdowych do centrum powinien skupić się na drogach dojazdowych do tych głównych tras jak i połączeniach wewnątrz osiedlowych. Należy również pamiętać o trasach okalających, zapewniających szybki dojazd z zachodu na południe, czy z północy na wschód, tak aby nie trzeba było dojeżdżać blisko centrum a następnie się cofać.
20	ciągłość tras, czytelne oznakowanie poziome i pionowe zwłaszcza w kontekście jazdy pod prąd, w miarę możliwości unikanie systemu mieszanego dróg jedno- i dwukierunkowych w ramach jednego ciągu, remonty starszych odcinków z kostki betonowej (Powstańców Śląskich, Legnicka, Hallera)
21	Budowa nowych ścieżek rowerowych nie tylko w centrum ale także na każdym osiedlu we Wrocławiu. Poza budową bardzo ważne jest utrzymaniu dobrego stanu technicznego tych istniejących. Zatem plan budowy ale i plan remontów.
22	Rowerem o profilu szosowym nie da się jeździć po Wrocławiu. To taka miejska jungla, na legnickiej nagle 150 metrów kocich łbów, dziury, kałuże, krzaki zasłaniające widoczność na skrzyżowaniu rondo Pio, Raławicka skarbowców, etc
23	Coraz więcej społeczeństwa dojrzewa do alternatywnych środków transportu w stosunku do samochodów. Proszę nie bójcie się odważnych decyzji, szerokich ścieżek rowerowych, a także buspasów. Niezmiernie ważny jest dla mnie również komfort podróżowania rowerem, który zdecydowanie ulega poprawie, gdy mam dystans od przejeżdżających aut (co nie zawsze gwarantuje biała linia wymalowana na jezdni), gdyby część ścieżek została wytyczona zielonymi szlakami (również nowo nasadzonymi) myślę, że Wrocław miałby się czym pochwalić na arenie międzynarodowej, a cyklistów przybywało by z każdym rokiem.
24	<ol style="list-style-type: none">1. Trasy główne.2. Trasy dojazdowe.3. Ruch bezkolizyjny z ruchem samochodowym.4. 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?
25	<p>Przede wszystkim miasto nie może spoczywać na deklaracjach. Porównywanie się z "gorszymi" miastami w Polsce to nie jest dobry punkt wyjścia - sytuacja rowerzystów w Polsce jest generalnie fatalna, zatem nie możemy się cieszyć że "i tak jest lepiej niż w...". Wrocław musi po prostu zacząć realnie działać dla polepszenia komfortu i bezpieczeństwa przemieszczania się na rowerach. Nieciągnęła sieć dróg rowerowych zniechęca wiele osób do zmiany środka lokomocji.</p> <p>Ostatnie przykłady z remontu torów tramwajowych, w trakcie których nie zostały wyznaczone żadne alternatywy dla rowerzystów, zamiast tego zostały zagrodzone wjazdy na DDR (podobnie zresztą jest z pieszymi), to kolejny czynnik pokazujący że Wrocław o rowerzystów nie dba, a miejskie spółki mogą więcej. 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>Miasto powinno dać realne narzędzia do rąk oficera rowerowego (i pieszego), inaczej są to jedynie stanowiska "ozdobne", mające jedynie za zadanie odeprzeć krytykę.</p> <p>Ostatnie "remonty" przejazdów dla rowerzystów na rondzie Powstańców Śląskich pokazują najdobitniej jak małą wagę przywiązują się do tych rozwiązań.</p> <p>Drogi dla rowerów muszą być dostępne przez cały rok: sytuacja, w której najpierw odśnieża się jezdnie, a dopiero potem chodniki i DDR jest niedopuszczalna, szczególnie, że często śnieg z jedni jest zgarniany na pasy rowerowe i chodniki. Śliska nawierzchnia jest znacznie bardziej niebezpieczna dla rowerzystów i pieszych, niż dla samochodów (chodzi o ewentualne konsekwencje zdrowotne, a nie o naprawialne skutki materialne).</p> <p>Przy projektowaniu i budowie dróg dla rowerów należy zadbać o szczegóły, takie jak łagodne zjazdy, czy podjazdy, bez ostrych uskoków, które stwarzają duże niebezpieczeństwo dla rowerzystów. Wreszcie, należy wprowadzić "zieloną falę" dla rowerzystów na najbardziej uczęszczanych trasach, należy też wprowadzić określone normy dla oczekiwania na przejazd przez jezdnię na zielonym świetle (bardzo dotkliwie można się o tym przekonać próbując przejechać przez jezdnię w okolicach mostu Grunwaldzkiego, gdzie czas oczekiwania na przejazd to nawet kilka minut).</p> <p>Jeśli rowerzyści nie będą mogli przejechać przez miasto w miarę płynnie, nie tracąc zbyt wiele czasu na skrzyżowaniach, to skutek</p>



	wybudowania nawet największej sieci dróg rowerowych w Europie nie przyniesie dużego efektu. Należy pamiętać, że rowerzyści są znacznie bardziej narażeni na wszelkie negatywne zjawiska atmosferyczne niż kierowcy czy pasażerowie MPK.
26	Równy podział przestrzeni pomiędzy rower, komunikację miejską i samochód, wzbogacony zielenią jest ideałem. Skończmy z autostradami w centrum miasta. Dobra, zielona, bezpieczna i szybka infrastruktura rowerowa jest chyba najlepszą zachętą do przesiadania się na ten środek transportu.
27	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).
28	Coraz więcej młodych rodziców z dziećmi w fotelikach porusza się po Wrocławiu na rowerach. Z jednej strony to dobrze i świadczy o poprawie jakości dróg rowerowych a z drugiej jest to niebezpieczny moment i trzeba zwrócić szczególną uwagę na poprawę bezpieczeństwa aby nie zaprzepaścić długo budowanego zaufania społeczeństwa.
29	Brakuje systemu informacji którędy jechać - generalnie tablice informacyjne (przejdź na drugą stronę np.), o czasie dojazdu, możliwość np. w ciągu Grabiszyńskiej na Pereca wcześniejszej informacji o sygnale czerwonym - przestrzeń rowerowa czasem wygląda tak, jakby projektowali ją ludzie, którzy w życiu nie jeździli rowerami.
30	1/ bagażniki na rowery w MPK (może z tyłu niektórych autobusów zwłaszcza na liniach podmiejskich lub na peryferie). Nie we wszystkich autobusach, ale żeby choć raz na godzinę były... nie każdy wrocławianin ma siłę jeździć w dwie strony. Sporo jest starszych rowerzystów. Dzięki bagażnikowi na rowery w autobusach, część ludzi by korzystała z rowerów jeżdżąc, np. z peryferii do centrum. I wracać autobusem z rowerem na bagażniku. Takie rozwiązanie funkcjonuje na Bornholmie. 2/zainicjować ścieżki wyjazdowe z miasta - z myślą o turystycznych szlakach podwrocławskich. Być może trzeba to dograć z gminami podmiejskimi. I stworzyć dzięki temu atrakcyjną sieć dróg rowerowych.



31	Uważam że rowerzyści powinni mieć obowiązkowe OC oraz rowery powinny mieć tablice rejestracyjne. Następnie powinna być obowiązkowa karta rowerowa lub prawo jazdy albo jakiś inny egzamin. Rowerzyści nie znają prawa ruchu drogowego, robią co chcą na drodze i chodniku. Ostatnio jeden rowerzysta prawie zabiłby mi psa na trawniku bo robił sobie skrót przez chodnik, mojego znajomego mama walczy o życie bo rowerzysta rozbił jej głowę, to już nie są przelewki kiedy rowerzysta pędzi czasami i 40 km na godzinę po chodniku i nie patrzy na innych.
32	Najważniejsze to to by ścieżki były tak umiejscowione by rowerzysta czuł się bezpiecznie, obecnie za dużo trzeba jechać razem z samochodami, to jest zniechęcające
33	Wydzielone pasem zieleni ścieżki rowerowe od ulicy wszędzie gdzie to możliwe.
34	Trzeba stawiać na rower! Za kadencji prezydenta Sutryka zmienia się sporo, tak trzymać!
35	Powinny zostać wykonane badania opóźnień na trasach rowerowych i wdrożone zmiany poprawiające ruch rowerzystów np. to co się dzieje z opóźnieniem na skrzyżowaniu Ślężna - AK - Wiśniowa wymaga pilnych zmian. Podobnie z opóźnieniem na rondzie Powstańców. Trzeba przyspieszyć budowę trasy rowerowej na Promenadzie Brzydkiej, bardzo wolne tempo i połączyć ja z TAT i Legnicka i dalej Długą.
36	im więcej ścieżek rowerowych tym lepiej
37	Przyspieszenie budowy tras rowerowych dla scalenia sieci w centrum i dojazdowych do centrum
38	Nie tworzyć ścieżek rowerowych na jezdni. Muszą być wydzielone i bezpieczne



39	<p>Należy wydzielać jak najbezpieczniejsze trasy rowerowe, zgodne z kierunkiem poruszania się samochodów, czytelnie oznakowane. Trasy powinny przebiegać w taki sposób, aby uniknąć niebezpieczeństwa gdy ktoś z zaparkowanego samochodu otwiera nieuważnie drzwi. 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. Poczucie bezpieczeństwa rowerzysty na ścieżkach jest raczej niskie. Byłam mieszkanką Paryża (i regularną cyklistką tamże) - poczucie bezpieczeństwa też było miejscami niskie (szczególnie na kontrapasach w wąskich ulicach). Natomiast jako turystka w Berlinie z łatwością i dużym poczuciem bezpieczeństwa odnalazłam się na tamtejszych ścieżkach. Myślę, że należy przeanalizować układy komunikacyjne w innych miastach, zebrać tzw. "dobre praktyki" i spróbować je wdrożyć. W pierwszej kolejności w miejscach, gdzie wypadków z udziałem rowerzystów jest najwięcej. Należy również rozbudowywać infrastrukturę w kierunku podwrocławskich miejscowości, aby umożliwić ich mieszkańcom bezpieczny dojazd do miasta. Bezpieczny dojazd = więcej chętnych na rowery = mniej aut = czystsze powietrze.</p>
40	Więcej bezpiecznych pełnych tras rowerowych ...!
41	Uwzględnienie parków i wałów rzecznych jako integralnej części systemu dróg rowerowych w mieście.
42	Proponuję połączenie istniejącej ścieżki rowerowej w Leśnicy z wybudowaną ścieżką Lutynia - Krępice
43	więcej ścieżek na Trójkącie, Przedmieściu Oławskim. Tam jest mnóstwo kostki brukowej, zaoranej od remontów, pełnej dziur, a kilka nitek do połączenia ścieżek do Krakowskiej przydało by się. Traugutta brak ciągłości, Kościuszki brak ciągłość. Jest kawałek wzdłuż rz.Oława, ale daleki od węzła komunikacyjnego.
44	Branie pod uwagę również użytkowników hulajnóg, którzy również wedle przepisów korzystają z infrastruktury rowerowej, których jest coraz więcej, a których obowiązują nieco inne przepisy niż rowerzystów.



