

Ad I

Punkt 2 Poprawa infrastruktury dla ruchu rowerowego:

- rozszerzyć sieć rowerową o gminy podmiejskie (we współpracy z tymi gminami),
- połączenie infrastruktury rowerowej w spójną sieć,
- tworzenie i rozwijanie sieci parkingów rowerowych,
- bezpieczne i wyodrębnione drogi rowerowe,
- poprawa oznakowania dróg rowerowych,
- drogi rowerowe prowadzące wokół rynku + dodatkowe parkingi rowerowe, zakaz wjazdu rowerów na rynek.

UWAGA: dobre chęci, ale brakuje konkretów. Ile kilometrów, o jakich parametrach, do kiedy?

Punkt 16 Tramwaj połączony ze ścieżką rowerową do 2030 roku

UWAGA tramwaj ze ścieżką rowerową, prowadzone razem a niezależne od układu drogowego, to bardzo nowoczesne rozwiązanie. Upraszcza skrzyżowania, ułatwia sterowanie sygnalizacją. W nowoczesnym planowaniu taki korytarz stanowi „kręgosłup” osiedli, które łączy, a drogi dla samochodów prowadzą po ich obrzeżach.

Ad XI

UWAGA Ogólna:

Pkt 1, 4, 9, 10 najbardziej konkretne. W szczególności pkt 9 zawiera wymierną kwotę liczbowa (100 mln/rok) – jest to taka rekomendacja, z której realizacji można potem miasto rozliczać.

Ad XII

UWAGA Ogólna:

Skuteczność kampanii edukacyjnych (pkt 2 i 4) jest bardzo ograniczona – badania pokazują, że przy poprawnej organizacji ruchu 97-99% rowerzystów porusza się zgodnie z przepisami. W sytuacji błędów w infrastrukturze lub organizacji ruchu odsetek ten szybko spada i akcje edukacyjne niewiele pomagają. Edukacja potrzebna jest przy wprowadzaniu nowych rozwiązań, dużych zmianach itp.

Punkt 15 Dokończenie systemu tras rowerowych w centrum (równoważnie: 10 mln zł rocznie na trasy rowerowe w rowerowej strefie centralnej zaznaczonej w Studium);

Uwaga: wyróżnia się jako zawierający konkretną kwotę (aczkolwiek dość skromną w porównaniu z XI.9).