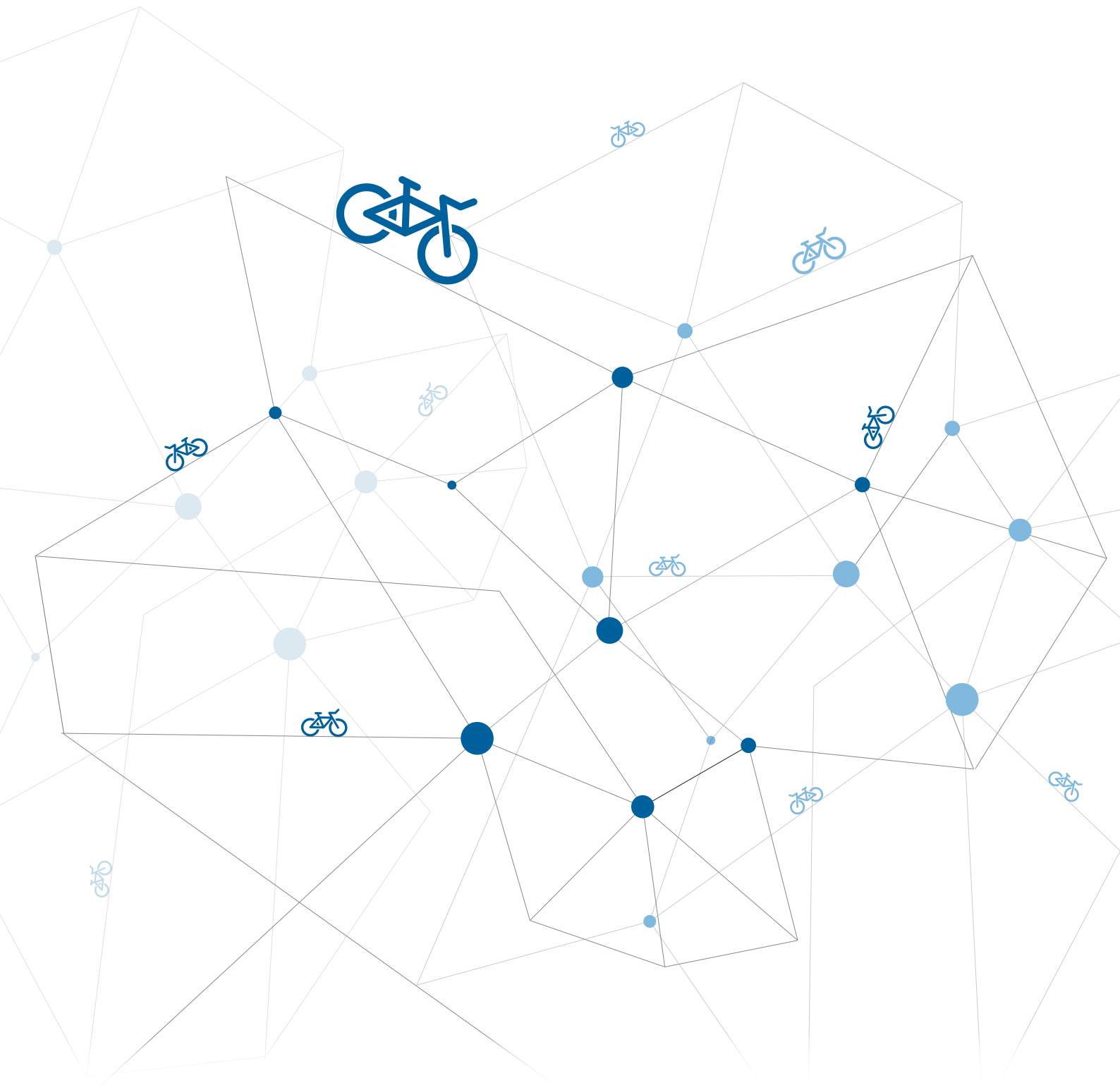


PLAN DZIAŁAŃ ROWEROWYCH DO 2030 ROKU



SPIS TREŚCI

Wstęp.....	2
Analizy sieci tras rowerowych.....	3
Udział mieszkańców.....	5
Obszary działań.....	8
15 celów operacyjnych planu.....	9
1. Trasy rowerowe.....	12
1.1 Główne i alternatywne trasy rowerowe.....	12
1.2 Połączenie wrocławskich osiedli z siecią tras rowerowych.....	14
1.3 Połączenie tras w centrum miasta.....	16
1.4 Połączenie tras rowerowych w sieć.....	17
1.5 Połączenia międzygminne.....	20
1.6 Podniesienie standardu istniejących tras.....	21
1.7 Budowa tras rowerowych w ramach innych inwestycji.....	24
2. Parkingi rowerowe.....	25
2.1 Stojaki wolnostojące.....	25
2.2 Bezpieczne parkingi przy miejscach zamieszkania.....	26
2.3 Parkingi typu Bike and Ride.....	27
3. Działania informacyjne, promocyjne i edukacyjne.....	29
3.1 Działania skierowane do dzieci i młodzieży - program "Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNI".....	29
3.1.1 Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej (RSMA).....	30
3.1.2 Rowerowy Maj.....	31
3.1.3 Rowerowe działania edukacyjne.....	31
3.2 Działania skierowane do dorosłych.....	33
3.2.1 "W kółko kręcę".....	33
3.2.2 Działania skierowane do studentów.....	34
3.2.3 Działania na wrocławskich osiedlach.....	34
3.2.4 Oznakowanie tras rowerowych.....	34
3.2.5 Logistyka rowerowa.....	35
4. Wrocławski Rower Miejski.....	36
Warianty finansowe.....	37

Plan działań rowerowych do 2030 roku to dokument zbierający rekomendowane kierunki rozwoju infrastruktury rowerowej oraz działań edukacyjno-promocyjnych.

Potrzeba stworzenia planu wynika przede wszystkim z konieczności priorytetyzacji poszczególnych inwestycji oraz usystematyzowania innych działań na rzecz ruchu rowerowego.

Wskazane w dokumencie **cele operacyjne** mają pomóc osiągnąć **cel główny** - 15% udziału ruchu rowerowego w modal split we Wrocławiu.

Plan wskazuje zatem najważniejsze potrzeby rowerowe Wrocławia na najbliższe lata. Ich realizacja będzie wymagała olbrzymiego zaangażowania zarówno samego urzędu miejskiego Wrocławia, spółek miejskich ale również instytucji zewnętrznych. Wiele z tych potrzeb, szczególnie w kontekście infrastruktury, wymaga terenów, uzgodnień, które w momencie publikacji planu nie są jeszcze pozyskane. Stąd może okazać się, że realizacja części nie będzie po prostu możliwa zgodnie z rekomendacją Planu. Dodatkowo, inne nieznane obecnie sytuacje mogą wyniknąć w trakcie i mogą wymagać różnych interwencji nieopisanych w planie. Otwartość na sytuacje niemożliwe do przewidzenia w momencie pisania poniższego dokumentu jest zatem wpisana w jego charakter. Dobrym przykładem może być odcinek drogi dla rowerów realizowany przez dewelopera czy z Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego. Często przewiduje jedynie krótszy odcinek drogi dla rowerów i w takich momentach warto uwzględnić rozszerzenie zakresu, aby trasy tworzyły maksymalnie spójną sieć tras rowerowych.

Pomimo tego podjęte zostaną zdecydowane kroki, aby zawarte poniżej priorytety zostały zrealizowane do 2030 roku.

Analizy sieci tras rowerowych

W ramach przygotowywania materiałów do Planu działań rowerowych przeprowadzone zostały analizy dla następujących elementów:

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2018 r. (Kierunki zagospodarowania przestrzennego - polityka zrównoważonej mobilności);
- analizy przestrzenne dla poszczególnych tras głównych;
- dostępność danej trasy w zasięgu 3 i 5 minut;
- spełnienie wymogów CROW¹;
- zasadność ekonomiczna;
- ustaleń z Panelu Obywatelskiego;
- konsultacji społecznych;
- opinii społecznej Rady ds. Polityki Rowerowej.

Podstawowym szkieletem systemu tras rowerowych w mieście są trasy główne i alternatywne do nich. Mają one za zadanie zapewnić najważniejsze połączenia komunikacyjne zapewniając powiązania pomiędzy źródłami i celami podróży (dom, praca, edukacja, zakupy, kultura, etc.).

W ramach przygotowywania "Planu działań rowerowych do 2030 roku" przeanalizowane zostały wymagania CROW dla korytarzy głównych tras rowerowych we Wrocławiu.