45	<p>Moim zdaniem ważne dla użytkowników rowerów jest spójna sieć, bez urywających się nagle dróg; równa nawierzchnia (szczególnie na skrzyżowaniach z infrastrukturą tramwajową); oznaczenie poziome, które moim zdaniem jest robione po macoszemu, np brak wyraźnych oznakowań ciągów rowerowych jednokierunkowych (np. ul. Na Polance, czy np zjazd po zachodniej stronie z Mostu Milenijnego). Może jakaś wielka strzałka i napis JEDEN KIERUNEK/ONE WAY? Albo oznakowanie drogi od strony ul Powstańców ze skrzyżowaniem ze Swobodną (pod Arkady Wrocławskie). Wiele osób jedzie dalej na wprost ulicą pod nasyp, a duża strzałka na jezdni nakazująca lekki skręt w prawo na ścieżkę pomogłaby.</p>
46	<p>Drogi rowerowe w centrum miasta, zamiast wąziutkich pasów dla rowerów.</p>
47	<p>Więcej stacji serwisowych, większy serwis (często elementy serwisu są zdemastowane, lub w ogóle ich nie ma).</p>
48	<p>Warto skorzystać z heatmapy Stravy: https://www.strava.com/heatmap#6.85/17.11780/51.88914/hot/all</p>
49	<p>Informacji, promocji i edukacji jest dość. Nikogo nie zachęcicie lepiej, niż komfortem jazdy itp. Zbyt mało ścieżek rowerowych łączy się ze sobą i nadal zbyt wiele miejsc nie ma takich ścieżek. Poza tym mamy głównie małe mieszkania bez miejsca na rowery, więc warto zainwestować w specjalne parkingi dla nich : https://www.youtube.com/watch?v=FFhVMJnT5uc https://www.youtube.com/watch?v=mvpb44hITC8</p>
50	<p>Na rowerze chce się pić. Proponuję źródelka przy ścieżkach rowerowych z wrocławska kranówka. Ważna jest ciągłość ścieżek rowerowych, nie mogą być urywki Konieczna jest ścieżka w dojeździe na Brochów z Tarnogaju, tam można zginać na tym wiadukcie przy gazowej... to jest moje najgorsze doświadczenie z całej jazdy po Wrocławiu...</p>
51	<p>Nakreśliłem ten plan - potrzeby w pierwszym pytaniu</p>
52	<p>Ścieżki rowerowe jako wydzielone pasy na jezdni skutecznie odstraszałyby rowerzystów.. Nie chcemy ryzykować „zdmuchnięcia” przez autobus. Chcemy bezpiecznie poruszać się rowerami z dziećmi, by od małego rozwijać kulturę komunikacji rowerowej na wzór holenderskiej, a do tego potrzebujemy ścieżek wydzielonych z chodników/utwardzonych, szerokich dróg wałami itp.</p>
53	<p>Kasprowicza do remontu.</p>



54	<p>- układ Wrocławia sprawia, że centrum miasta ma bardzo duże znaczenie komunikacyjne - mimo bardzo wielu inwestycji należy dalej mocno skupić się na rozwoju infrastruktury w tym rejonie</p> <p>- należy bardziej wykorzystać atut Wrocławia jakim są rzeki i intensywniej tworzyć trasy wzdłuż nich. Takie trasy mogą łączyć funkcje rekreacyjne i transportowe. Np. połączyć bulwar Kaczyńskich z wybrzeżem Słowackiego, co utworzy piękną trasę Na Niskich Łąkach -> Hala Targowa. Takie trasy dają poczucie bezpieczeństwa każdemu rowerzyście i są mniej kolizyjne, gdyż oddalone od głównych dróg komunikacyjnych. Lepiej wykorzystać potencjał Promenady Staromiejskiej.</p> <p>- stałe dopuszczenie ruchu rowerowego po Rynku - tu konfliktów jest mniej niż na wąskich uliczkach</p> <p>- minimalizować liczbę sygnalizacji świetlnych dla rowerzystów - jadąc przez centrum się więcej stoi niż jedzie - a te niezbędne synchronizować w sposób przyjazny dla rowerzystów - teraz są synchronizowane pod samochodu, więc rowerzyści zatrzymują się na każdym świetle</p> <p>- unikać krótkich odcinków ruchu ogólnego - jak pod Capitołem - odstrasza to mniej doświadczonych rowerzystów</p> <p>- uzupełniać niedostępne relacje - tworzenie nowych przejazdów rowerowych.</p>
55	Działanie WRM ma bardzo wiele negatywnych opinii, wystarczy zgłębić ich Facebooka. Polecam
56	Więcej odwagi w projektowaniu przestrzeni rowerowej w myśl zasady - zbuduj a przyjadą. Jestem zachwycona stojąc w korkach rowerowych na świetle pod UWr gdzie z każdej strony nadjeżdża po 5 rowerów. Kierowcy się dostosują i wychowują!
57	<ol style="list-style-type: none">1. Rozbudowa ścieżek rowerowych2. Zmuszenie deweloperów do planowania osiedli wraz z parkingami, chodnikami i ścieżkami rowerowymi. Brak odbiorów inwestycji bez takiej infrastruktury, która będzie spójna z pozostałą częścią infrastruktury3. Karanie kierowców za parkowanie, jazdę i zastawianie ścieżek rowerowych i chodników!!!!
58	Więcej dróg rowerowych, dopłaty firm do korzystania z, rowerów, więcej stojaków w centrum, więcej kamer przy stojakach, więcej rowerowni, 1 rowerownia jest obowiązkowa w każdym osiedlu z przynajmniej 5 mieszkaniami



59	Uważam, że najważniejsza jest spójna infrastruktura - żeby dało się bezpiecznie dojechać do wybranego miejsca, bez nagle kończącej się drogi rowerowej (tak jak na św Mikołaja, czy przy placu JP2)
60	Zrealizować najpierw poprzedni plan działań, bo obietnic było wiele
61	Jak wspominałem wcześniej, wszelkie podjęte starania moim zdaniem będą mało skuteczne, jeśli równocześnie nie podejmie się prób ograniczenia ruchu samochodowego lub choćby egzekwowania obowiązujących przepisów.
62	Planowane drogi w ramach konsultacji skupiają się głównie na komunikacji z centrum - z Rynkiem. Plan działań rowerowych powinien uwzględnić też trasy umożliwiające przemieszczanie się między sąsiednimi dzielnicami.
63	Warto udostępnić i promować mapę otwartych i planowanych tras rowerowych, tak aby rowerzyści mogli zaplanować sobie bezpieczne trasy przejazdu, gdzie nie będą musieli niepotrzebnie wjeżdżać na drogi. Jednocześnie, mapa pokazująca jak wiele jest tras rowerowych mogłaby zachęcić wiele osób do wybrania tego środka transportu.
64	- zagęszczenie ciągów rowerowych w centrum; - poprawa działania sygnalizacji dla rowerów, na niektórych skrzyżowaniach stoi się zdecydowanie za długo, przez co rower traci swoją główną zaletę - wyższą średnią prędkość od komunikacji miejskiej. Rowery powinny mieć priorytet wraz z tramwajami.
65	Nie należy 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 objazdu samochodem centrum, stanie w jeszcze większym korku i wszyscy będziemy ofiarami spalin.
66	Dramatycznie źle jeździ się po nawierzchni brukowanej, której wciąż jest sporo na ulicach bocznych lub w ścisłym centrum. Nawet jeśli ulica jest mało ruchliwa i nie jest niebezpieczna jazda nią, to komfort może "spychać" wielu rowerzystów na chodnik.
67	Kluczem do rozwoju transportu rowerowego są: spójność tras oraz bezpieczeństwo podróży. Bez tych elementów jakiegokolwiek inne działania są bezcelowe.
68	Jedno słowo: Infrastruktura Dobra ścieżka rowerowa to tak na którą można puścić 8-latka samego. chciałbym zobaczyć mapę takich we Wrocławiu. Jest lepiej i doceniam to ale idea postawienia ograniczenia do 30 na placu Kościuszki jest naiwna.



69	<p>1. brak połączenia między Sądową a trasą na Podwalu - mam świadomość, że na wysokości Sądu nie ma możliwości poprowadzenia DDR, więc może alternatywa przez Świebodzką i Muzealną? Chodzi szczególnie o fragment między Sądem a Komendą Główną. Jest wąsko i zawsze balansowanie między zaparkowanymi samochodami a starymi torami stanowi dla mnie niemałą ekwilibrystkę.</p> <p>2. ul. Krzemieniecka - stanowi główną drogę dojazdową z Muchoboru Wielkiego do Centrum. Ciężko myśleć tu o DDR, ale jestem jak najbardziej za alternatywą w postaci trasy po wałach nad Ślężą. Był już w tej kwestii pomysł w WBO, ale ze względów prawnych nie mógł powstać. Myślę, że rozwiązanie tej kwestii powinno być kluczowe, bo Muchobór jest rozrastającym się osiedlem, a ul. Krzemienieckiej nie ma jak poszerzyć, więc wszystkim powinno zależeć na stworzeniu bezpiecznej alternatywy.</p> <p>3. ul. Awicenny - ze względu na powstające osiedla i planowany cmentarz plan powinien również uwzględniać utworzenie dróg w tym obszarze.</p> <p>4. Skoordinowanie cykli świateł, tak aby umożliwić przejechanie/przejście całego przejścia bez dodatkowego czekania. To problem na skrzyżowaniu Ślężnej z al. Wiśniową i al. Karkonoską, zjeździe z pl. Grunwaldzkiego w Wybrzeże Wyspiańskiego (rowerzyści regularnie jeżdżą tu na czerwonym), skrzyżowanie Strzegomska/Estońska/Gubińska.</p> <p>5. Uzupelnienie ciągłości tras:</p> <p>a) droga rowerowa na ul. Duńskiej wzdłuż Lidla -> aby pozwolić na dobry dojazd z osiedla Muchobór Mały do drogi rowerowej na Otyńskiej</p> <p>b) wydzielenie drogi na Bystrzyckiej na wysokości parkingu, aby połączyć trasę od Ostatniego Grosza do Bystrzyckiej 69</p> <p>b) droga</p>
70	Najbardziej ruchliwe i niebezpieczne fragmenty ulic powinny bezwzględnie posiadać pas rowerowy lub ścieżkę rowerową
71	jestem mieszkańcem Brochowa, który w/g moich odczuć jest całkiem omijany we wszystkich projektach, jako dzielnica rozbudowuje się z każdej strony a infrastruktura drogowa pozostała daleko w tyle, miło by było gdyby powstała trasa rowerowa w naszej dzielnicy łącząca nas z resztą Wrocławia
72	Więcej buspasów, podnoszenia cen parkowania i ograniczania wjazdu do centrum zacheci ludzi do zmiany nawyków i przejścia się



	na alternatywne źródła transportu jak np rower
73	<p>Zwiększyć budżet do 50 mln.</p> <p>Opóźnijmy jeden remont ulicy, na rzecz ścieżek rowerowych przez 2-3 lata... naprawdę.. nas jest za dużo żeby stać w korkach</p>
74	<p>Rower powinien być uzupełnieniem zrównoważonego transportu. Czasami mam wrażenie, że organizacje promujące komunikację rowerową nie biorą pod uwagę potrzeb użytkowników innych środków transportu.</p>
75	<p>Sygnalizatory świetlne należałoby ustawiać na wysokości wzroku rowerzysty.</p>
76	<p>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 Kazimierza Wielkiego, Grabiszyńskiej, Jedności Narodowej, itd.). Ponadto trzeba uczyć rowerzystów na fakt, że niektóre pasy rowerowe są jednokierunkowe, ponieważ mamy "plagę" rowerzystów jadących pod prąd na wąskich trasach wzdłuż ulic, co jest bardzo niebezpieczne.</p> <p>Kolejną kwestią, która bardzo zniechęca do korzystania z roweru jako środka komunikacji, jest wyjątkowo wysoka liczba kradzieży rowerów (zarówno ze stojaków, jak i lokalizacji domowych - piwnice, klatki schodowe, garaże, itp.). Niestety Policja nie może wykazać się skutecznością w wykrywaniu sprawców, a nawet już przy przyjmowaniu zgłoszeń informuje o tym, że ma zbyt małe zasoby, aby skutecznie walczyć z tym rodzajem przestępczości. Sam mieszkam we Wrocławiu od blisko 10 lat i w tym czasie skradziono mi 5 rowerów.</p> <p>Warto też 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. Obecny projekt wiat, stawianych na podwórkach przez miasto Wrocław, które są odpłatnie udostępnianie mieszkańcom nie spełniają ani warunków bezpieczeństwa, ani ochrony przed niekorzystną pogodą.</p>
77	<p>Brak publicznie dostępnego harmonogramu budowy nowych tras rowerowych oraz remontu już istniejących na najbliższe lata.</p>
78	<p>Sądzę, że pomocne będą skuteczniejsze pomiary ruchu rowerowego, włącznie z wprowadzaniem liczników rowerzystów na głównych</p>



	trasach.
79	Powinno być więcej pieniędzy na strategiczne inwestycje jak kładki, tunele i budowę niezależnych tras rowerowych.
80	<p>odwagi w myśleniu życzę i nie przejmować się samochodowym hejtem. 'Zbuduj a przyjadą.' Patrząc po ilości e-hulajnóg, rowerów, rolek i deskorolek itp. Mikro mobilność to zdecydowanie przyszłość miejskiego ruchu.</p> <p>Uważam, że warto się zastanowić 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 można było takim rowerem śmiało jechać. Tu pewnie jakieś doświadczenia ze skandynawii będą pomocne.</p>
81	Stała kontrola nawierzchni ścieżek rowerowych i bieżące remonty. Sprawdzanie ich przejezdności i eliminowanie ewentualnych kolizji czy nagle kończących się ścieżek rowerowych.
82	Rowerowa obwodnica Wrocławia - od Ślęzy obok rzeki do Odry
83	Budowa Zielonych Tras Rowerowych. Skomunikowanie rowerowo centrum Wrocławia. PILNE !!!
84	* konieczne jest zwiększenie finansowania dedykowanego projektom stricte rowerowym.
85	<p>Dodatkowe opinie: Kwestie bezpieczeństwa. 1. Ustawa i wprowadzić wymianie rowerów na drodze przez samochód minimum w odległości 1,5 metra, czyli na pasie obok. teraz Samochody wymijają rowerzystów 50 cm od nich i nic sobie z tego nie robią, trzeba to ustalić aby wymijanie było po przeciwległym pasie, tak jak samochód wymija samochód. 2. Nakaz jazdy w kasku po ulicy. 3. Bezwzględne pierwszeństwo na ulicy dla rowerzysty przed samochodem. 4. LIKWIDACJA WARUNKOWEJ STRZAŁKI SKRĘTU W PRAWO!!! 90% kierowców wymusza pierwszeństwo na krzyżówkach z tą strzałką!!! STRZAŁKA W PRAWO TO NAJBARDZIEJ DENERWUJĄCA KWESTIA KTÓRA POPRAWI JAKOŚĆ JAZDY ROWEREM W MIEŚCIE!</p>
86	Wydaje mi się, że dobrym pomysłem są przejazdy rowerowe pod mostami (kilka takich już mamy). Brakuje też jakiejś kładki rowerowej w okolicach mostu/lasu Rędziańskiego.
87	Nowe inwestycje powinny mieć osobne DDR i chodniki - brak nowych CPR



88	<p>Wypełniłem ta ankietę, ale szczerze nie wierzę że poświęcony czas coś zmieni. Poprzednie planowania, konsultacje, w większości nie zostały zrealizowane. Robimy ponownie dobry PR, tak jak budowanie ciągów pieszo rowerowych... Wolałbym odwrócić proces i budować gdzie się da infrastrukturę żywcem kopiowaną z rowerowych miast, a potem ją konsultować. Wrocław jest miastem pro-samochodowym, dawno stracił prym w zmianach na rzecz poprawy ruchu rowerowego. Komunikację rowerową upycha się się gdziekolwiek, aby tylko nie zmniejszyła powierzchni dla aut. Konstruują ją ludzie, którzy roku nie przejeżdżili na rowerze w mieście, żenada.</p>
89	<p>Przebudowa głównych skrzyżowań - pl Jana Pawła II, pl Społeczny i Dominikański na przyjazne pieszym, rowerzystom i komunikacji zbiorowej</p>
90	<p>Większość bezpiecznej infrastruktury rowerowej znajduje się poza centrum. Rowerzystów przybywa, ale brakuje solidnej edukacji wszystkich użytkowników ruchu. Jest wiele miejsc, gdzie jako rowerzysta musze sie teleportowac z jezdni na nagle pojawiajace sie drogi rowerowe, na druga strone jezdni. Notorycznie spotykam się z niebezpiecznymi sytuacjami ze strony kierowców i nie czuje się bezpiecznie. Nie wyobrażam sobie wożenia dziecka w takich warunkach.</p> <p>Dodatkowo nie widać ŻADNYCH inicjatyw dotyczących bezpieczeństwa samych rowerów. Połowa ludzi kupuje kradzione rowery na targu, ilość kradzieży jest porażająca i nie widać działań, które miałyby to wspierać.</p> <p>Dodatkowo właściwie ŻADNA nowa inwestycja nie wspominając o starszych nie posiada wystarczającej ilości stojaków rowerowych. 10 miejsc na rowery na 100 mieszkań to patologia w tak rowerowym mieście jak wrocław.</p>
91	<p>Jak najwięcej ścieżek rowerowych, szczególnie planowanie nowych ścieżek już na etapie MPZP, a nie dopiero po wyrastających jak grzyby po deszczu inwestycjach deweloperów. Najpierw przemyślana infrastruktura i komunikacja miejska, a potem inwestycje, to powinno być motto Wrocławia.</p>
92	<p>Brakuje połączenia rowerowego pomiędzy ul. Dyrekcyjną a Armii Krajowej umożliwiającego komunikację centralnej części Hub z osiedlem Powstańców Śląskich.</p>
93	<p>Bardzo ciężko jest wyjechać z miasta rowerem (w kierunku zachodnim). Leśnica, wyjazd na wilkszyn, jarnołów, nie mają ścieżek</p>



	rowerowych i często dochodzi do niebezpiecznych sytuacji
94	<p>Przeniesienie trasy rowerowej w parku staromiejskim. Obecne poprowadzenie trasy powoduje krzyżowanie się ciągów pieszych z rowerowym, zagraża bezpieczeństwu dzieci i rowerzystów. Wejście do parku zasłonięte płotem i całkowicie niewidoczne dla nadjeżdżających od strony górki Partyzantów. Wyjście parku koło fontanny -postawienie bramek niewiele zmieniło. Zakręt przy murze parku(koło pegaza) - całkowity brak widoczności drogi za zakrętem i ponowne skrzyżowanie dróg pieszej i rowerowej przy bramie parku. Przesunięcie bliżej fosy rozwiązuje te wszystkie problemy.</p>
95	<p>Jako osoba codziennie dojeżdżająca rowerem do pracy biurowej w centrum Wrocławia z osiedla Pawłowice uważam, że w ostatnich latach całkowicie pominięto północny - wschód naszego miasta i osoby tam mieszkające. Od granicy Mostów Warszawskich w kierunku Psiego Pola nie było JAKIEJKOLWIEK inwestycji rowerowej w ostatnich wielu latach.</p> <p>Cały czas nie jest wykorzystywany także na tym kierunku potencjał dróg przy istniejących rzekach i wałach (m.in. rzeka Dobra, Widawa, Odra). Od wielu lat np. apelujemy do władz Wrocławia o usunięcie istniejących absurdalnych przerw w trasach rowerowych / drogach serwisowych przy Widawie; miejsca te są niebezpieczne i stanowią barierę dla wielu osób, które rezygnują z codziennego korzystania z roweru. Działania w ramach WBO są potrzebne, ale niestety bez bezpośredniego wsparcia miasta, właściwy rezultat nie zostanie osiągnięty.</p> <p>Uważam, że rozwój sieci rowerowej winien być bardziej równomierny i sprawiedliwy (aktualnie koncentrację działań widać na kierunku południowym oraz zachodnim).</p>
96	<p>Najbardziej istotne są inwestycje w centrum oraz łączące centrum z osiedlami. Brak spójnej sieci oznaczać będzie tylko pozorowanie działań rowerowych.</p> <p>Konieczne jest zachowanie i rozwój roweru miejskiego z bezpłatnym okresem wypożyczenia, jako elementu, który przyciąga nowe osoby do roweru.</p>
97	<p>Rozmowy z firmami znajdującymi się poza granicami miast, w celu rozbudowy siatki połączeń również w te miejsca.</p>



98	<p>1. kładki nad rzekami są ważne. Widawa; Ślęza, docelowo też Odra, choć to będzie bardzo drogie.</p> <p>2. lobbowanie na rzecz wzmocnienia wiedzy praktycznej o tym jak jeździć samochodem i jak traktować rowerzystów. Idealnie byłoby gdyby obowiązkowym elementem nauki jazdy były zajęcia praktyczne na temat tego jak traktować rowerzystów. To wymaga stałego lobbowania na poziomie samorządowym. i zmiany przepisów.</p>
99	<p>każdą z tych tras, które są projektowane powinno się przed zaakceptowaniem przejechać na rowerze.</p> <p>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</p>
100	<p>Dobudowa tras rowerowych w miejscach, gdzie ich brakuje.</p> <p>Priorytetowo obręb osiedla Sołtysowice (ul. Sołtysowicka, al. Poprzeczna), to miejsce gdzie istnieje pilna potrzeba wybudowania ścieżek rowerowych, ze względu na ich obecny brak.</p>
101	<p>Projektowanie bezkolizyjnych ścieżek rowerowych czyli nie wydzielanie ich na jezdnii. Tworzenie wiat rowerowych zadaszonych/objętych miejskim monitoringiem w najbardziej popularnych miejscach Wrocławia tj. Rynek, zoo, bulwary nad Odrą, plac społeczny, największe parki a</p>
102	<p>Brak</p>
103	<p>Więcej ścieżek rowerowych na osiedlach, np ulica Inżynierska, Krucza, Gajowicka</p>
104	<p>Obranie kierunku na zwiększenie ruchu rowerowego kosztem samochodowego. Kampania promocyjna i organizacja ruchu. Dzisiaj by przejechać skrzyżowanie np. Ślężna AK należy się co chwila zatrzymywać na światłach oraz przejechać na drugą stronę. To skrzyżowanie to jest około 10 minut straty. Samochody przejeżdżają je na raz. A to tylko przykład bo takich skrzyżowań jest znacznie więcej.</p>
105	<p>Połączenie dzielnic ze sobą, a nie tylko dzielnic samych w sobie z centrum.</p>
106	<p>Trzeba zapewnić ludziom dobrą bazę pod to, by zechcieli się przesiadać na rowery. Bo bez infrastruktury nie zachęcimy niechętnych.</p>
107	<p>Więcej tras powinno być budowanych i w szybszy sposób</p>
108	<p>Łączenie ścieżek rowerowych w jeden spójny system.</p>