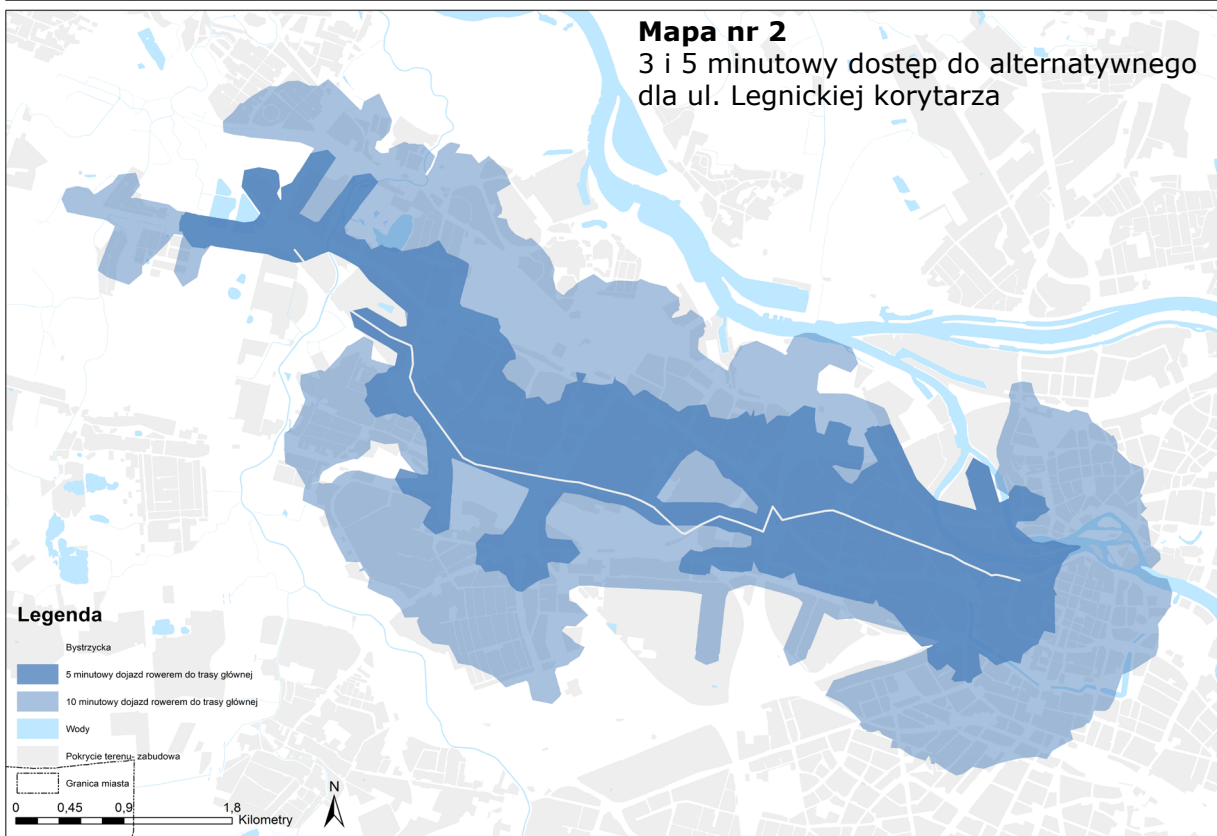
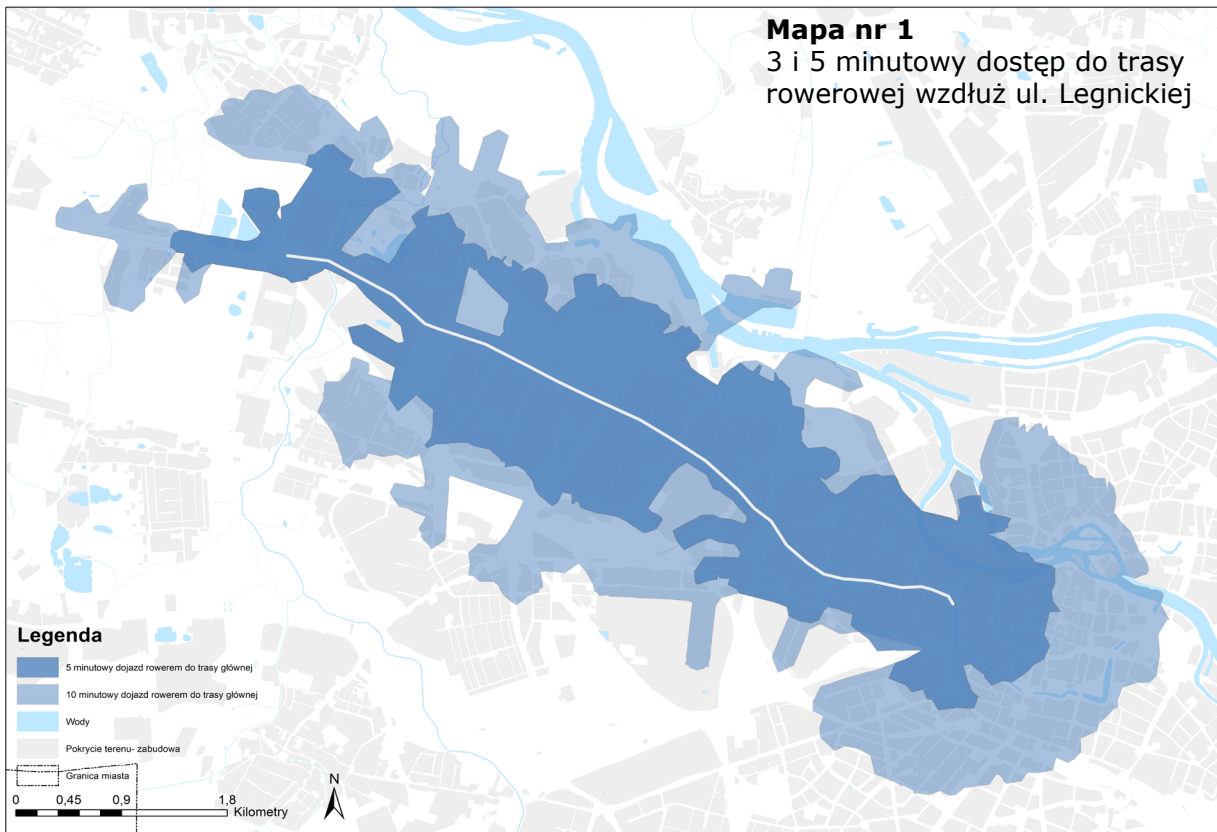
Dla części z nich szczególnie kontekst **Bezpośredniości**, **Bezpieczeństwa** i **Atrakcyjności** jest trudny do spełnienia. Trudność w spełnieniu wymogu **Bezpośredniości** wynika z faktu, że wzdłuż głównych połączeń drogowych funkcjonuje rozbudowana liczba sygnalizacji świetlnych. Ta z kolei zmusza rowerzystów do zbyt częstych postojów, wydłużając czas podróży. Wzdłuż głównych ciągów trudno również zachować wymóg **Bezpieczeństwa**. Duże natężenie ruchu, duża liczba relacji skrętnych (przede wszystkim w prawo) skutkują obniżeniem faktycznego bezpieczeństwa oraz mają wpływ na obniżone poczucie bezpieczeństwa wśród rowerzystów. Również **Atrakcyjność** to parametr trudny do zachowania wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Bliskość ruchu zmotoryzowanego, brak izolacyjnej zieleni skutkuje obniżoną atrakcyjnością takich połączeń.

W związku z powyższym, w celu poprawy parametrów sieci tras głównych, a tym samym spełnienia wymagań **CROW** wytyczone zostały dodatkowe korytarze realizujące powiązania w alternatywny sposób. Korytarze te podlegały analogicznym analizom jak trasy główne.

¹ www.crow.nl 5 wymogów CROW:

1. Spójność - 100% źródeł i celów na trasie dostępne rowerem
2. Bezpośredniość - współczynnik wydłużenia trasy nie większy niż 1,3
3. Wygoda - opóźnienie maks. 15 sek/ 1 km trasy, brak przewyższeń i oporów toczenia
4. Bezpieczeństwo - minimalizacja punktów potencjalnych kolizji
5. Atrakcyjność - atrakcyjne otoczenie, powiązanie z funkcjami miasta, zieleni, przestrzenie publiczne

Przykładowa analiza dotyczyła ulic Legnickiej i alternatywnego korytarza dla niej biegnącego od Stadionu przez Ślęzę (obecnie brak takiego połączenia) ulice Stargardzką, Metalowców, Bystrzycką, Dąbrówki, Stacyjną, Zachodnią, Sikorskiego i nową kładką przez Fosę Miejską.



Legnicka

- główna trasa rowerowa
- istnieje na dużym odcinku
- niski standard - wymaga wielobranżowej przebudowy
- duża liczba skrzyżowań
- brak zieleni
- intensywny ruch samochodowy
- intensywnie zagospodarowany pas drogowy
- zamieszkanie i usługi po obu stronach - dwukierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach
- dostępność w ciągu 5 minut - **85 tys. osób**

Bystrzycka / Zachodnia / Sikorskiego

- alternatywna trasa rowerowa
- mała liczba skrzyżowań z sygnalizacją świetlną
- kręty przebieg choć mimo to mniejsze wydłużenie niż Legnicka
- mała liczba samochodów
- trasa w otoczeniu zieleni
- droga dla rowerów po stronie zabudowy mieszkaniowej i usług
- regulacja statusu działek pod usługi - zmiana mpzp
- dostępność w ciągu 5 minut - **74 tys. osób**

Powyższa analiza wskazała, że trasa alternatywna może oddziaływać również na dużą liczbę mieszkańców, być tańsza w realizacji przy jednoczesnym zachowaniu parametrów CROW. Efektem sprawdzenia całej sieci tras głównych będą wnioski o zmianę kategorii części tras alternatywnych oraz tras typu greenway na główne w ramach aktualizacji Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

Tak przygotowany materiał został następnie poddany konsultacjom społecznym, które pomogły zweryfikować założenia oraz określić priorytet w ich realizacji.

Udział mieszkańców

Od lat odbierane są liczne sygnały i oczekiwania Rad Osiedli, mieszkańców, organizacji pozarządowych, gmin sąsiadujących z Wrocławiem i wielu innych środowisk w kontekście budowy nowych tras rowerowych. Ze względu na ich liczbę szkic Planu został szerzej przedstawiony podczas konsultacji społecznych, które odbyły się w dniach od 22 czerwca do 13 lipca 2021 roku. Zebrane podczas tych konsultacji opinie stanowią podstawę dla poniższego dokumentu oraz do aktualizacji założeń zawartych w Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

Łącznie uzyskaliśmy ponad 2500 komentarzy, wniosków i sugestii związanych z wieloma obszarami polityki rowerowej. Konsultacje społeczne potwierdzają, że zapotrzebowanie na dalszy rozwój infrastruktury rowerowej jest bardzo duże. Ważna jest spójność tras, bezpośredni przebieg, wygoda, brak strat czasu, profesjonalizm wykonania, bezpieczeństwo czy dobre powiązanie z funkcjami miasta.

Raport z konsultacji społecznych dostępny jest na stronie:

www.wroclaw.pl/rozmawia/konsultacje-jak-rozwijac-komunikacje-rowerowa

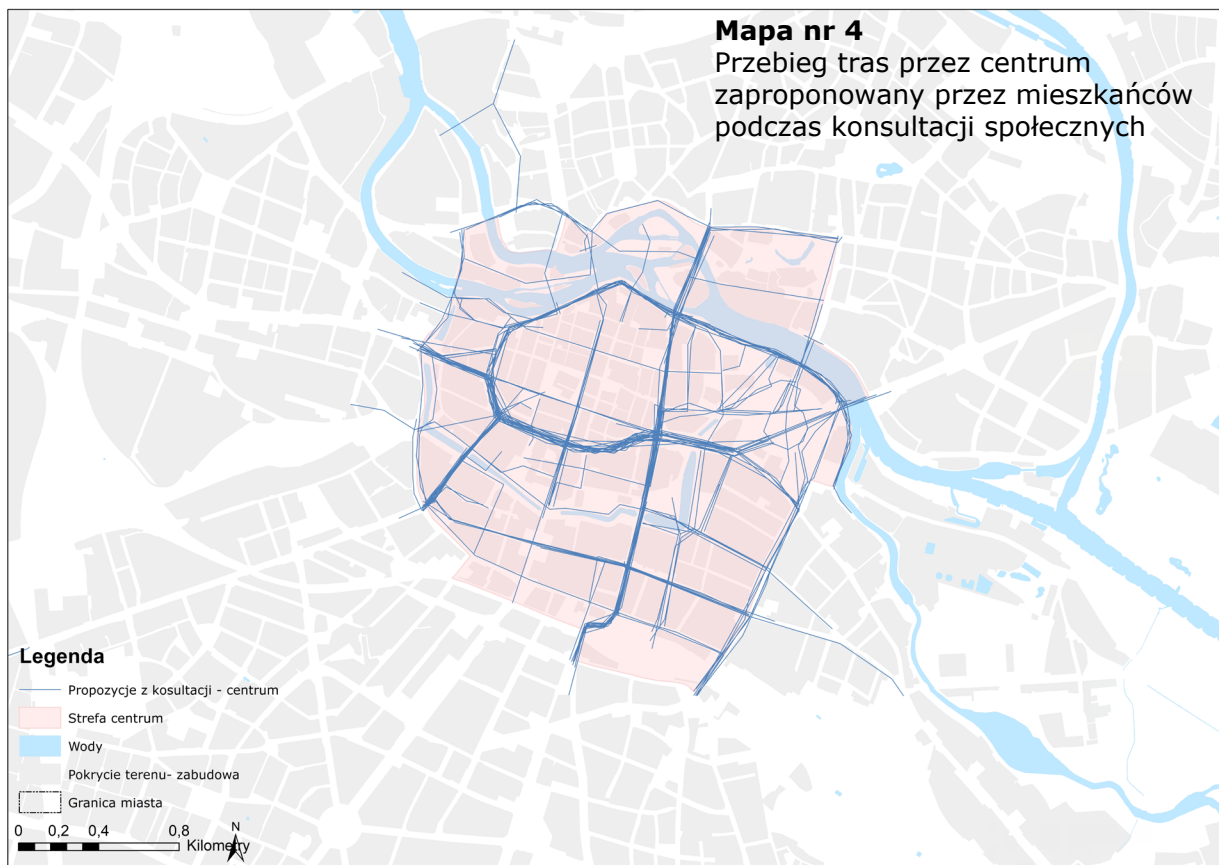
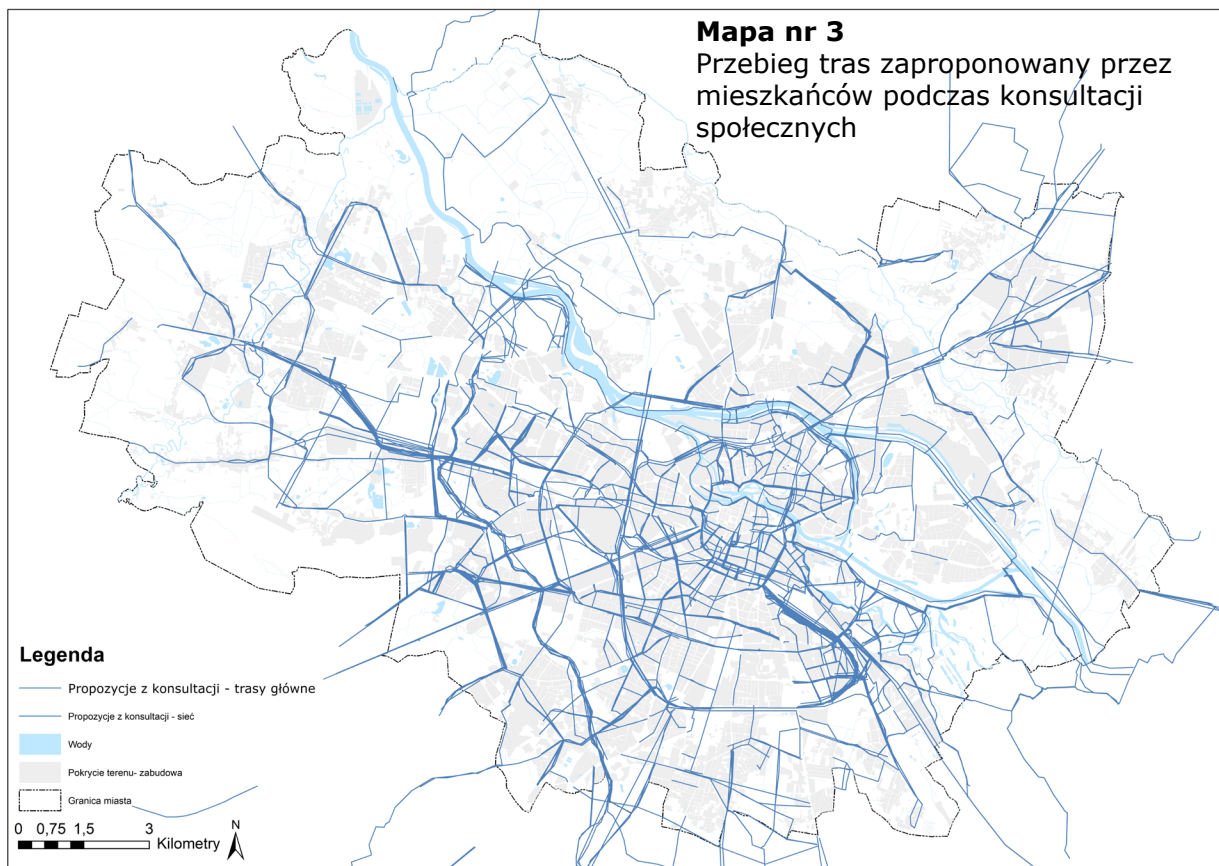