109	Wykonanie mikro połączeń tras rowerowych aby podomykać cały system ścieżek rowerowych.
110	<p>Miasto rozpoczęło program budowy wiat rowerowych na komunalnych podwórkach, co jest bardzo dobrym pomysłem. Chcę zwrócić uwagę, że na blokowiskach mieszkańcy właściwie nie mają możliwości korzystania z roweru, bo nie mają gdzie go przechowywać. Same drogi rowerowe w takich warunkach nie wystarczą.</p> <p>Miasto powinno szukać sposobu na odblokowanie potencjału wzrostu ruchu rowerowego z tych obszarów. Program budowy parkingów rowerowych w centrum skutkował pierwszym boorem, ale aby jeździć rowerem z pkt. A do B, trzeba móc go przechowywać nie tylko w docelowym pkt. B.</p>
111	<p>Brakuje połączenia ścieżką Muchoboru Wielkiego z FAT oraz Oporowem. Przez ulicę Krzemieniecką przejeżdża bardzo dużo aut, nie tylko w godzinach szczytu, przejazd rowerem jest niebezpieczny, dobrze by było zlokalizować w tej okolicy drogę rowerową. Dużo osób dojeżdża także w okolice Oporowa, ścieżka rowerowa pozwoliłaby na bezpieczne przejechanie ulicą Awicenny. Dobrze by było aby powstał również trakt pieszo-rowerowy (Kładka) łącząca ulic Trawową z Francuską. Przydałoby się również połączenie drogą rowerową Muchoboru Wielkiego ze Smolcem, ścieżka rowerowa urywa się w gminie Kąty Wrocławskie, brakuje wrocławskiego odcinka.</p>
112	Zdecydowanie należy budować infrastrukturę jak na dworcowej, aczkolwiek skuteczniej oddzieloną od samochodów
113	<p>Przekierowywanie ruchu rowerowego na drogi osiedlowe strefy [30] i parki.</p> <p>Ruch rowerowy wzdłuż głównych arterii powinien być wygaszony.</p>
114	<p>Należy dokończyć budowę spójnego systemu tras rowerowych szczególnie na obszarze centrum miasta. To centrum jest najważniejsze dla rowerzystów, ponieważ tam podróżuje najwięcej osób. Obecnie każda trasa prowadząca do centrum ma mniejsze lub większe luki w infrastrukturze rowerowej, które uniemożliwiają bezpieczny dojazd do centrum na całej długości. Najistotniejsza jest tutaj ulica Świdnicka, która stanowi przedłużenie tras na Karkonoskiej i Powstańców Śląskich z największym zmierzonym ruchem rowerowym we Wrocławiu. Rowerzyści którzy dojeżdżają od południa zmuszeni są do korzystania z niebezpiecznej jezdni na</p>



	Świdnickiej, po której poruszają się samochody w większości zdecydowanie szybciej niż 30 km/h. Bardzo niebezpieczne jest przecięcie z autami skręcającymi w prawo w Kościuszki. Kto zdecydowałby się tam jechać razem ze swoimi dziećmi?
115	Myślę, że ważne, aby wszystkie nowe inwestycje dla rowerzystów dobrze zostały omówione zanim zostaną wprowadzone, tak żeby zarówno rowerzyści jak i kierowcy i piesi mogli dowiedzieć się, dlaczego i po co takie rozwiązanie. Wówczas będzie można wprowadzać coraz śmielsze rzeczy bez obawy, że kierowcy się obrażą.
116	Przed wszystkim trasy rowerowe muszą być oddzielone od ruchu samochodowego. Ze względu na spaliny i bezpieczeństwo. Niewiele osób zdecyduje się na wycieczkę z dziećmi jadąc wzdłuż sznura aut a jazda po chodniku wśród pieszych też nie jest wygodna. Wiele osób dorosłych też rezygnuje z roweru jeśli musi jechać po ciasnej drodze rowerowej na którą notorycznie najeżdżają samochody nie wspominając o tirach i autobusach.
117	Nie mam takich.

ZAŁĄCZNIK 7 – NADESŁANE E-MAILE

Zachowano pisownię oryginalną.

E-mail nr 1

Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia

Szanowni Państwo,

przesyłam proponowaną przez Towarzystwo Upiększania Miasta Wrocławia mapę tras rowerowych wraz z proponowanymi nowymi kładkami i przejazdami kolejowymi, w razie trudności z dostępem służymy też wersją w postaci shapefile:

<https://niedakh.carto.com/builder/4a14df6d-453c-4d5c-90f2-df462b9b8f85/embed>

Z poważaniem,
Piotr Szymański
Prezes TUMW



E-mail nr 2

Stowarzyszenie Akcja Miasto

Od: Jakub Nowotarski
Do: Konsultacje, t.mincer feps.home.pl
Data: 13.07.2021 23:21
Temat: Jak rozwijać komunikację rowerową

Szanowni Państwo,

Przesyłam nasze ogólne uwagi w ramach kończących się dziś konsultacji.

Kłaniam się,
Jakub Nowotarski
Prezes Stowarzyszenia Akcja Miasto
600-892-720
www.akcjamiasto.org
www.facebook.com/akcjamiastowro

1. 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 być łączony z budową infrastruktury rowerowej przy okazji inwestycji drogowych i tramwajowych. 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.
 2. Wykonywanie dróg w sposób bezpieczny, bez odcinków na jezdni (odseparowany od ruchu samochodowego), tak by każdy rowerzysta (także rodzic z dzieckiem) miał zapewnione jak największe bezpieczeństwo.
Przykładowy odcinek do korekty: pl. Orłąt Lwowskich.
 3. Ustalenie priorytetu na ciągłość tras zamiast ilości oddanych kilometrów.
 4. Wykonywanie ścieżek z odpowiednią szerokością, tak by pomieścić bezpiecznie zwiększający się ruch rowerowy.
 5. Dokończenie budowy wszystkich rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
-



6. Doprowadzenie do końca 2023 roku istniejących rowerowych tras głównych określonych w ramach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego do spełnienia PODSTAWOWYCH WYMOGÓW DLA GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH określonych w Tab 4, rozdziale 3.1.1 wydawnictwa Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego - TOM 1 z kwietnia 2021 roku.
7. Zapewnienie aby nowo powstałe trasy główne również spełniały wymogi wspomniane w poprzednim punkcie.
8. Dbanie o jakość nawierzchni:
 1. Program poprawy nawierzchni z kostki do asfaltowych (lub alternatywnych w pobliżu drzew, np. typu terraway)
 2. Kontrola nierówności na nowych asfaltowych drogach dla rowerów w okresie gwarancji
9. 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 zmniejszania nagrzewania się nawierzchni - np. używanie czerwonego/pomarańczowego asfaltu.
10. Priorytetowe dokończenie projektów rowerowych z WBO (niedokończone projekty aż z 2017 i 2018 roku: <https://www.facebook.com/groups/rowerowywroclaw/posts/4068054053302184/>)
11. Zapewnienie ciągłości tras rowerowych rozumianych również jako brak konieczności zmiany strony jezdni.

Przy jeździe miejskiej częste zmiany strony jezdni powodują wydłużenie drogi i czasu podróży, straty czasu na światłach, niebezpieczeństwo kolizji z pojazdami. We Wrocławiu tylko na ul. Grabiszyńskiej mamy sensowną infrastrukturę rowerową na dłuższym odcinku.

Chociażby na ul. Legnickiej często nie ma ciągłości drogi dla rowerów, co albo zmusza do kilkukrotnej zmiany strony jezdni, albo zachęca do przejechania odcinka chodnikiem (np. przy Kauflandzie).
12. 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).



13. Wprowadzenie rzeczywistego priorytetu dla ruchu rowerowego w centralnej strefie dostępności komunikacyjnej poprzez wyznaczenie dróg rowerowych kosztem likwidacji pasów ruchu dla samochodów oraz miejsc parkingowych.
14. Zamknięcie centralnej strefy dostępności komunikacyjnej dla transportu indywidualnego z wyłączeniem mieszkańców strefy.
15. Do końca 2022 roku wprowadzenie systemu informacji przestrzennej dla rowerzystów informujących o preferowanych i bezpiecznych drogach dojazdu w wybranych kierunkach w oparciu o istniejący na dany moment system tras rowerowych. Powinien się opierać zarówno na mapach z zaznaczonymi trasami jak i systemie drogowskazów wzdłuż tras.
16. Regularna aktualizacja (raz do roku) systemu informacji przestrzennej dla rowerzystów, w oparciu o zmiany, remonty i nowe trasy rowerowe.
17. Niezależna od Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego realizacja całości ciągu Promenady Krzyckiej w tym Etapu 1 do końca 2025 roku.
18. Na trasach głównych i aglomeracyjnych zastąpienie odcinków zrealizowanych jako ciągi pieszo rowerowe drogami dla rowerów. Realizuje to rzeczywiste nadanie priorytetu ruchowi rowerowemu, jednocześnie nie zabrania pieszym korzystania z tych dróg w przypadku braku chodników, jedynie zgodnie z priorytetem określa pierwszeństwo na tych drogach.
19. Korekta sygnalizacji świetlnej tak, aby na trasach głównych wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej współczynnik opóźnienia nie przekraczał 15 s na 1 km.
20. Dla 10 najbardziej newralgicznych miejsc w centrum:
 1. Świdnicka / Bożego Ciała / Widok
 2. Sądowa / Świebodzka / Muzealna / pl. Muzealny
 3. Szewska / pl. Nankiera / pl. Nowy Targ
 4. Legnicka - pl. Jana Pawła II - św. Mikołaja
 5. pl. Dominikański i przebudowa pasów rowerowych - Kołtąta / Skargi / Kazimierza
 6. Traugutta / Kościuszki / Komuny Paryskiej / kładka z Przedmieścia Oławskiego na Wzgórze Partyzantów / Krasińskiego
 7. Pl. Orłąt
 8. Sienkiewicza
 9. Pułaskiego
 10. Stawowa (dwukierunkowa droga dla rowerów od Swobodnej do Kościuszki po zachodniej stronie)



zlecenie opracowania dokumentacji projektowej do połowy 2022 r.

E-mail nr 3

Nadawca: osoba prywatna

=====

We Wrocławiu osiedle Ratyń nie ma nawet chodnika dla pieszych także ścieżka rowerowa trasa, Leśnica ulica trzmielowicka przez miodowa, szkolna bardzo by się przydała w gazecie czytałam, że można zgłosić ulice ,bo będą Państwo robić drogi rowerowe

=====

Informacja - ścieżki rowerowe.

E-mail nr 4

Nadawca: osoba prywatna

Z inicjatywy mieszkańców Wysokiej, Ślęzy i Bielanych prowadzona jest dyskusja o dalszej rozbudowie ścieżek rowerowych. Wsie już teraz mają potencjał średniego miasta.

Po otwarciu trasy Karkonoska – Bielany możliwe są dalsze ruchy. Jest kilka wariantów przebiegu. Przesyłam mapę potencjalnych korytarzy. Mapa została sporządzona przez zawodowych architektów po oględzinach terenu przez czynnych rowerzystów. Każdy z wariantów ma swoje wady i zalety. Np.

- Wariant T1 jest kosztowny (na terenie gminy Kobierzyce wymaga budowy drogi) i przebiega przez tereny nieurbanizowane. Po stronie Wrocławia nie wymaga większych nakładów.
- Wariant T2 wymaga szczególnych rozwiązań technicznych nad Ślężą w okolicach ulicy Karkonoskiej (setki pieszych przechodzą pod wiaduktem ul. Karkonoskiej) , jest trudny do realizacji po stronie Kobierzyc (konieczne wywłaszczenia) . Nie badaliśmy możliwości budowy ścieżki na zachodnich terenach Torów Partynice (na odcinku od rzeki Ślęzy do nowej stacji kolejowej przy ul. Zwycięskiej). Ale ten wariant może być bardzo efektywny. W przyszłości tworzyłby wielokilometrową promenadę wzdłuż rzeki Ślęzy.
- wariant T3 jest możliwy do szybkiej i taniej realizacji. I raczej powinien powstać w pierwszej kolejności (ze względu na duże natężenie ruchu drogowego wzdłuż ul. Ołtaszyńskiej i rosnące zainteresowanie). Do



rozwiązania jest sprawa ewentualnej kolizji przestrzennej, związanej z planowaną (?) linia tramwajowa.