Wobec powyższego wszystkie działania infrastrukturalne podejmowane w ramach Planu powinny spełniać **5 wymogów CROW** (www.crow.nl):



Mieszkańcy podczas konsultacji wskazywali między innymi na:

1. Silne poparcie dla alternatywnych korytarzy rowerowych biegnących niezależnie od istniejącej sieci drogowej - w ciągu rzek (trasy na wałach), linii kolejowych (np. Promenada Krzycka), przez ogrody działkowe.
2. Trasy rowerowe (również biegnące w zieleni) dostępne dla wszystkich użytkowników poprzez zastosowanie odpowiedniej, sztywnej nawierzchni.
3. Połączenie brakujących odcinków tras rowerowych.
4. Modernizacja istniejących odcinków tras rowerowych.
5. Połączenia z trasami głównymi centrum miasta na osi wschód-zachód i północ-południe.
6. Problematiczne historyczne nawierzchnie w rejonie centrum ale również na wałach przeciwpowodziowych w parkach i innych terenach zielonych.
7. Nadmierny ruch samochodowy, liczne sygnalizacje świetlne.
8. Potrzebę rozwoju systemu parkingowego dla rowerów.



Obszary działań

Plan wyznacza priorytety realizacyjne w **czterech obszarach**:

1

Trasy rowerowe



- Realizacja tras głównych
- Połączenie tras w centrum miasta
- Połączenia wrocławskich osiedli z siecią tras rowerowych
- Połączenia międzygminne
- Uzupełnienie luk w sieci tras rowerowych
- Podniesienie standardu istniejących tras

2

Parkingi rowerowe



- Stojaki wolnostojące
- Bezpieczne parkingi przy miejscach zamieszkania
- Bike and Ride

3

Informacja, promocja i edukacja



- Działania skierowane do dzieci i młodzieży
- Działania skierowane do dorosłych

4

Wrocławski Rower Miejski



- Kontynuacja projektu
- Możliwe obszary rozwoju

Obszar 1: Trasy rowerowe

Trasy rowerowe powinny być realizowane na różnych polach. Istotne jest zapewnienie wysokiej jakości tras głównych (lub alternatywnych), spięcia tras w centrum miasta, podłączenie osiedli do sieci tras, uzupełnienie luk w istniejącej sieci, poprawa standardu czy połączenia z gminami ościennymi. Z tego powodu w planie znajdują się inwestycje w każdym z tych obszarów.

Obszar 2: Parkingi rowerowe

Dotychczasowe doświadczenia w zakresie organizacji parkingów rowerowych - montaż stojaków, budowa systemu Bike and Ride, parkingów rowerowych przy miejscach zamieszkania oraz wnioski mieszkańców pozwoliły wskazać kierunki rozwoju systemu parkowania rowerów we Wrocławiu. W ramach nowych obszarów działań, warto wspomnieć o przeprowadzonym w 2021 roku pilotażowym projekcie zadaszonych i zamykanych wiat rowerowych, który zostanie poddany dalszej analizie i ewaluacji.

Obszar 3: Informacja, promocja i edukacja

Dotychczasowe działania prowadzone we Wrocławiu w zakresie edukacji i promocji ruchu rowerowego to m.in. Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej, Rowerowy Maj, Szkolna ulica, Aktywna Mobilność – działania edukacyjne. Plan zakłada rozwój istniejących programów oraz propozycje nowych działań skierowanych do szerszego grona odbiorców.

Obszar 4: Wrocławski Rower Miejski

Miejska wypożyczalnia rowerów funkcjonuje we Wrocławiu od 10 lat. W różnym okresie czasu spełniała różne funkcje. Przeprowadzone analizy do Planu miały charakter ewaluacyjny i wyznaczyły potencjalne kierunki rozwoju. W najbliższym czasie czeka nas rewizja podejścia do WRM m.in. w związku z kolejną edycją umowy z operatorem.

15 Celów operacyjnych planu

Poniższe cele operacyjne pozwolą monitorować wdrożenie Planu działań rowerowych oraz realizację celu głównego polityki rowerowej Wrocławia tj. **osiągnięcie 15%** udziału ruchu rowerowego w modal split. Mają silne powiązanie z oczekiwaniami wyrażonymi w ramach konsultacji społecznych. Ich realizacja będzie miała szereg pozytywnych efektów oddziaływujących na różne obszary funkcjonowania miasta. Działania rowerowe będą istotnym wsparciem przy ograniczeniu emisji CO₂ i dążeniu miasta do zeroemisyjności. Wpłyną na poprawę zdrowia mieszkańców, pomogą zapewnić sprawną, zrównoważoną mobilność czy obniżą koszty związane z utrzymaniem infrastruktury. Dodatkowo realizacja części celów operacyjnych pozwoli przetestować funkcjonowanie ciekawych rozwiązań np. z zakresu edukacji, logistyki czy funkcjonalności sieci tras rowerowych.

	OBECNIE	2030	
1	Procent mieszkańców z 3 minutowym zasięgiem do trasy głównej	67 %	73%
2	Modelowa trasa rowerowa (wymagania CROW)	Kilka odcinków tras w mieście	Krzyż tras rowerowych łączący północ z południem i wschód z zachodem z uwzględnieniem centrum miasta
3	Główne trasy rowerowe	Kilka tras zrealizowanych (np. Ślężna, Grabiszyńska, Karkonoska), w różnym standardzie na różnych odcinkach	Realizacja lub modernizacja 4 tras głównych lub alternatywnych
4	Trasy rowerowe w centrum	Brak spójnej sieci tras	Krzyż tras rowerowych wschód zachód i północ południe
5	Połączenia sieci tras	Nieciągłość tras	Likwidacja nieciągłości tras rowerowych
6	Połączenia osiedli z siecią tras rowerowych	Wiele osiedli bliższych centrum podłączonych do sieci tras rowerowych	16 nowych połączeń osiedli z siecią tras rowerowych
7	Modernizacja istniejących tras rowerowych	Niesatysfakcjonujący standard tras rowerowych	Modernizacja 25 km istniejących tras rowerowych
8	Połączenie z innymi gminami	Połączenie z Kobierzycami i Wisznią Małą	Budowa 6 nowych połączeń z gminami sąsiednimi: Miękinia, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Siechnice, Długołęka



1 Trasy rowerowe



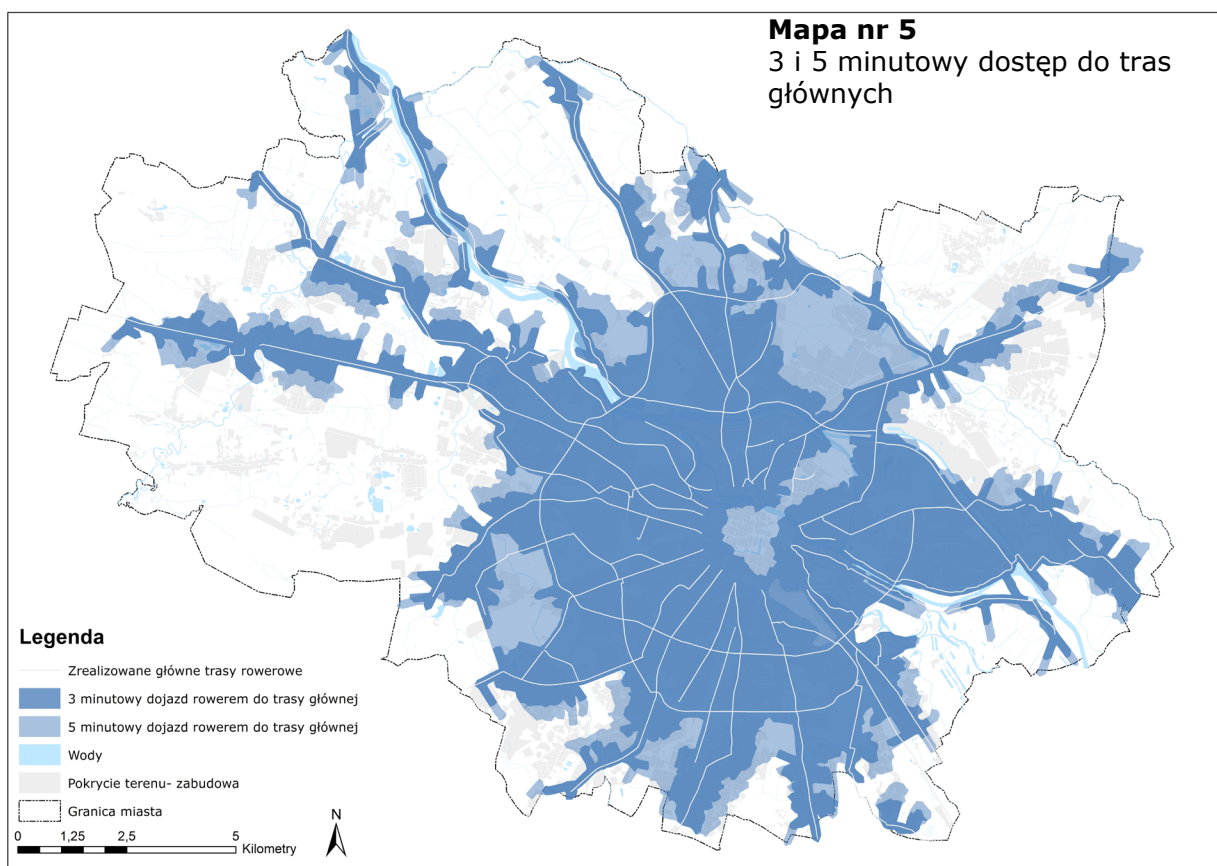
1.1 Główne i alternatywne trasy rowerowe

Realizacja zadań ujętych w tym obszarze pozwoli zrealizować jeden z celów operacyjnych:

1

W czasie 3 minut sieć tras rowerowych dostępna dla 73% mieszkańców Wrocławia

oraz dodatkowo może przyczynić się do realizacji celów operacyjnych 2-6 i 8.