-Wariant T4 wymagałby uporządkowania ciągu ulic (od Agrestowej we Wrocławiu do Chabrowej na terenie Kobierzyc, co samo w sobie byłoby korzystne. Na terenie Kobierzyc przebiega przez tereny nieurbanizowane.

Możliwe są realizacje w etapach lub rozwiązania mieszane.

Wyboru optymalnego wariantu (-ów) wymaga m.in.

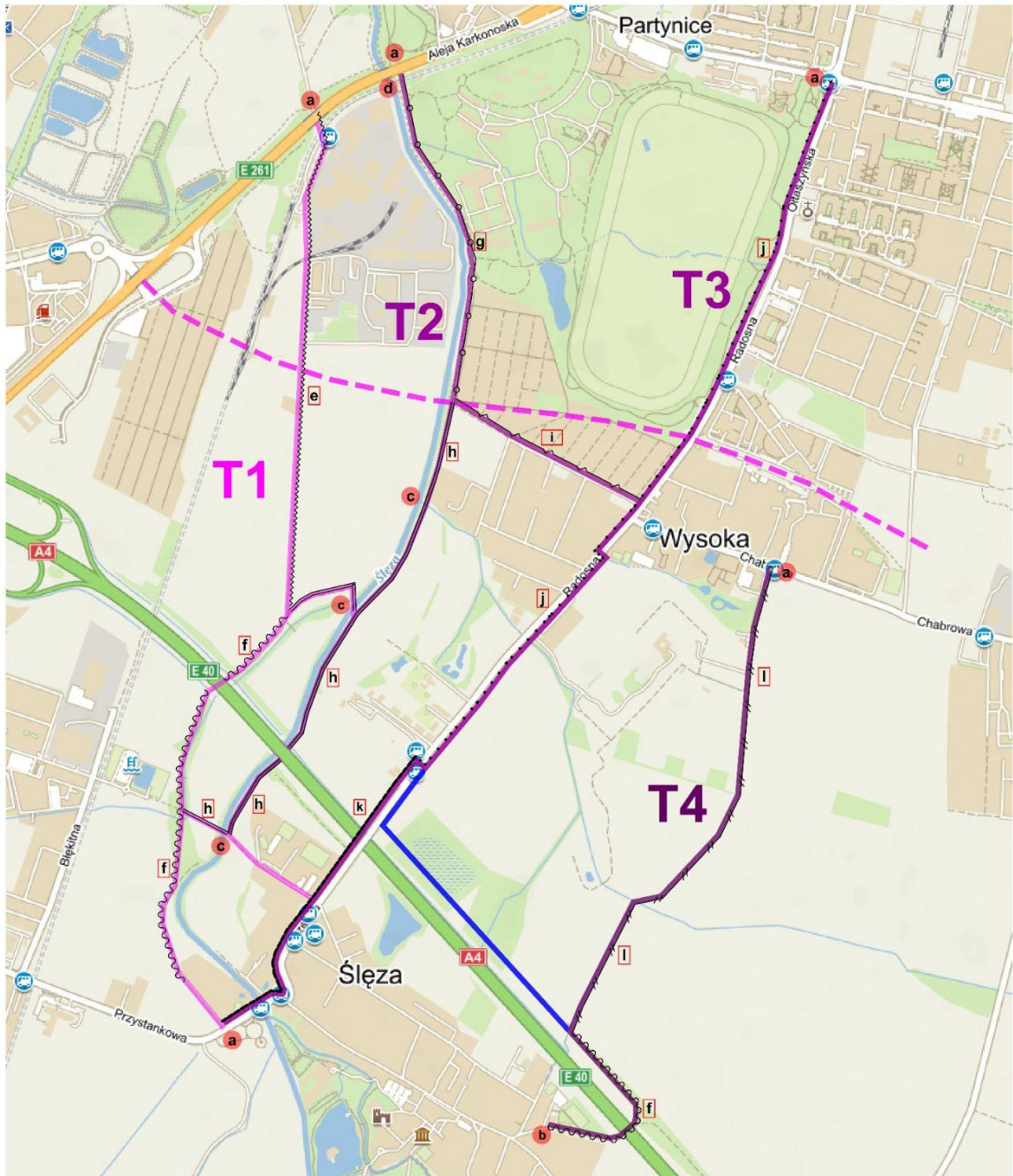
1. Sensowne włączenie nowych ścieżek do istniejącego lub planowanego układu na terenie Wrocławia.
2. „Odciążenie” od rowerzystów istniejących na terenie Torów Partynice ścieżek, przez co rozumiemy stworzenie nowych ścieżek, umożliwiającej szybki przejazd lub objechania Torów. Spacerowanie lub bieganie na Torach cieszą się coraz większą popularnością. W dni świąteczne ruch rowerowy jest utrudniony i czasami kolizyjny. Dokładanie dodatkowego ruchu rowerowego na istniejących ścieżkach nie wydaje się celowe.
3. Sensowne włączenie nowych ścieżek do ostatniego odcinka tzw. wschodniej obwodnicy Wrocławia (odcinek Bora Komorowskiego-Karkonoska. Aktualnie kończony jest projekt, przewidujący budowę ścieżki rowerowej. Jesteśmy w kontakcie z projektantami i – jako mieszkańcy- staramy się pilnować, aby projekt zapewniał m.in. łatwe włączenie innych ścieżek rowerowych

Władze Kobierzyc są przychylne, na razie wszystko jest w fazie dyskusji. Proszę potraktować mapę jako inspirację.

Pozdrawiam



PROPONOWANE TRASY ROWEROWE PARTYNICE/WYSOKA/OŁTASZYN - ŚLĘZA



--- TRASA ROWEROWA WZDŁUŻ PROJEKTOWANEJ WOW
--- T1 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OŁTASZYN - ŚLĘZA
a WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH
c ISTNIEJĄCA DROGA DO ADAPTACJI NA TRASĘ ROWEROWĄ
f BUDOWA NOWEJ TRAS NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ

--- T2 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OŁTASZYN - ŚLĘZA
a WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH
c KONIECZNA PRZEPRAWA PRZEZ RZEKĘ ŚLĘŻĘ LUB CIEKI WODNE
d KONIECZNY PRZEJAZD POD WIADUKTEM I MOSTEM KOLEJOWYM
g WAŁ DO REMONTU I BUDOWA TRAS ROWEROWEJ
h KONIECZNY WYKUP GRUNTU OD PRYWATNYCH WŁAŚCICIELI I BUDOWA TRAS ROWEROWEJ
i TRASA ROWEROWA W RAMACH OSIEDLOWEJ ULICY DZIAŁKOWEJ

--- T3 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OŁTASZYN - ŚLĘZA
a WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH
j BUDOWA NOWEJ TRAS ROWEROWEJ W PASIE DROGOWYM UL. RADOSNEJ
k RUCH ROWEROWY W RAMACH ISTNIEJĄCEJ UL. PSZENNEJ
--- ŁĄCZNIK POMIĘDZY TRASAMI T3 I T4

--- T4 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OŁTASZYN - ŚLĘZA
a WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH
b WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH DROG
f BUDOWA NOWEJ TRAS NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ
i TRASA ROWEROWA W TERENIE NIEZAGOSPODAROWANYM
--- ŁĄCZNIK POMIĘDZY TRASAMI T3 I T4



E-mail nr 5

Dzień dobry

W załączeniu kilka informacji, reszta w e - formularzu

2. Jeśli masz propozycje innych działań informacyjnych, promocyjnych i edukacyjnych, to opisz je. Dla kogo należy je prowadzić? Czego powinny one dotyczyć?

Jednym z działań o którym słyszałem jest wyłączenie z budowy pasa ulicy obsługującego inwestycję budowy szkoły przy ul. Cynamonowej trasy rowerowej. Toteż wszelkie wielkie hasła są do kitu, bo albo realizuje się zadania dla poprawy bezpieczeństwa, albo rzuca się hasłami. Dla mnie gdy wspomniana trasa została wyłączona z inwestycji, oraz narzucone planem trasy rowerowe na Lipie Piotrowskiej zostały anulowane uzgodnieniami urzędu, cała ta akcja to wielka ściema. To że się zrobi jakąś malowankę w centrum Wrocławia nie świadczy o inicjatywie związanej z promowaniem tras rowerowych. Proszę wrócić do realnego wybudowania tras rowerowych na Lipie Piotrowskiej w tym przy planowanej szkole i scalić ją z trasami wybudowanymi przez deweloperów - tak, bo np. Dach Bud wybudowała, ale miasto nie kontynuuje tych tras. Tak samo jak w Pełczyńskiej - zrobiono kawałek i odtrąbiono sukces. Niech Po Pełczyńskiej w godzinach szczytu te osoby przejadą od Kominiarskiej do Kminkowej. Tak się buduje na osiedlach oddalonych od centrum, bo nie są atrakcyjnie odbierane przez urząd miasta. Informacje to nie wszystko. Najpierw trzeba zainwestować w dobry program, taki z głową, a potem rzucać hasłami o trasach rowerowych. Ja kilka pomysłów na budowę tras rowerowych podałem łącznie z opisem. Wszystkie zostały zignorowane. Od 2016 nalegałem na poprawę bezpieczeństwa i przebudowę niebezpiecznej trasy wzdłuż Obornickiej - poprawiono mały odcinek i wprowadzono kolizje z przystankami autobusowymi i wjazdami na teren jednostki wojskowej, a malowanka do ronda Kielara pozostała, a powinna ta część drogi zostać przebudowana i odseparowana (nie białą linią) ale trwałą skuteczną barierą (trawnik, bruk - raczej podniesienie jej z płaszczyzny jezdni. Bardzo proszę przejechać całą trasę (właśnie w godzinach szczytu) od ul. Bałtyckiej przez Rondo Kielara, ul. Pełczyńską do Świniań i do granic Wrocławia i odczytać moje komunikaty na ten temat wysyłane do urzędu. Proszę też pamiętać że BRW odrzuciło budowy tras rowerowych wzdłuż np. Obwodnicy Autostradowej - dobry bezpieczny teren pomiędzy Pełczyńską a Żmigrodzka/Sułowską, a także dalej, a drugą stronę na Rędzin. W Rzeszowie i innych miastach takie tereny (niezabudowane) są



wykorzystywane na tzw. cyklostrady. Bo nie chodzi o batalię na rzecz rowerzystów w centrum miasta, ale na peryferiach również. Mamy piękne tereny, ale nieudostępnione dla rowerzystów. Oprócz tego nikt nigdy nie sprawdził, ilu rowerzystów korzysta z tras dla nich dedykowanych, ani nie utrzymuje tych tras w stanie należytym, nie dba się o bezpieczeństwo, malowania znikają i rowerzyści się gubią na skrzyżowaniach, wjeżdżają na chodniki, jadą ulicami wzdłuż obok będących tras rowerowych (np. ul. Swobodna po stronie północnej, Obornicka wylot z miasta). W celu analizy można przeglądać monitoringi uliczne oraz te w pojazdach komunikacji miejskiej - to są dobre poglądowe materiały. Proszę też sprawdzić, ile dzieci korzysta z tras rowerowych w mieście i dlaczego tak nieliczni się decydują, ja też bym nie pojechał wzdłuż Piłsudskiego i kilku innych ulic. Niestety, ale mam wrażenie, że malowanki tras rowerowych są robione dla wprawnych, odważnych rowerzystów, a zapomina się o pozostałych uczestnikach tras rowerowych. Co z tego, że nastąpi edukacja w budowanej szkole przy Cynamonowej odnośnie korzystania z trasy rowerowej, gdy trzeba będzie powiedzieć, że jej nie ma, bo urząd ma w planach tę trasę zbudować (chyba) za dobrych parę lat, jak może jakiś deweloper da się złapać na umowę jej wykonania.

3. Czy masz jakieś propozycje dotyczące lokalizacji stacji wypożyczenia WRM? Czy uważasz, że któraś z lokalizacji powinna zostać zmieniona? Czy uważasz, że potrzebne są inne dodatkowe lokalizacje?

Na Lipie Piotrowskiej, gdzie jest strefa ruchu uspokojonego, jest jedno takie miejsce, przy Cynamonowej. Dla mieszkańca ul. Kaparowej, Gorczykowej i innych jest to nieatrakcyjne, bo oddalone ok. 800 m do ponad kilometra. Oprócz tego nie ma na Lipie Piotrowskiej tras rowerowych oprócz wybudowanych przez DACH BUD na terenach ich inwestycji. Jest za to ruchliwa i wypełniona samochodami, w tym pokaźną ilością samochodów ciężarowych i Tirów ul. Pełczyńska nie spełniająca mimo wielu remontów funkcji trasy rowerowej - a można było poprowadzić ul. Waniliową i Lawendową wpinając do trasy od ul. Kominiarskiej, ale się nie chciało lub się nie myślało.

4. Czy masz jakieś sugestie dotyczące możliwości korzystania z roweru publicznego w okresie zimowym?

Opony zimowe, podgrzewane siodełka. Chyba te 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. Cały problem to ten, że nagle w okresie zimowym,



jesiennie-zimowym płaszczyzna tras rowerowych są puste. Ludzie wracają do samochodów i komunikacji publicznej i żorzeczą, że muszą stać w korkach bo nie mogą przez trasy rowerowe normalnie się przemieszczać. I stąd wracam do moich propozycji, aby trasy rowerowe wyłaniać z chodników, a nie poprzez malowanki na jezdniach. Zwracałem też uwagę, że w okresie opadów śniegu, deszczu malowanki przestają być widoczne i stanowią zagrożenie bezpieczeństwa dla użytkowników (przykład znowu z ul. piłsudskiego), gdzie raz jedzie się po jezdni, a raz po chodniku. Te miejsca wyznaczone dla rowerów były kompletnie niewidoczne i nie sprzątane. To nie sztuka, aby kupić rowery i pomalować pas oddzielający samochody od rowerzystów, ale trzeba zbudować cały system. Są przecież w urzędzie urzędnicy, jak Pan Chojnacki i jego zespół, to niech wezmą się za rozwiązanie tego problemu (ja mogę społecznie coś podpowiedzieć, ale oni za te prace wdrożeniowe i opłacane z naszych podatków są wynagradzani). Jeśli chce się być organizatorem życia Wrocławian, to trzeba do tego podejść rzetelnie, a nie tylko, że się coś wymaluje na tysiące złotych postawi rower i każe się jeździć bo samochodem nie da rady. Te pytanie jest 100% słuszne i bardzo wymowne. Tej zimy wiele ulic nie było odśnieżanych np. na Lipie Piotrowskiej, ulica Pełczyńska - i jak mają poruszać się rowerzyści? Choćby mieli za darmo jeździć tydzień to dbając o własne bezpieczeństwo nie wsiądą na rower. Pisałem o myśleniu. No tak, bo trzeba myśleć i trzeba wiedzieć, że zimą są mrozy, zalega śnieg, a tras rowerowych się nie przygotowuje na taką możliwość. Też ważne, niech po deszczu, czy po opadach śniegu, Panie i Panowie z urzędu miasta przejadą przez kilka tygodni po tym co sami wyznaczyli i niech sami też odpowiedzą na te pytania. Ja na niektóre jestem w stanie dać odpowiedzi, ale są to bardzo trudne rozwiązania, lecz możliwe.

5. Jak oceniasz pomysł wprowadzenia abonamentu miesięcznego, pozwalającego na korzystanie z roweru miejskiego bez dodatkowych opłat do 60 minut na przejazdy w ciągu każdego dnia? Ile wynosiłaby akceptowalna przez Ciebie wysokość takiego abonamentu?

Wiadomo, że sprawy ekonomiczne są drażliwe. Ponieważ miasto zachęca do takich podróży po mieście i wydaje miliony złotych na malowania, odświeżania malowań, i stwarza warunki ku temu, aby z konieczności, a nie z własnej inicjatywy z roweru korzystać, to uważam, że miasto powinno dokładać do korzystających z rowerów. Bo to nie ja, nie ktoś inny doprowadził do czasem konieczności skorzystania z roweru, ale miasto.

6. WRM umożliwia najem rowerów specjalnych jak np. rowerów typu cargo (towarowych), rowerów ze wspomaganielem elektrycznym, rowerów



dziecięcych czy handbike'ów (rowerów z pedałami ręcznymi). Co sądzisz o takim rozwiązaniu? Czy masz jakieś propozycje dotyczące wypożyczania takich rowerów?

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. Ja o tym także pisałem, czyli o niedostosowaniu malowanek tras rowerowych dla dzieci i osób starszych.

7. Spośród ościennych gmin dla Wrocławia wskaż te, z którymi w Twojej opinii powinno się połączyć w pierwszej kolejności z wrocławską siecią dróg rowerowych.

Bo Wrocław powinien w końcu zadbać o swoich mieszkańców, aby rekreacyjnie skorzystali w rowerów jadąc np. do Obornik Śląskich np na kąpielisko w Paniowicach w Pęgowie, Wilczynie Leśnym, czy do lasów, czy wałami nadwidawskimi, nadorzańskimi, ale z odpowiednim dojazdem do nich. Niestety stratedzy od rowerów o tym nie myślą widząc rowerzystów tylko z punktu A miasta do punkt B miasta z koszykiem ewentualnie po mleko czy po odbiór z InPostu. O tym piszę ile tylko mogę, ale byłem i jestem ignorowany w przypadku przejazdów rowerami w celu rekreacyjnym. O ole wiem to wybudowano na Bielany na zakupy trasę pieszo-rowerową wzdłuż Karkonoskiej - i to wszystko?. Te kierunki które podałem istnieją np od granicy Wrocławia do Trzebnicy (trochę pourywane, ale z biedą trasy roweropodobne są). Obecnie będą też z czasem budowane na terenie gminy Oborniki Śląskie. Na razie tylko przejazd leśny, lub po wale nadodrzańskim, Pytanie jest źle zadane. Bo nie chodzi o kolejność, ale o zasadę. Pisałem po wielokroć o budowie trasy pełnosprawnej, bezpiecznej i autonomicznej na Oborniki Śląskie (dołączałem także szkice) np. wzdłuż zachodniej strony kolejowej na Poznań z miejscami rekreacyjnymi, bo od Hallera do Obwodnicy Śródmiejskiej coś jest, wystarczy tylko przedłużyć, bo nawet droga gruntowa wzdłuż torów kolejowych także jest - proste, a tyle razy odrzucone, mimo wsparcia planistycznego.

8. Czy wśród istniejących tras rowerowych są według Ciebie elementy, które należałoby poprawić? Wpisz swoje propozycje podając konkretne lokalizacje i opis zmian.

Tak i to wiele elementów.



1. Jeśli to możliwe zlikwidować malowanki i przenieść trasy rowerowe na strefy chodnikowe n. Piłsudskiego, ominąć przystanek autobusowy przed mostem Uniwersyteckim, na Obornickiej
2. Wybudować kładkę pieszo-rowerową przez Odrę w pobliżu mostu Osobowickiego, wyszerzyć trasę rowerową wzdłuż Bałtyckiej, zlikwidować malowanki na Obornickiej przebudowując trasę rowerową poprzez oddalenie jej od jezdni i poprzez podniesienie jej płaszczyzny.
3. wybudować wyjazd na Oborniki Śląskie wzdłuż zachodniej strony torów kolejowych.
4. Nie niszczyć jezdni, ale wyznaczać trasy rowerowe wspólne z chodnikami (jak na Piłsudskiego np.)





E-mail nr 6

URZĄD GMINY
Aleja Pałacowa 1
55-040 Kobierzyce

RINiŚ.7010.8.2021-1

Kobierzyce, dnia 12.7.2021r.

Szanowna Pani
Monika Kozłowska - Święconek
Dyrektor Biura
Zrównoważonej Mobilności
ul. Gabrieli Zapolskiej 4
50-032 Wrocław

Dotyczy: Planu działań rowerowych do 2030r.

Serdecznie dziękuję za otrzymane w ostatnich dniach zaproszenie do udziału w trwających konsultacjach w zakresie rozwoju ruchu rowerowego. Niestety, z uwagi na okres urlopowy, w którym otrzymaliśmy pismo, nie zdążymy już zaprosić mieszkańców Gminy do wzięcia w nich udziału tak, aby zapewnić im, zwłaszcza w sezonie wakacyjnym, odpowiednio dużo czasu na wyrażenie swojej opinii. Ponadto zamieszczona na stronie www.wroclaw.pl 14 czerwca ankieta i formularze zawiera szereg ciekawych zagadnień, ale kierowana jest głównie do mieszkańców Wrocławia. Jak najbardziej jednak chcielibyśmy dokonać takich konsultacji ważnych, łączące nasze Gminy zagadnień. Jak dowiedzieliśmy się w dzisiejszej rozmowie telefonicznej z przedstawicielem Państwa Urzędu jest taka możliwość, z uwagi na dość długie jeszcze terminy opracowywania Planu.

Wobec powyższego rozważamy zamieszczenie dla mieszkańców Gminy na naszej stronie www i facebooku prośbę o kierowanie do nas w formie elektronicznej do ok. **5 sierpnia br.** propozycji dot. tego tematu, a następnie prześlemy je Państwu zbiorczo.

Tymczasem przekazuję Państwu nasze stanowisko w sprawie rowerowych połączeń międzygminnych oparte na dotychczasowych własnych analizach, a także docierających do Urzędu wnioskach. Zagadnienia te są w dużej części przedmiotem naszych wrocławsko – kobierzyckich spotkań i rozmów, ale dla usystematyzowania zbieramy je w poniższym zestawieniu.

- 1. Trasy aglomeracyjne.** W 2018r. powstało opracowanie zlecone przez Miasto Wrocław, które przewidywało spójny system znakowania tras aglomeracyjnych, rysunek poniżej.