Priorytety realizacyjne w zakresie tras głównych i alternatywnych:

- a. **Korytarz ul. Bystrzyckiej** (od Metalowców do Dąbrówki) - wraz z połączeniem z ul. Strzegomską, ul. Legnicką i Trasą Autobusowo-Tramwajową na Nowy Dwór (dalej: TAT);
- b. **Korytarz ulic Zachodnia-Sikorskiego-kładka przez Fosę Miejską;**
- c. **Ul. Legnicka** od Rybackiej do Placu Jana Pawła II¹;

¹ Wybrany przez mieszkańców projekt z Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2018, zostanie zrealizowany w części ze środków WBO (250 tys. zł) oraz w znacznej mierze ze środków Programu Rowerowego (1 mln zł).

- d. **Ul. Sądowa**¹;
- e. **Ul. Kochanowskiego** lub korytarz alternatywny;
- f. **Ul. Olszewskiego** lub korytarz alternatywny w postaci ul. Dembowskiego lub trasy po południowej stronie ZOO przy Odrze;
- g. **Korytarz Spiska - Ślężna - Waligórskiego - Raclawicka**;
- h. **Korytarz Raclawicka - Grabiszyńska**.

Trasy zależne od właścicieli terenów:

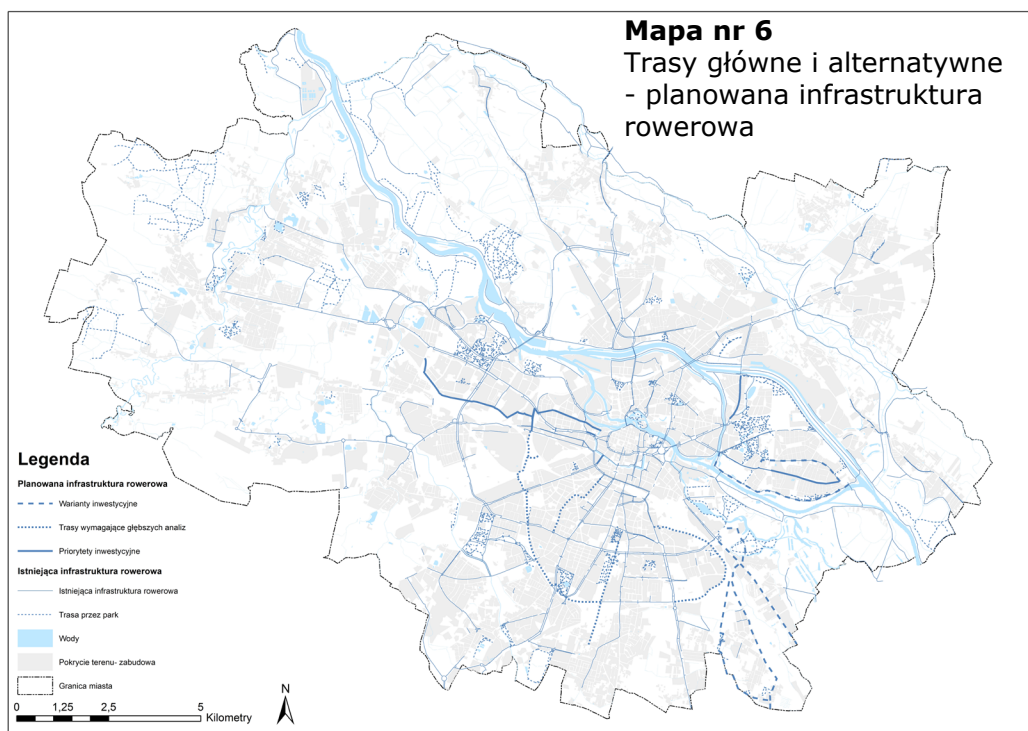
- i. **Promenada Krzycka** - realizacja brakujących i wydłużenie o dodatkowe odcinki:
 - » połączenie Brochowa z Parkiem Henrykowskim i Dworcem Głównym PKP (PKP oraz R.O.D Pokój),
 - » sieć połączeń Grabiszyńska-Górska, Grabiszyńska-TAT, Grabiszyńska - Strzegomska (PKP);
- j. **Korytarz alternatywny dla ul. Olszewskiego** - trasa na wałach na odcinku Jazu Bartoszowickiego do wybrzeża S. Wyspiańskiego (Wody Polskie);

Trasy zależne od innych inwestycji:

- k. W przypadku realizacji przebudowy **ul. Gajowickiej** uwzględnić przedłużenie dwukierunkowej drogi dla rowerów na ul. Zielińskiego po zachodniej stronie;
- l. **Korytarz Spiska - Orawska**²;

Trasy zależne od innych inwestycji i od właścicieli terenów:

- m. **Podłączenie Brochowa, Księża Małego, Tarnogaju**³ (PKP, GDDKiA, Wody Polskie)
- n. **Trasy wzdłuż Ślęzy** (Wody Polskie).



1 Wybrany przez mieszkańców projekt z Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2018, zostanie zrealizowany w części ze środków WBO (250 tys. zł) oraz w znacznej mierze ze środków Programu Rowerowego (1,75 mln zł)

2 Do ul. Koszyckiej realizacja przez dewelopera.

3 Możliwa realizacja kilku wariantów. Przebieg uzależniony od realizacji inwestycji: Centralny Port Kolejowy, Trasa Krakowska)

1.2 Połączenie wrocławskich osiedli z siecią tras rowerowych

Realizacja zadań ujętych w tym obszarze pozwoli zrealizować jeden z celów operacyjnych:

6

16 nowych połączeń osiedli z siecią tras rowerowych

oraz dodatkowo może przyczynić się do realizacji celów operacyjnych **1-5** i **8**.

Przez podłączenie osiedli należy rozumieć jedno z trzech działań:

- 1. dodanie dodatkowego podłączenia;**
- 2. budowę nowego połączenia;**
- 3. modernizację istniejącego połączenia.**

Bezpieczne i funkcjonalne połączenie osiedli jest ważnym elementem, ponieważ z jednej strony zapewnia komunikację rowerową do centrum, jak również pomiędzy osiedlami na znacznie krótszych dystansach niż przez ściśle centrum miasta. Dla wielu osiedli, zwłaszcza tych położonych dalej od centrum, istotne jest połączenie z węzłami przesiadkowymi i koordynacja z powstającymi korytarzami komunikacji zbiorowej. Przykładem takiej koordynacji jest projektu trasy autobusowo-tramwajowej na Nowy Dwór czy w projekt tramwaju na Popowice.

Dla wielu osiedli, w ramach prowadzonych konsultacji, wskazywano na możliwość połączenia z siecią tras przynajmniej w dwóch wariantach. Mieszkańcy mogli więc wybierać zaproponowane połączenia lub zaproponować własne połączenia.

Priorytety realizacyjne w zakresie podłączeń osiedli do sieci tras głównych:

- Połączenie osiedli Muchobór Wielki-Muchobór Mały** poprzez kładkę Francuska-Trawowa z dojazdem do przystanku kolejowego Wrocław Muchobór,
- Połączenie osiedla Polanowice-Kamieńskiego** od skrzyżowania z ul. Korzeńską do pętli autobusowej przy ul. Starościńskiej,
- Podłączenie osiedla Wojszyce** - wydłużenie drogi dla rowerów w ul. Grota Roweckiego na południe od ul. Parafialnej, poprawa bezpieczeństwa na zjazdach na północ od ul. Parafialnej, budowa drogi dla rowerów w ciągu ul. Borowskiej od ul. Kukuczki do al. Armii Krajowej po wschodniej stronie,
- Podłączenie osiedla Klecina** - prawdopodobnie ul. Czekoladowa lub Zabrodzka po dalszej analizie możliwości realizacyjnych,
- Połączenie Kowale - Psie Pole** - kładka przez Widawę (Wody Polskie),
- Podłączenie Gajowic/Postańców Śląskich** - ul. Krucza od Gajowickiej do istniejącej drogą dla rowerów za Zaporoską

Trasy zależne od innych inwestycji:

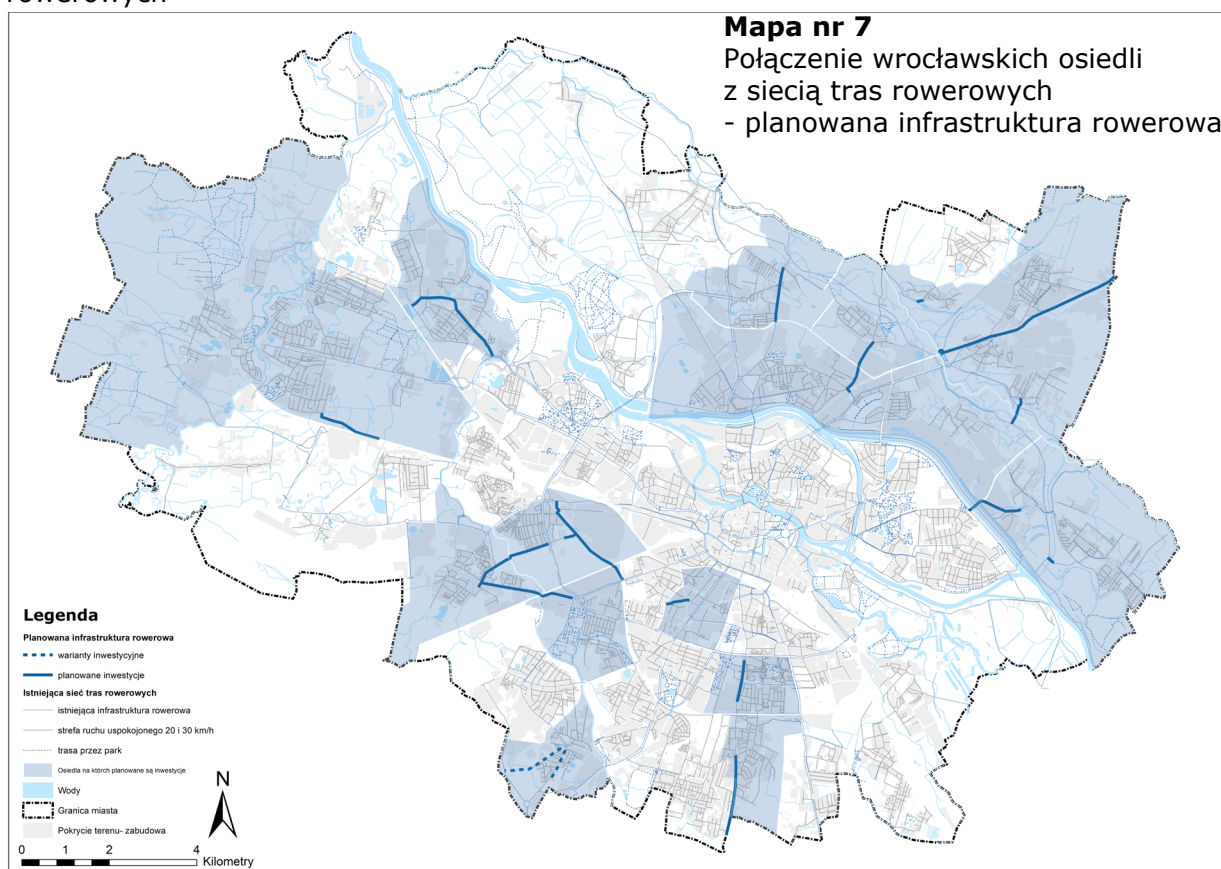
- Podłączenie osiedla Swojzyce** w ramach projektu trasy tramwajowej

- na Swojczyce;
- h. **Podłączenie osiedla Maślice** w ramach projektu trasy tramwajowej na Maślice;
- i. **Korytarz Muchobór Wielki** - ul. Krzemieniecka i ul. Ostrowskiego - podłączenie do FAT¹
- j. **Podłączenie osiedli Zakrzów, Psie Pole, Pawłowice, Kłokoczyce** - Aleja Jana III Sobieskiego - podpięcie tras w ciągu Widawy do ul. Jana III Sobieskiego;
- k. **Podłączenie osiedla Sołtysowice** - ul. Sołtysowicka²,

Trasy zależne od właścicieli terenów:

- l. **Połączenie osiedli Muchobór Wielki-Muchobór Mały** - możliwa realizacja połączenia ze stacją Wrocław Muchobór, TAT³ oraz z ul. Grabiszyńską (ROD, PKP⁴),
- m. **Podłączenie osiedli Strachocin, Wojnów** - utwardzenie korony wału przeciwpowodziowego, przekroczenie przelewu Odra - Widawa⁵ (Wody Polskie);
- n. **Połączenie osiedli Pawłowice-Kłokoczyce** przez ul. Złotej Lili (Wody Polskie);
- o. **Podłączenie osiedla Złotniki** ze stacją Wrocław Żerniki⁶ wzdłuż linii kolejowej E30 (PKP);

Po realizacji planu wykonanych zostanie 16 nowych podłączeń osiedli do sieci tras rowerowych



- 1 Projekt zlecony do przygotowania przez dewelopera
- 2 Projekt zlecony do przygotowania przez dewelopera
- 3 Realizacja uzależniona od możliwości przejścia przez teren prywatny w kierunku TAT
- 4 Realizacja uzależniona od projektu kolei szybkich prędkości
- 5 W minimalnym zakresie rampy zjazdowe, utwardzenie wału, zmiana kostki kamiennej na nawierzchnię bitumiczną przed Kładką Bartoszewicką i na samej kładce
- 6 W min. zakresie przedłużenie na wysokości ul. Kamiennogórskiej, poprawa stanu nawierzchni

1.3 Połączenie tras w centrum miasta

Realizacja zadań ujętych w tym obszarze pozwoli zrealizować jeden z celów operacyjnych:

4

Krzyż tras rowerowych wschód-zachód i północ-południe

oraz dodatkowo może przyczynić się do realizacji celów operacyjnych **2, 5 i 7**.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2018 r. wyznacza tzw. Strefę Centralną, nadającą priorytet dla ruchu rowerowego i pieszego na wszystkich ulicach w Strefie. W praktyce ważne jest, żeby powstały dedykowane korytarze wygodne dla poruszania się rowerem na najważniejszych kierunkach. Dodatkowo ulice i place w ścisłym centrum miasta często mają nieodpowiednią nawierzchnię dla ruchu rowerowego a poprawa tej sytuacji powinna dotyczyć wybranych ciągów. Dlatego przygotowując propozycję priorytetów brano pod uwagę również wyznaczenie wewnątrz Strefy Centralnej głównych połączeń rowerowych. Propozycja tras powstała w koordynacji z dokumentem "Masterplan dla przestrzeni miejskich w centrum".

Priorytety realizacyjne w Strefie Centralnej:

- a. **Korytarz północ - południe:**
 - » Ulica Muzealna wraz z ul. Zielińskiego - ulica rowerowa lub droga dla rowerów;
 - » Ul. Sądowa;
 - » Połączenie Plac Nankiera - Bulwar Dunikowskiego - Most Piaskowy;
- b. **Korytarz wschód - zachód:**
 - » Wydłużenie trasy w ciągu Promenady Staromiejskiej¹;

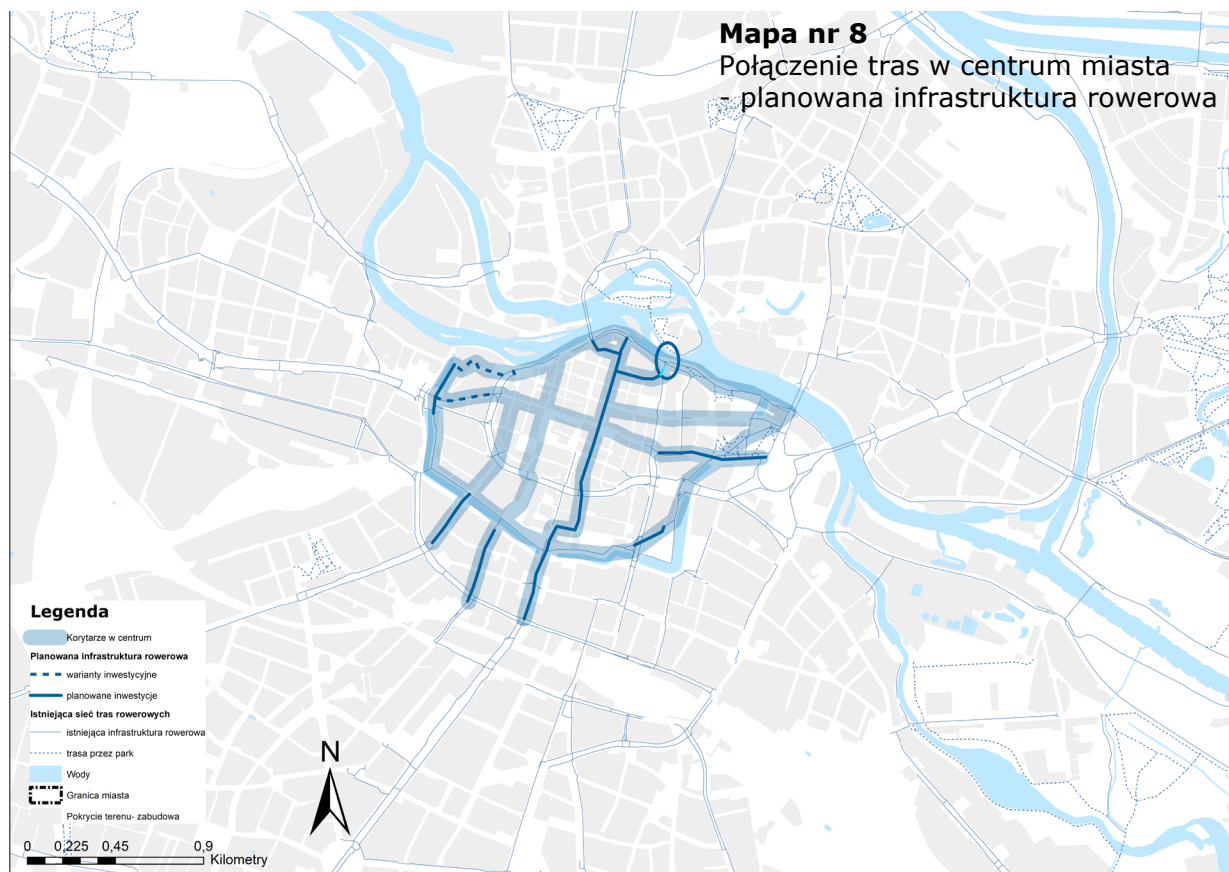
Korytarze w centrum do analizy:

- c. **Ul. Św. Mikołaja lub ul. Cieszyńskiego** - dwukierunkowa droga dla rowerów lub w przypadku Cieszyńskiego możliwa również ulica rowerowa;
- d. Analiza możliwości przeprowadzenia dwukierunkowego ruchu rowerowego po północnej stronie centrum miasta;

Trasy zależne od innych inwestycji:

- e. Przejazd dla rowerów przez **ul. Nowy świat** na wysokości ul. Łaziennej;
- f. **Korytarz Świdnicka-Szewska**;
- g. **Plac Dominikański i Aleja Słowackiego** - droga dla rowerów zależna od rozstrzygnięć w sprawie Placu Społecznego.
- h. Poprawa funkcjonowania tras rowerowych w rejonie Dworca Głównego PKP (np. Peronowa, Stawowa, Borowska, Kołłątaja, Krasińskiego) i lepsze jego wpięcie w system głównych tras (PKP)

¹ Przejazd na wysokości Placu Jana Pawła II, Nowa - Piotra Skargi, modernizacja drogi dla rowerów od Świdnickiej do Piotra Skargi, Budowa drogi dla rowerów przez Park Słowackiego



1.4 Połączenie tras rowerowych w sieć

Realizacja zadań ujętych w tym obszarze pozwoli zrealizować jeden z celów operacyjnych:

5 Likwidacja nieciągłości tras rowerowych

oraz dodatkowo może przyczynić się do realizacji celów operacyjnych **1-4, 6 i 8.**

Kolejnym ważnym punktem realizacji sieci tras rowerowych jest kontekst uzupełniania luk. Od wielu lat podejmujemy starania, aby sieć tras była uzupełniana o brakujące odcinki. Dalej jednak niektóre trasy kończą się nagle nie zapewniając sensownej i bezpiecznej możliwości jazdy na dłuższych odcinkach. W ramach prowadzonych konsultacji mieszkańcy mieli możliwość zaznaczenia proponowanych brakujących odcinków lub narysować swoje.

Priorytety realizacyjne w zakresie łączenia tras w sieć:

- Trasa Krakowska/Traugutta** - uzupełnienie odcinka po południowej stronie Niskie Łąki / Bulwar nad Oławą - połączenia tras z Krakowskiej z Bulwarem i bardziej intuicyjne skierowanie ruchu rowerowego na ciąg wzdłuż Oławy;
- Podłączenie ul. Legnickiej do trasy na TAT;**
- Plac Grunwaldzki:**

- » odcinek pomiędzy ul. Grunwaldzką, a ul. Bujwida po północnej stronie,
- » odcinek od Ronda Reagana do Mostu Grunwaldzkiego,
- » przejazd pod mostem Grunwaldzkim po zachodniej stronie;
- d. **Połączenie Parku Południowego z Parkiem Skowronim, Park Skowroni z Armii Krajowej;**
- e. **Ul. Główna** - końcowy odcinek przy ul. Stabłowickiej;
- f. **Połączenie drogi dla rowerów z Alei Wielkiej Wyspy do Centrum Zajezdni Dąbie** (przedłużenie projektu z Alei Wielkiej Wyspy);
- g. **Ul. Sudecka** na odcinku od al. Wiśniowej do ronda Powstańców Śląskich;
- h. **Ul. Zaporoska;**
- i. **Połączenie ulic Hlonda - Benedyktyńska** zapewniając alternatywę dla ul. Sienkiewicza;
- j. **Kładka przez Fosę na przedłużeniu Komuny Paryskiej;**
- k. **Ul. Awicenny** - brakujące odcinki, niezależne od odcinków realizowanych przez deweloperów;
- l. **Al. Hallera** - trasa rowerowa po północnej stronie na odcinku od Al. Pracy do ul. Mieleckiej;
- m. **Ul. Raclawicka** - podłączenie do Powstańców Śląskich;
- n. **Ul. Żmigrodzka** od ul. Na Polance do ul. Bałtyckiej;
- o. **Ul. Strachowskiego** od ul. Agrestowej do ul. Parafialnej lub ul. Pszczelarskiej;
- p. **Al. Armii Krajowej** - połączenie Alei Wielkiej Wyspy;
- q. **Al. Różyckiego**, alternatywnie trasa przez Park Szczytnicki;
- r. **Ul. Mińska** - brakujący odcinek od ul. Zagony do ul. Stanisławowskiej;
- s. **Ul. Nowodworska;**
- t. **Ul. Trzebnicka** - dwukierunkowa droga dla rowerów od Mostu Trzebnickiego do Pl. Powstańców Wielkopolskich wraz z wymianą nawierzchni z kostki betonowej;
- u. **Ul. Bolesława Krzywoustego** - dwukierunkowa droga dla rowerów od mostu Bolesława Krzywoustego do istniejącej drogi dla rowerów po północnej stronie na wysokości CH Korona wraz z powiązaniem do istniejących tras rowerowych wzdłuż rzeki Widawy
- v. **Tunel pod linią kolejową nr 143 przy Kanale Miejskim.**

Trasy zależne od innych inwestycji:

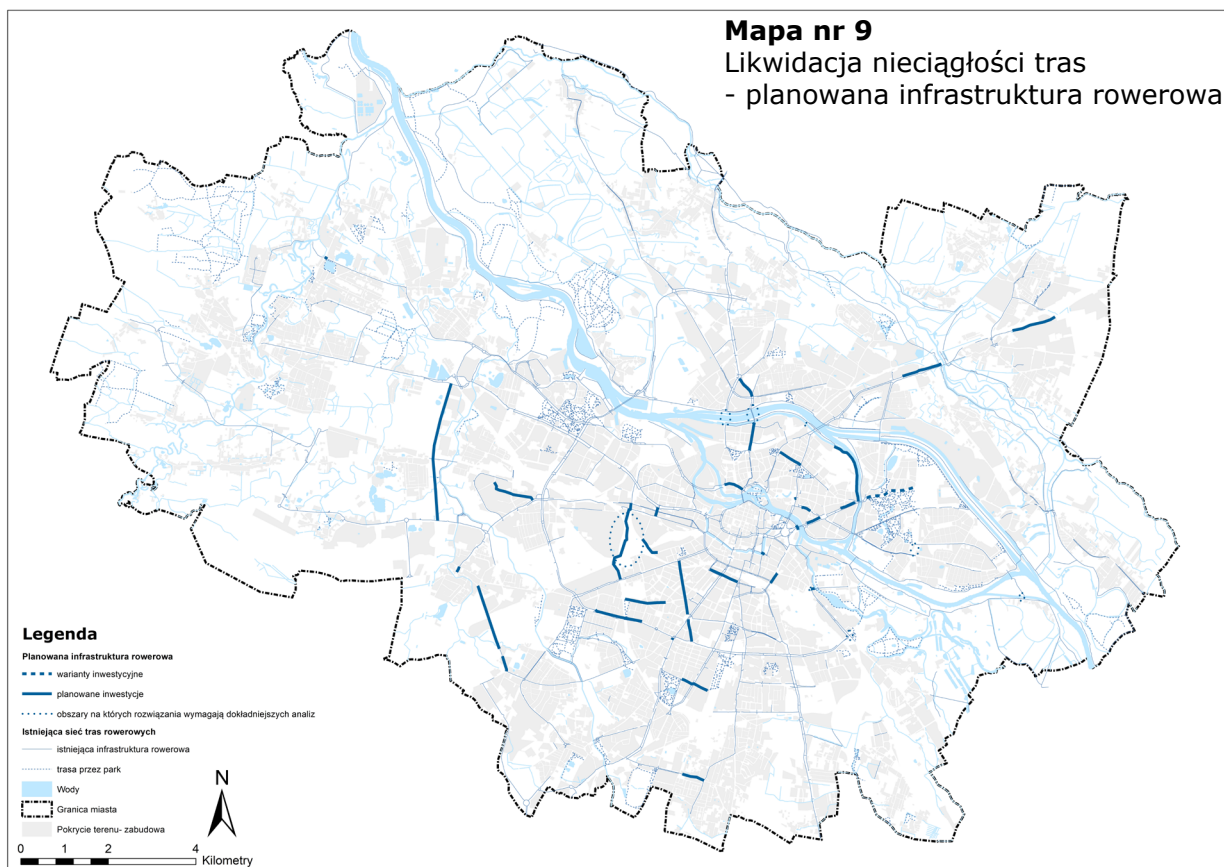
- w. **Ul. Pułaskiego** od ul. Małachowskiego do ul. Kościuszki¹;
- x. **Ul. Nowowiejska** od ul. Wyszyńskiego do ul. Jedności Narodowej - powiązanie z przebudową odcinka drogi;
- y. **Ul. Dubois** od ul. Drobnera do ul. Kurkowej - realizacja możliwa częściowo w ramach przebudowy ul. Pomorskiej, częściowo w ramach przebudowy węzła komunikacji zbiorowej na skrzyżowaniu ulic Drobnera i Dubois;
- z. **Ul. Szczytnicka** - powiązanie z przebudową odcinka drogi;
- aa. **Most Osobowicki** - powiązanie z modernizacją obiektu;

¹ Projekt zlecony do realizacji przez dewelopera

- ab. **Most Trzebnicki** - powiązanie z modernizacją obiektu;
- ac. **Ulica Bierutowska²**;
- ad. **Ulica Krucza** - od Gajowickiej w kierunku zachodnim zależna od przebudowy ul. Gajowickiej oraz wytyczenia Promenady Krzyckiej na dalszym odcinku;
- ae. **Ulica Swobodna** - brakujący odcinek po północnej stronie, od ul. Ślężnej do ul. Powstańców Śląskich lub ul. Zielińskiego³;

Trasy zależne od właścicieli terenów:

- af. **Kładka na Wyspę Opatowicką** (Wody Polskie);
- ag. **Droga dla rowerów wzdłuż Odry pomiędzy Mostem Burzowym a Mostem Szczytnickim** (Wody Polskie);
- ah. **Trasy rowerowe usprawniające połączenia wzdłuż Autostradowej Obwodnicy Wrocławia** (rozpoznanie możliwości na terenach należących do GDDKiA);
- ai. **Kluczowe inwestycje związane z terenami kolejowymi:**
 - » Połączenie **Górska - Tęczowa⁴**,



2 Realizacja związana z inwestycjami deweloperów w sąsiedztwie

3 Realizacja związana z inwestycjami deweloperów w sąsiedztwie

4 Realizacja związana z inwestycjami deweloperów w sąsiedztwie

1.5 Połączenia międzygminne

Realizacja zadań ujętych w tym obszarze pozwoli zrealizować jeden z celów operacyjnych:

8 Budowa 6 nowych połączeń z gminami sąsiednimi

oraz dodatkowo może przyczynić się do realizacji celów operacyjnych **3, 5 i 6**

Wraz z rozwojem sieci tras rowerowych we Wrocławiu widać wyraźnie wzrost zainteresowania infrastrukturą rowerową w gminach sąsiednich. Obecnie większość z gmin otaczających Wrocław zabiega o wybudowanie połączeń rowerowych, aby umożliwić bezpieczne połączenie rowerowe z miastem Wrocławem. Jednocześnie kilka lat temu budową tras rowerowych zainteresowanych było jedynie kilka gmin. Dobrym przykładem realizacji takiego połączenia jest wspólna inicjatywa Wrocławia i Kobierzyc. Gminy w ramach wspólnego projektu unijnego wybudowały znaczne odcinki dróg dla rowerów tworząc długie połączenie obsługujące ruch międzygminny. Wskazane poniżej połączenia z gminami ościennymi wynikają z analizy opinii mieszkańców aglomeracji oraz wskazań poszczególnych gmin zebranych w trakcie konsultacji społecznych zorganizowanych w ramach prac nad "Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia".

Priorytety realizacyjne w zakresie łączenia z gminami ościennymi:

- a. Gmina Kąty Wrocławskie:
 - » **Ul. Mokronoska**,
 - » **Ul. Zabrodzka**;
- b. Gmina Kobierzyc:
 - » **Ul. Kutrzeby**,
 - » **Ul. Ołtaszyńska**,
 - » **Ul. Kobierzycza** - podłączenie od granicy miasta do trasy rowerowej wzdłuż al. Karkonoskiej;
- c. Gmina Miękinia:
 - » **Ul. Średzka** na odcinku od strefy ekonomicznej do ul. Lutyńskiej;

Trasy zależne od właścicieli terenów:

- d. Gmina Siechnice:
 - » **Trasa przez wały** - tereny wodonośne MPWiK;

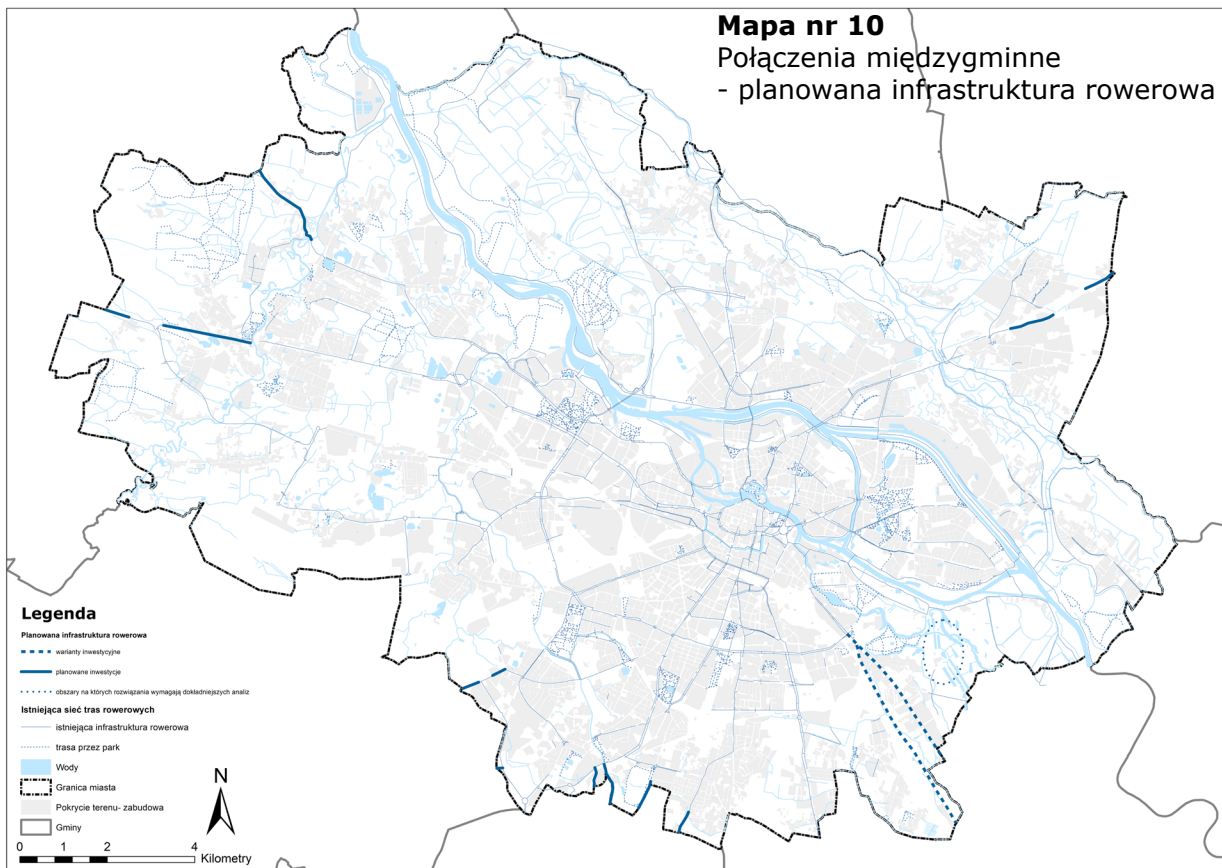
Trasy zależne od innych inwestycji:

- e. Gmina Długołęka:
 - » **Al. Jana III Sobieskiego** na odcinku od ul. Zatorskiej do ul. Odolanowskiej⁵;
 - » **Ul. Bierutowska**⁶;
- f. Gmina Siechnice:

⁵ Realizacja związana z inwestycjami deweloperów w sąsiedztwie

⁶ Realizacja związana z inwestycjami deweloperów w sąsiedztwie

- » **Ul. Opolska** - Trasa Krakowska, Centralny Port Kolejowy;
- g. Gmina Miękinia
 - » **Ul. Średzka**;
 - » **Ul. Wilkszyńska**;
- h. Gmina Kobierzyce
 - » **Trasa na wałach wzdłuż rzeki Ślęzy**



1.6 Podniesienie standardu istniejących tras

Realizacja zadań ujętych w tym obszarze pozwoli zrealizować jeden z celów operacyjnych:

7 Modernizacja istniejących tras rowerowych

oraz dodatkowo może przyczynić się do realizacji celów operacyjnych **2 i 3**

W ramach podniesienia standardu istniejących tras planowane działania skupią się na poprawie stanu nawierzchni tras rowerowych oraz drobnych modernizacjach zapewniających spełnienie wymogów CROW. Zadania podzielone zostały zatem na dwie grupy: zadania utrzymaniowe (naprawa nawierzchni) oraz inwestycyjne (wymagające projektów).