Schemat sieci rowerowych



Identyfikacja tras rowerowych

Wrocław/2018

Ponieważ w tym czasie kończyliśmy w ramach partnerskiego zadania z Wrocławiem dużą inwestycję budowy dróg dla rowerów i chodników w „Węźle Bielańskim” oraz w ramach własnych zadań wytypowaliśmy szlak z Bielan Wr. do Kobylnice, oznaczyliśmy już perspektywnie naszą trasę symbolem T3, zgodnie z Państwa opracowaniem i w porozumieniu z Oficerem Rowerowym Wrocławia. Wpłynęła na to posiadana już wówczas informacja, że Wrocław planuje budowę drogi dla rowerów wzdłuż Al. Karkonoskiej do spięcia z ul. Francuską w Bielanach, co da możliwość wyznaczenia komfortowej trasy Wrocław – Kobylnice. Ostatecznie stało się to w 2021r. i uważamy to za bardzo duży sukces naszej współpracy. Dlatego prosimy o dalszą realizację systemu oznakowania, a w pierwszej kolejności naszej wspólnej – już gotowej T3 na odcinku od Bielan do centrum miasta. Na naszym terenie znaki są wykonane zgodnie z aktualnymi przepisami ruchu drogowego, tj. pomarańczowymi znakami z rodziny R-4, a ustawione w Kobylnicach znaki wskazują nie tylko kierunek ale i odległości m. in. do Wrocławia. Uważamy za zasadne skorzystanie z wykonanego schematu także w kierunkach innych gmin, w miarę powstawania odpowiedniej infrastruktury.

- 2. Utrzymanie tras i poprawa bezpieczeństwa.** Na terenie gminy Kobylnice np. trasę T3 traktujemy jako główny istniejący już komunikacyjny szlak rowerowy, stąd staramy się o wykonanie infrastruktury rowerowej na odcinkach, gdzie rośnie natężenie ruchu samochodowego (trasa w większości przebiega po drogach lokalnych o małym natężeniu ruchu, ale następuje jego wzrost np. przy terenach inwestycyjnych). Obecnie projektujemy odcinek ciągu pieszo – rowerowego (cpr) na drodze Kobylnice – Chrzanów. Uważamy za niezbędne stałe monitorowanie istniejących już tras oraz reagowanie na zmieniające się uwarunkowania oraz prowadzenie bieżących prac inwestycyjno - remontowych.
- 3. Nowe połączenia rowerowe z Wrocławiem.** W związku z rosnącą popularnością roweru nie tylko w wymiarze rekreacyjnym i turystycznym, ale również jako środka



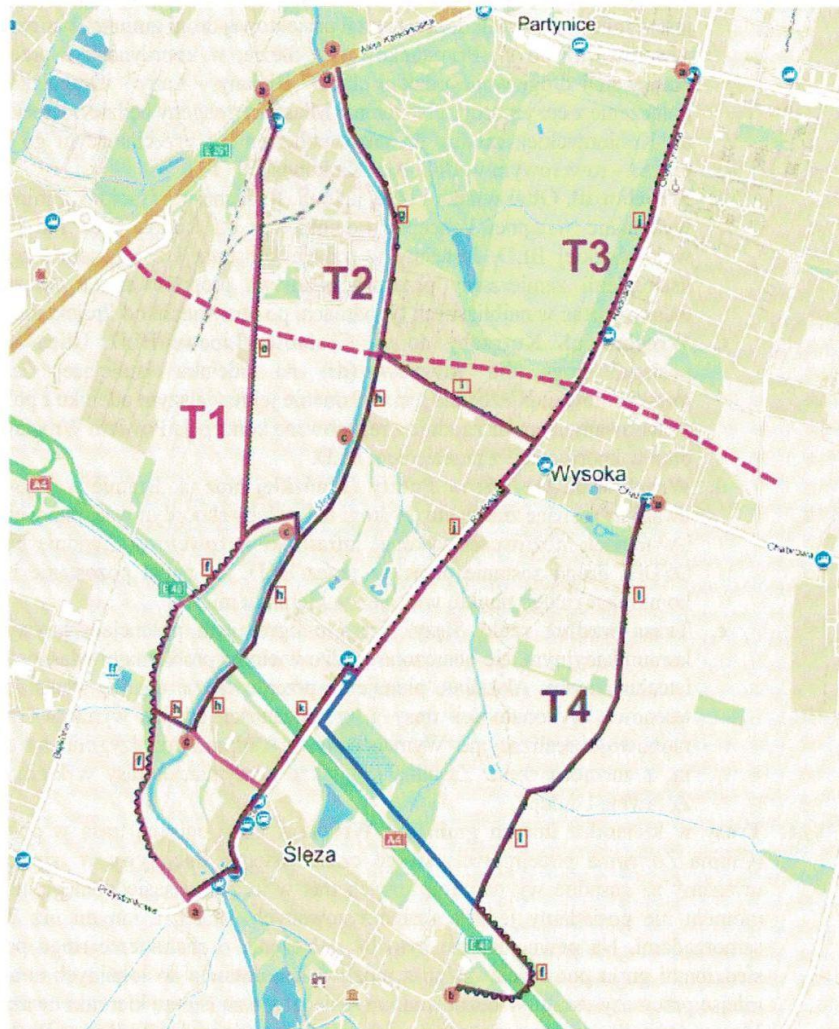
bieżącej komunikacji, powstaje konieczność budowy kolejnych połączeń rowerowych poza trasą T3. Są to następujące propozycje:

- a. **Wrocław, ul. Kobierzycka** i dalej jako ul. Niebieska w obrębie Bielany. Gmina jest w trakcie realizacji dokumentacji projektowej drogi gminnej z infrastrukturą rowerową aż do ul. Przystankowej w Ślęzie, w koordynacji z przecięciem planowanej drogi wojewódzkiej „BŁD” Bielany – Łany – Długołęka (cenne połączenie z cpr tej drogi). Na terenie Miasta wymagany będzie odcinek wzdłuż ul. Kobierzyckiej, miałby on także połączenie z przecinającym go ciągiem pieszo – rowerowym wzdłuż Alei Karkonoskiej (T3).
 - b. **Wrocław ul. Ołtaszyńska** i dalej jako ul. Radosna w Wysokiej. Gmina zleciła wykonanie wstępnej koncepcji odcinka cpr od Ronda Ojca Pio do drogi wojewódzkiej BŁD. Jesteśmy w trakcie konsultacji z Miastem i zgodnie z ustaleniami zamierzamy przekazać Państwu proponowane rozwiązanie do dalszych prac w najbliższych tygodniach, po otrzymaniu od Projektanta.
 - c. **Wrocław ul. Kutrzeby** do ul. Chabrowej/Lipowej/BŁD. Ulica Kutrzeby posiada drogę dla rowerów (dr) na odcinku istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Niezbędne jest wykonanie jej na dalszym odcinku i połączenie z planowanym cpr/dr zgodnie z realizowaną koncepcją Powiatu Wrocławskiego oraz w koordynacji z przecięciem BŁD.
 - d. **Wrocław ul. Obrońców Poczty Gdańskiej** oraz ul. Bratnia w Wysokiej. Z uwagi na rosnące znaczenie tej drogi należałoby skoordynować plany obu gmin i w ramach możliwości wykonać infrastrukturę rowerową. Zgodnie z planami DSDiK droga zostanie przecięta przez BŁD, ale nadal pozostanie istotna z komunikacyjnego punktu widzenia w kierunku miasta.
 - e. **Trasa wzdłuż rzeki Ślęzy**. Trasa o ogromnym potencjale turystyczno – komunikacyjnym, ale obciążona bardzo wieloma problemami własnościowymi i technicznymi. Aktualnie planujemy przeprowadzić analizę własnościowo – terenową wykonalności trasy i w zależności od jej wyników rozważyć możliwości realizacyjne. Wymagana jest współpraca międzygminna a także m. in. z zarządcą rzeki. Zasadna jest także kontynuacja trasy w kierunku gm. Żórawina i dalej.
4. **Trasy w kierunku innych gmin niż Wrocław**. Poza opisaną trasą w punkcie 3e (Gmina Żórawina podejmowała swego czasu wstępne inicjatywy w tym zakresie) uważamy za zasadne wyznaczenie innych tras w kierunku sąsiednich gmin. Na ten moment nie posiadamy jednak skonkretyzowanych ustaleń z innymi niż Wrocław samorządami. Na pewno istotne było by połączenie o charakterze ringu pomiędzy siedzibami gmin powrocławskich z możliwością dotarcia do lokalnych atrakcji lub miejsc pracy czy usług. W bezpośrednim sąsiedztwie za istotne kierunki uważamy np. Masyw Góry Ślęzy w gm. Sobótka, szlak międzynarodowy EV9 i Dolina Bystrzycy w gm. Kąty Wrocławskie, Muzeum Powozów w gm. Żórawina, ale docelowo także i w kierunku naszych sąsiadów na południu, tj. gm. Jordanów i Borów albo trasy Odra Velo na północy (nie tylko we Wrocławiu). W zależności od natężenia ruchu, sieci dróg śródpolnych, własności gruntów, każdorazowo należy rozważać czy trasy wymagają budowy dedykowanej infrastruktury, czy też akceptowalne będzie ich wyznaczenie np. po drogach transportu rolnego, osiedlowych ze spowolnieniem ruchu itp. co pozwoli zachować większą realność finansową inwestycji.
5. **Lokalne inicjatywy**. Zamieszczam proponowaną siatkę połączeń z sołectwa Wysoka z sąsiednimi miejscowościami jaka dotarła do nas m. in. w formie propozycji zgłoszonej do opracowań Instytutu Rozwoju Regionalnego. W znacznej części obejmuje ona połączenia opisane w punkcie 3 pisma. Dla lepszej czytelności mapkę



przekażemy też w formie elektronicznej na wskazany adres daniel.chojnacki@um.wroc.pl

PROPONOWANE TRASY ROWEROWE PARTYNICE/WYSOKA/OLTASZYN - ŚLEZA



- | | |
|--|--|
| --- T1 TRASA ROWEROWA WOKÓŁCIE PRZEDZIEMNIEJ WÓW | --- T3 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA W RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OLTASZYN - ŚLEZA |
| --- T2 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA W RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OLTASZYN - ŚLEZA | --- T4 MOŻLIWA TRASA ROWEROWA W RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OLTASZYN - ŚLEZA |
| --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH | --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH |
| --- ISTNIEJĄCA DROGA DO ADAPTACJI NATURALNE ROWEROWIA | --- ISTNIEJĄCA DROGA DO ADAPTACJI NATURALNE ROWEROWIA |
| --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ | --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ |
| --- MOŻLIWA TRASA ROWEROWA W RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OLTASZYN - ŚLEZA | --- MOŻLIWA TRASA ROWEROWA W RELACJI PARTYNICE/WYSOKA/OLTASZYN - ŚLEZA |
| --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH | --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH |
| --- KONIECZNA PRZEPRAWA PRZEZ ROZCIE ŚLEZĘ LUB CIĘG WODNY | --- KONIECZNA PRZEPRAWA PRZEZ ROZCIE ŚLEZĘ LUB CIĘG WODNY |
| --- KONIECZNY PRZEJAZD POD WAGŁKAMI / MOSTEM NADLEJĄCYM | --- KONIECZNY PRZEJAZD POD WAGŁKAMI / MOSTEM NADLEJĄCYM |
| --- WAŁ DO ROZKURTU / BUDOWA TRASY ROWEROWEJ | --- WAŁ DO ROZKURTU / BUDOWA TRASY ROWEROWEJ |
| --- KONIECZNY WYKUP GŁĘBI NIŻEJ OD PRZEWIĄZANYCH WŁĄCZENIEM / BUDOWA TRASY ROWEROWEJ | --- KONIECZNY WYKUP GŁĘBI NIŻEJ OD PRZEWIĄZANYCH WŁĄCZENIEM / BUDOWA TRASY ROWEROWEJ |
| --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU | --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU |
| --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH | --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH |
| --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ | --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ |
| --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU | --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU |
| --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH | --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH |
| --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ | --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ |
| --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU | --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU |
| --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH | --- WŁĄCZENIA DO ISTNIEJĄCYCH TRAS ROWEROWYCH |
| --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ | --- BUDOWA NOWEJ TRASY NA ISTNIEJĄCEJ DRODZE GRUNTOWEJ |
| --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU | --- TRASA ROWEROWA W RAMACH OBSZARU LUB CYCLOPARKU |

6. **Rower miejski.** Rozważamy przystąpienie do systemu wrocławskiego, prowadzimy w tej sprawie rozmowy z Państwem, rozważamy możliwe lokalizacje.