Priorytety realizacyjne w zakresie poprawy standardu:

- a. **Ul. Krzywoustego, al. Jana III Sobieskiego, al. Brucknera** (zadanie inwestycyjne);
- b. **Ul. Grota Roweckiego** - obniżenie krawężników, zachowanie ciągłości drogi dla rowerów na zjazdach (zadanie eksploatacyjne);
- c. **Ul. Grabiszyńska**, na odcinku od linii kolejowej istniejącej drogi dla rowerów na wysokości stacji paliw (zadanie inwestycyjne);
- d. **Ul. Kamienna**, na odcinku od ronda Powstańców Śląskich do ul. Borowskiej - naprawa nawierzchni (zadanie eksploatacyjne);
- e. **Bulwar nad Oławą** - nawierzchnia bitumiczna (zadanie eksploatacyjne);
- f. **Ul. Piłsudskiego**, przy skrzyżowaniu z Pl. Orłąt Lwowskich - ciągłość asfaltu na pasie rowerowym (zadanie eksploatacyjne);
- g. **Ul. Hubska**, na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Glinianej po wschodniej stronie, wymiana nawierzchni na bitumiczną, ciągłość drogi dla rowerów na zjazdach (zadanie eksploatacyjne);
- h. **Ul. Borowska**, na odcinku od al. Armii Krajowej do ul. Dyrekcyjnej - wymiana nawierzchni, zachowanie ciągłości drogi dla rowerów na zjazdach (zadanie eksploatacyjne);
- i. **Most Milenijny, ul. Milenijna** - zapewnienie dwukierunkowego ruchu rowerowego oraz połączenie z wałami po północnej stronie, np. poprzez zastosowanie szyny do prowadzenia rowerów (zadanie inwestycyjne);
- j. **Ul. Bałtycka** - dwukierunkowa droga dla rowerów po stronie wschodniej (zadanie inwestycyjne);
- k. **Ważne aleje parkowe**, np. Park Szczytnicki, Park Juliusza Słowackiego (zadanie inwestycyjne);
- l. **Ul. Legnicka** - zły stan nawierzchni (zadanie eksploatacyjne), brak drogi dla rowerów (zadanie inwestycyjne);
- m. **Ul. Pilczycka** - przebudowa drogi dla rowerów po południowej stronie, korekta przejazdów (zadanie inwestycyjne);
- n. **Ciąg Hallera - Wiśniowa - Armii Krajowej** - wyznaczenie dwukierunkowych dróg dla rowerów (zadanie inwestycyjne), wymiana nawierzchni z kostki betonowej, naprawy nawierzchni spowodowane wyrzuceniami korzeni (zadanie

- eksploatacyjne);
- o. **Ul. Rogowska** - naprawa nawierzchni drogi dla rowerów (zadanie utrzymaniowe);
 - p. **Ul. Powstańców Śląskich** - wymiana nawierzchni na asfaltową (zadanie eksploatacyjne), obejście drzewa z obu strony przy Sztabowej (zadanie inwestycyjne), likwidacja barier odgradzających drogę dla rowerów od jezdni za przystankiem;
 - q. **Ul. Ślężna** - po południowej stronie od Hallera (zadanie inwestycyjne i eksploatacyjne);
 - r. **Ul. Kasprowicza** - wymiana nawierzchni, wyniesione przejazdy (zadanie inwestycyjne);
 - s. **Most Uniwersytecki** - przebudowa nawierzchni na bardziej rowerową (zadanie eksploatacyjne);
 - t. **Ul. Św. Jadwigi** - organizacja ruchu jak np. P-27 (zadanie eksploatacyjne);
 - u. **Modernizacja przejazdu podziemnego pod Placem Społecznym** - oświetlenie, naprawa odwodnienia liniowego (zadanie eksploatacyjne);

Trasy zależne od innych inwestycji:

- v. **Modernizacja przejazdu podziemnego pod Placem Społecznym** - szersza przebudowa możliwa w ramach zmiany funkcji Placu Społecznego (jak np. przebieg, nawierzchnia, etc.);
- w. **Ul. Kosmonautów** - wydzielenie trasy z jezdni. Niezbędne sprawdzenie sytuacji po realizacji Osi Zachodniej;
- x. **Ul. Krasieńskiego** - analiza możliwości wyznaczenia dwukierunkowej drogi dla rowerów oraz dodanie przejazdu i przejścia po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Traugutta. Inwestycja wymaga korelacji z ewentualną szerszą ingerencją w Plac Społeczny;

Trasy zależne od właścicieli terenów:

- y. **Wymiana nawierzchni na sztywną** - bitumiczna, betonowa lub inna na wałach przeciwpowodziowych, np. ciąg wzdłuż ul. Osobowickiej (minimalnie od Mostu Milenijnego do Mostu Osobowickiego), od Mostów Trzebnickich do Warszawskich (północna strona), od Warszawskich do Mostu Szczytnickiego (strona południowa) i dalej do Mostu Zwierzynieckiego, od Mostu Zwierzynieckiego do kładki Bartoszewickiej i dalej do przelewu Odra-Widawa, od Mostów Jagiellońskich do Mostów Chrobrego, Widawa.

1.7 Budowa tras rowerowych w ramach innych inwestycji

Część inwestycji rowerowych zostanie zrealizowana w ramach innych inwestycji miejskich. Ich faktyczne wykonanie jest zatem bezpośrednio związane z przystąpieniem do realizacji zadanie głównego.

Przykładowe inwestycje uwzględniające rozwiązania dla ruchu rowerowego:

1. **Budowa Aleja Wielkiej Wyspy,**
2. **Budowa Alei Północnej,**
3. **Budowa Osi Zachodniej,**
4. **Remont Mostów Osobowickich,**
5. **Remont Mostów Trzebnickich,**
6. **Remont wiaduktów Karwińska-Gazowa,**
7. **Budowa trasy tramwajowej na Swojczyce,**
8. **Budowa trasy tramwajowej na Maślice,**
9. **Przebudowa ul. Wilkszyńskiej,**
10. **Przebudowa ul. Pomorskiej,**
11. **Przebudowa ul. Koszarowej,**
12. **Przebudowa ul. Dolnobrzeskiej,**
13. **Poprawa dostępności przystanków komunikacji zbiorowej oraz powiązań dla pieszych i rowerzystów w rejonie skrzyżowania ulic Dubois-Drobnera.**

2

Parkingi rowerowe



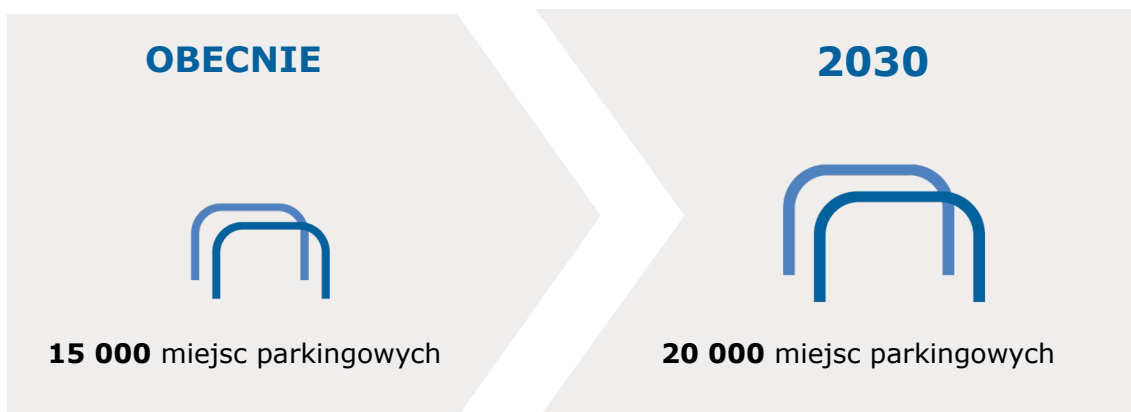
2.1 Stojaki wolnostojące

Realizacja celu operacyjnego:

9

20 000 miejsc postojowych dla rowerów

Oprócz 20 000 miejsc postojowych powinna zostać zapewniona możliwość parkowania roweru przy wszystkich instytucjach, placówkach oświatowych oraz przy wszystkich firmach wnioskujących o stojak.



Od kilkunastu lat wrocławianie mają możliwość zgłosić zapotrzebowanie na stojak rowerowy w wybranym przez siebie miejscu w przestrzeni publicznej w ramach akcji "Wnioskuj o stojak". Wnioski zgłaszane są przy pomocy wygodnego internetowego formularza na miejskiej stronie internetowej: <https://www.wroclaw.pl/portal/wniosek-o-stojak-rowerowy>. Zgłoszenia są weryfikowane na bieżąco i każdego roku przygotowana lista nowych stojaków jest zlecana do realizacji. Dzięki dużej aktywności mieszkańców do tej pory powstało ponad 15 tysięcy miejsc postojowych dla rowerów zlokalizowanych w różnych miejscach: w szkołach, przedszkolach, na uczelni, miejscach pracy, rekreacji, zamieszkania i wielu wielu innych. W ramach niniejszego planu działań proces wnioskowania o stojaki rowerowe zostaje utrzymany.

2.2 Bezpieczne parkingi przy miejscach zamieszkania

Realizacja celu operacyjnego:

10

Minimum 500 bezpiecznych miejsc postojowych dla rowerów przy miejscach zamieszkania

Drugim ważnym elementem rowerowego systemu parkingowego są bezpieczne parkingi w miejscach zamieszkania.



O ile wiele z wniosków na stojaki dotyczy miejsc zamieszkania o tyle często zgłaszane jest zapotrzebowanie na organizację bezpiecznego miejsca do przechowywania roweru. W ramach przeprowadzonej Diagnozy Społecznej w 2017 roku ponad 20% mieszkańców wskazuje ten element jako główny zniechęcający do codziennego korzystania z rowerów. Wielu mieszkańców porusza się lepszymi rowerami i obawia się ich pozostawienia w przestrzeni publicznej na dłużej. Jednocześnie dla wielu mieszkańców codzienne transportowanie rowerów do piwnic czy na balkony jest niewygodne a czasem wręcz niemożliwe. Kamienice nie posiadają wind a bloki często posiadają zbyt krótkie windy dla wygodnego przewozu rowerów. Jednocześnie parkowanie rowerów na klatkach utrudnia poruszanie się i jest paradoksalnie doskonałym miejscem do kradzieży rowerów.

W ramach niniejszego planu zakładane są otwarte nabory na budowę zamykanych parkingów rowerowych w miejscach zamieszkania na terenach należących do gminy Wrocław. Lata 2021-2022 traktujemy jako lata wdrożenia i monitoringu dla pakietu pilotażowego parkingów zamykanych, po to żeby w kolejnych latach stosować najlepszą i sprawdzoną procedurę dla uruchamiania takich parkingów. Za minimalny poziom przyjmuje się budowę parkingów na 500 miejsc parkingowych do 2030 roku.

Nabór taki ogłaszany będzie przy wykorzystaniu wygodnego formularza internetowego zamieszczonego na stronie miejskiej: <https://www.wroclaw.pl/portal/wniosek-o-montaz-wiaty-rowerowej>.