Pozostajemy oczywiście otwarci na omawianie szczegółów opisanych rozwiązań rowerowych. Uważamy współpracę w tym zakresie za niezbędną i wyrażamy dużą satysfakcję z dotychczasowych wspólnych przedsięwzięć. Liczymy, że nasze informacje będą pomocne.

Zup. Wójta
Rafał Krasicki
Kierownik Referatu Inwestycji
Nieruchomości i Budownictwa


Do wiadomości elektronicznie:

1. Referat Dróg Transportu i Mienia Komunalnego



E-mail nr 7



Szóstka
Spółdzielnia Mieszkaniowa

Spółdzielnia Mieszkaniowa „Szóstka”
54-129 Wrocław ul. Bajana 31a
tel.: 71 782 10 55 fax: 71 351 68 84
www.smszostka.pl
e-mail: sekretariat@smszostka.pl
NIP: 894-24-12-215 Regon: 931177150
KRS nr: 0000070952
Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Fabrycznej
we Wrocławiu-VI Wydział Gospodarczy KRS

URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
KANCELARIA

Wpł. 06-07-2021

Wrocław, 30.06.2021r.

Podpis: Magdalena Błaszczak

D/WI 405/2021



URZĄD MIEJSKI WROCŁAWIA
WYDZIAŁ SPRAW SPOŁECZNYCH
Wydział Partycypacji Społecznej
Urząd Miejski Wrocławia
Biuro Zrównowazonej Mobilności
ul. G. Zapolskiej 4
50-032 Wrocław

Wpł. 06-07-2021

(10)

L. dz.

00216612/2021

dot.: konsultacji społecznych ws. przygotowania *Planu działań rowerowych do 2030r.*

W nawiązaniu do E-SPOTKANIA dla mieszkanki i mieszkańców Wrocławia, które odbyło się w dniu 23.06.2021r., w imieniu społeczności zamieszkującej zasoby naszej Spółdzielni, uprzejmie prosimy o uwzględnienie w przygotowywanym *Planie działań rowerowych do 2030r.* wykonania trasy rowerowej, która umożliwi mieszkańcom centralnej części Wrocławia dojazd rowerem na odpoczynek do Parku Tysiąclecia. Proponowany przez nas przebieg trasy łączy istniejącą ścieżkę rowerową w ul. Lotniczej z istniejącymi ścieżkami rowerowymi w ul. Granicznej i ul. Strzegomskiej przez ul. Bajana (koniecznie tędy, gdyż ulica ta przebiega między dwoma dużymi osiedlami SM „Piast” i SM „Szóstka”), następnie przez ul. Bystrzycką (dojazd do nowopowstającego Parku między ulicami Idzikowskiego i Metalowców), ul. Koszalińską, ul. Kołobrzeską, ul. Żernicką, ul. Płaską (Park Tysiąclecia).

Załącznik graficzny:

Planowane odcinki trasy rowerowej.

Otrzymują:

1. Adresat.
2. Wydział Partycypacji Społecznej UM Wrocławia
ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław.
3. Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53, 50-030 Wrocław.
4. Rada Nadzorcza SM „Szóstka”.
5. D – a/a

Z-ca Prezesa Zarządu
Z-ca Dyrektora Spółdzielni

inż. Aneta Migas

Prezes Zarządu
Dyrektor Spółdzielni

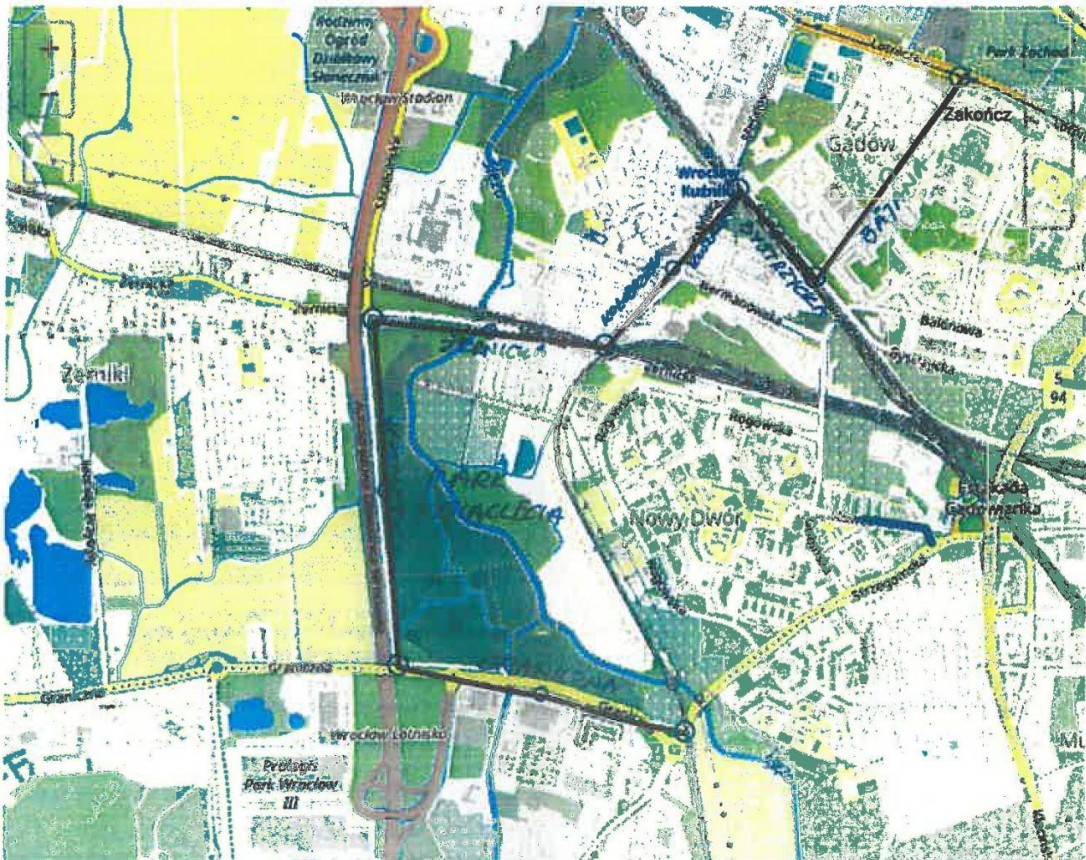
inż. Dariusz Ryglowski



Biuro Zrównoważonej Mobilności zbadało połączenia wrocławskich osiedli z siecią tras głównych, a w przypadku osiedli peryferyjnych – również z węzłami przesiadkowymi. Osiedla, które z ich perspektywy posiadają najłabsze połączenia to szczególnie: Brochów, Muchobór Wielki, Sołtysowice, Strachocin, Swojczyce oraz Zakrzów.

Możesz tutaj wypowiedzieć się w następujący sposób:

- Spośród wskazanych odcinków wybierz maksymalnie pięć, które w Twojej opinii powinny powstać w pierwszej kolejności. Koniecznie uzasadnij swój wybór.
- Narysuj swoje propozycje brakujących odcinków i je uzasadnij.





łączenia wrocławskich osiedli z siecią tras
ch – również z węzłami przesiadkowymi.
Najlepsze połączenia to szczególnie: Brochów,
Śródczyce oraz Zakrzów.

7 sposob:

maksymalnie pięć, które w Twojej opinii
są konieczne. Koniecznie uzasadnij swój wybór.
Wskazanie dodatków i je uzasadnij.

SPÓŁDZIELNIA MIESZKANIOWA
„SZÓSTKA” (1)
54-129 Wrocław, ul. Bajana 31a
tel (71)782-10-55 fax (71)351-68-84
NIP 894-24-12-216 REGON 931177150



KOMENTARZ

ZAPROPONOWANE ROZWIĄZANIE
UMÓŻLIWI MIESZKAŃCOM
CENTRALNEJ CZĘŚCI WROCŁAWIA
POSTĘP KOMEREM DO PARKU
TYSIĄCLECIA NA ODPOCZYNEK –
OD UL. LEGNICKIEJ PRZEZ UL. LOTNICZĄ,
BAJANA, BYSTRZYCKĄ, KORALIŃSKĄ,
KOŁOBRZESKĄ, ŻERNICKĄ, PŁASKĄ
(PARK TYSIĄCLECIA) PRZEZ
UL. GRANICZną DO UL. STAREGOMSKIEJ.

Prezes Zarządu
Dyrektor Spółdzielni
Z-ca Prezesa Zarządu
Z-ca Dyrektora Spółdzielni
mgr inż. Aneta Migas mgr inż. Daniel Byglowski



E-mail nr 8



Wrocław, dn. 13.07.2021 r.

**Głos w konsultacjach społecznych pt. „Jak rozwijać komunikację rowerową?”,
dotyczących przygotowania Planu działań rowerowych Wrocławia do 2030 roku**

Aby przemieszczanie się rowerem na terenie Zakrzowa można było nazwać wygodnym i bezpiecznym, konieczne są uzupełnienia odcinków dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych oraz zmiany w istniejącej już infrastrukturze. Poniżej przedstawiamy listę niezbędnych w naszej opinii zmian:

1. Budowa drogi dla rowerów wzdłuż al. Sobieskiego obsługującej okolice ul. Zatorskiej i teren między ul. Zatorską a Odolanowską (planowane osiedle Mieszkanie+)
2. Ułatwienie poruszania się wewnątrz Osiedla Psie Pole-Zawidawie poprzez budowę połączenia Zakrzowa ze Zgorzeliskiem (np. trasą ul. Mirkowskiej, która połączyłaby ul. Bierutowską z ul. Kiełczowską)
3. Budowa dojazdu do stacji kolejowej Wrocław Psie Pole od strony ul. Siedzikówny oraz ul. Bierutowskiej (Wrocławskiego Parku Biznesu, DHL-u i innych zakładów zlokalizowanych przy tej ulicy)
4. Budowa DDR-u w kierunku Lasu Zakrzowskiego (trasa EuroVelo 9)
5. Likwidacja kłopotliwych punktów na istniejącej drodze dla rowerów wzdłuż al. Sobieskiego i ul. Krzywoustego:
 - a) przejazd pod wiaduktem w ciągu ul. Bora-Komorowskiego
 - b) brak oznakowania i ciągłości na odcinku od ul. Sycowskiej do ul. Krzywoustego (fragment przy stacji benzynowej to jedno z bardziej niebezpiecznych miejsc na trasie)
 - c) przejazd koło przystanku autobusowego pod wiaduktem w ciągu ul. Kowalskiej
6. Budowa DDR-u po północnej stronie ul. B. Krzywoustego na odcinku od wałów Widawy do CH Korona.

Wymienione kwestie wydają się nam nieporównywalnie ważniejsze od powstania ciągów pieszo-rowerowych planowanych w ramach remontu wiaduktów w ciągu al. Sobieskiego, gdyż wynikają z potrzeb artykułowanych nam przez mieszkańców naszego osiedla od dłuższego czasu.

Z poważaniem

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Zmieniaj Zakrzów

Monika Głińska



ul. Charkowska 9
51-203 Wrocław

zmieniajzakrzow@gmail.com
www.facebook.com/ZmieniajZakrzow