2.3 Parkingi typu Bike and Ride

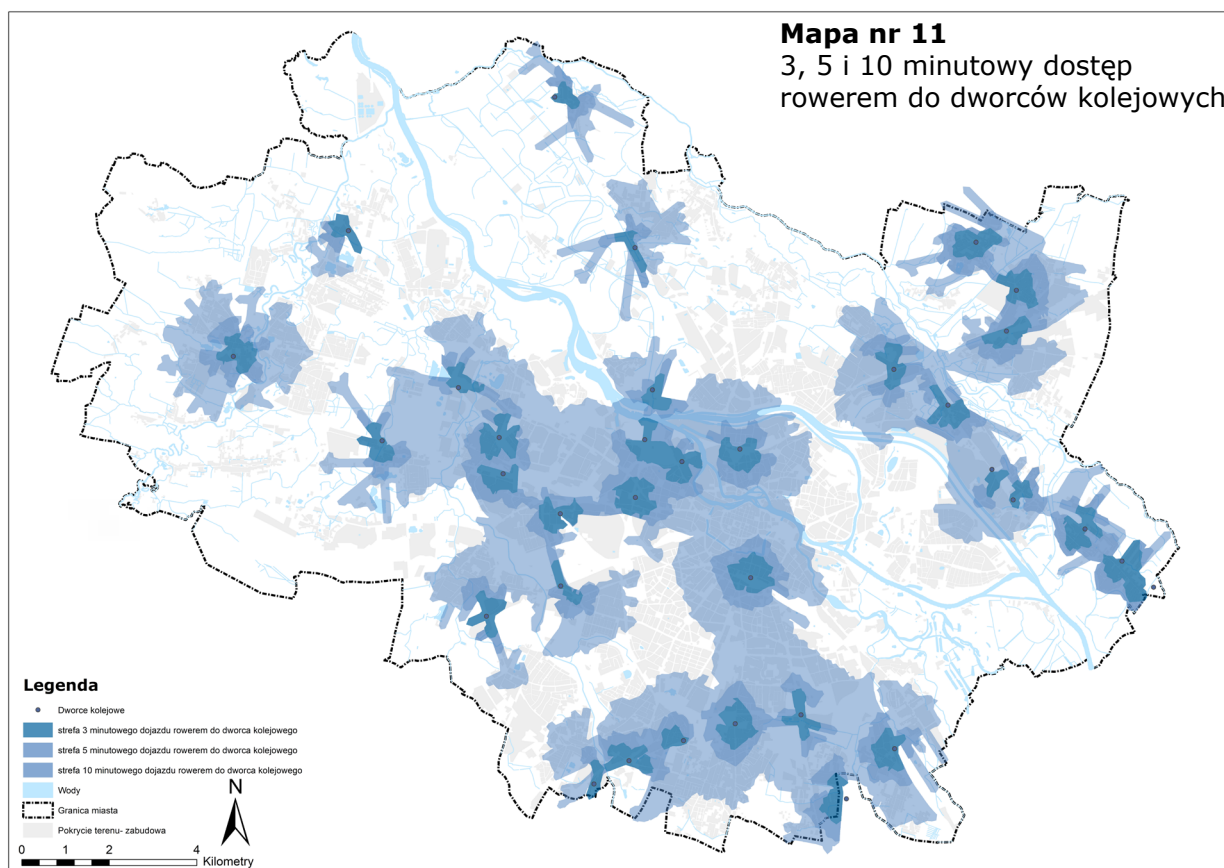
Realizacja celu operacyjnego:

9

20 000 miejsc postojowych dla rowerów¹

Trzecim ważnym elementem rowerowego systemu parkingowego jest dalsza rozbudowa parkingów typu Bike and Ride. Bike and Ride to rozwiązanie, które wspomaga podróże łączone przy wykorzystaniu roweru i komunikacji zbiorowej. Najczęściej pozwala początek swojej podróży rozpocząć przy pomocy roweru, dojeżdżając do przystanku przesiadkowego na tramwaj lub pociąg. Dzięki temu bardzo efektywnie zwiększony jest zasięg oddziaływania komunikacji zbiorowej.

Dojazd rowerem pokrywa obszar 16-krotnie większy niż w przypadku dojścia pieszo. Drugim ważnym sposobem łączenia podróży jest dojazd na stację/dworzec kolejowy we Wrocławiu i kontynuowanie dalszej podróży przy pomocy roweru.



Priorytety realizacyjne w zakresie realizacji B&R:

- a. **Stworzenie bezpiecznego parkingu rowerowego w rejonie Dworca Głównego;**
- b. **Analiza możliwości budowy tego typu infrastruktury przy innych stacjach**

¹ Na łączną pulę 20 000 miejsc postojowych złożony się także możliwość parkowania roweru przy wszystkich instytucjach, placówkach oświatowych oraz przy wszystkich firmach wnioskujących o stojak

i dworcach kolejowych na terenie Wrocławia;

- c. **Audyt istniejących parkingów Bike and Ride i rozbudowa uzasadnionych lokalizacji.**

Dworzec Główny we Wrocławiu to miejsce generujące olbrzymią liczbę podróży każdego dnia. Taka stacja powinna zostać wyposażona w bezpieczne parkingi rowerowe. Dalsza integracja kolei z rowerami jest najbardziej efektywnym działaniem w zakresie rozwoju Bike and Ride. Z tego powodu, pomimo że Wrocław nie jest właścicielem tych terenów, podjęte zostaną dodatkowe starania w celu integracji ruchu rowerowego z kolejowym.

Audyt istniejących i funkcjonujących Bike and Ride będzie prowadzony na bieżąco i przykładem parkingów w Leśnicy czy na ul. Boguszowskiej będą systematycznie rozbudowywane.

3

Działania informacyjne, promocyjne i edukacyjne



Przyczyniając się do rozbudowy infrastruktury rowerowej rośnie również potencjał prowadzenia działań promocyjnych i edukacyjnych mających na celu zwiększenie ruchu rowerowego we Wrocławiu. Od lat w mieście prowadzone są działania pokazujące zalety korzystania z roweru, które są dedykowane dzieciom, młodzieży i dorosłym. Oficjalna strona Wrocławia (www.wroclaw.pl) oraz funpage Wrocławska Kampania Rowerowa (www.facebook.com/wroclawskakampaniarowerowa/) publikują wiele treści pokazujących rozwój sieci rowerowych, zachęcających wszystkich mieszkańców do korzystania z roweru w mieście, pokazując jak to robić, aby było bezpiecznie, zdrowo i przyjemnie.

Poddane konsultacjom projekty w ramach programu Wrocławska Szkoła Mobilności Aktywnej, w czasie powstawania "Planu działań rowerowych do 2030 roku" ewoluowały i od września 2021 roku rozpoczęła się ich promocja pod wspólnym szyldem **"Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNI"**. Program ten gromadzi wszystkie działania edukacyjne związane z aktywną mobilnością, a jego adresatami są głównie uczniowie szkół podstawowych. Do dorosłych mieszkańców skierowane są liczne materiały udostępniane na oficjalnych miejskich stronach internetowych oraz kampania "W kółko kręcę", która w 2022 roku będzie wznowiona oraz rozbudowywana.

3.1 Działania skierowane do dzieci i młodzieży - program "Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNI"

Realizacja zadań ujętych w tym punkcie pozwoli zrealizować cele operacyjne:

11

- Karta rowerowa dostępna dla wszystkich uczniów
- Jazda rowerem w warunkach miejskich

12

80 % gminnych szkół i przedszkoli we Wrocławiu w programie Rowerowy Maj

Głównym założeniem Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNI jest kompleksowa edukacja w zakresie aktywnej mobilności, w szczególności praktycznego korzystania z roweru we wrocławskich placówkach oświatowych. Program, poprzez edukację i promocję przemieszczania się pieszo,

rowerem i innymi urządzeniami transportu osobistego (UTO), ma na celu zmianę przyzwyczajeń transportowych wśród najmłodszych wrocławian oraz zwiększenie bezpieczeństwa w drodze do szkoły.



W ramach programu realizowane są następujące działania:

1. **Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej,**
2. **Rowerowy Maj,**
3. **Rowerowe działania edukacyjne.**

Uczestnicy programu poznają korzyści wynikające z aktywnych sposobów przemieszczania się, co wpływa na ich wybory transportowe. Dzięki wykorzystaniu wiedzy pozyskanej na zajęciach zwiększa się ich bezpieczeństwo w drodze do szkoły. Odkrywają aktywną mobilność jako atrakcyjną, zdrową i ekologiczną formę poruszania się po mieście.

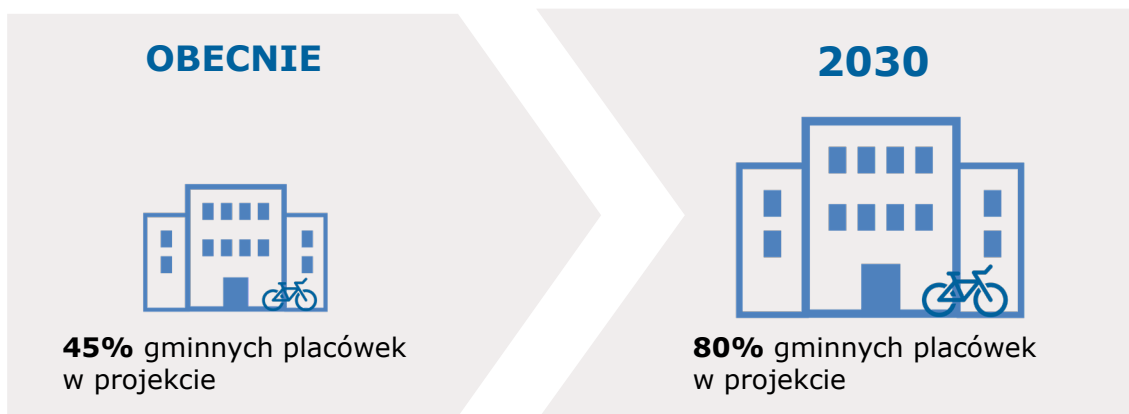
3.1.1 Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej (RSMA)

Ulepszony kurs przygotowujący do egzaminu na kartę rowerową, który zakłada kompleksową edukację młodzieży, pozwalającą teoretycznie i praktycznie przygotować się do bezpiecznego poruszania się po mieście. Materiały - publikacja "Rowerowa Szkoła Mobilności Aktywnej - Wrocławski Przewodnik dla Nauczycieli Wychowania Komunikacyjnego", filmy edukacyjne i prezentacje - przygotowane dla nauczycieli i uczniów, umożliwiają łatwe i urozmaicone przeprowadzenie zajęć, co znacząco pomaga dzieciom dobrze przygotować się do egzaminu na „rowerowe prawo jazdy”.

Materiały przygotowane w ramach RSMA w kolejnych latach będą ewaluowane, aktualizowane i dostosowywane do potrzeb nauczycieli wychowania komunikacyjnego. Do 2030 roku jest planowane przeszkolenie (w ramach "Rowerowych działań edukacyjnych") wszystkich nauczycieli wychowania komunikacyjnego z treści zawierających się w ww. materiałach oraz przeprowadzenie tym samym "reformy" edukacji na kartę rowerową. Planowane jest także umożliwienie udziału w kursie i egzaminie na kartę rowerową wszystkim uczniom klas IV, a tym, którzy z jakichś przyczyn nie mogli odbyć kursu w klasie IV, umożliwienie edukacji w klasach starszych.

3.1.2 Rowerowy Maj

Rywalizacja rowerowa skierowana do uczniów szkół podstawowych i przedszkolaków, polegająca na zachęcaniu dzieci i młodzieży do pokonywania trasy do szkoły i przedszkola na rowerze, hulajnodze, rolkach itp.



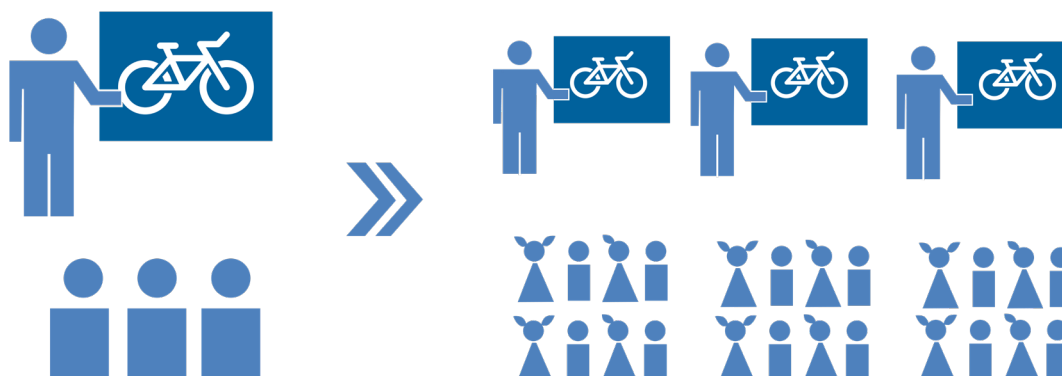
Każdy przedszkolak i uczeń, który w maju aktywnie dotrze na zajęcia za pomocą roweru, hulajnogi itp., otrzymuje naklejki do rowerowego dzienniczka i na wspólny plakat klasowy. Klasy, szkoły oraz uczestnicy, którzy wykazali się najwyższą frekwencją aktywnego przemieszczania się otrzymują nagrody.

"Rowerowy Maj" aktywuje najmłodszych wrocławian od 2016 roku. Z roku na rok bierze w nim udział coraz więcej uczestników i cieszy się ogromnym zainteresowaniem wśród przedszkolaków i uczniów szkół podstawowych.

Do 2030 roku planowane jest objęcie kampanią minimum 80% gminnych szkół podstawowych i przedszkoli (133 placówki) we Wrocławiu. W 2021 w kampanii wzięło udział 79 placówek (w tym 74 gminne - 45%).

3.1.3 Rowerowe działania edukacyjne

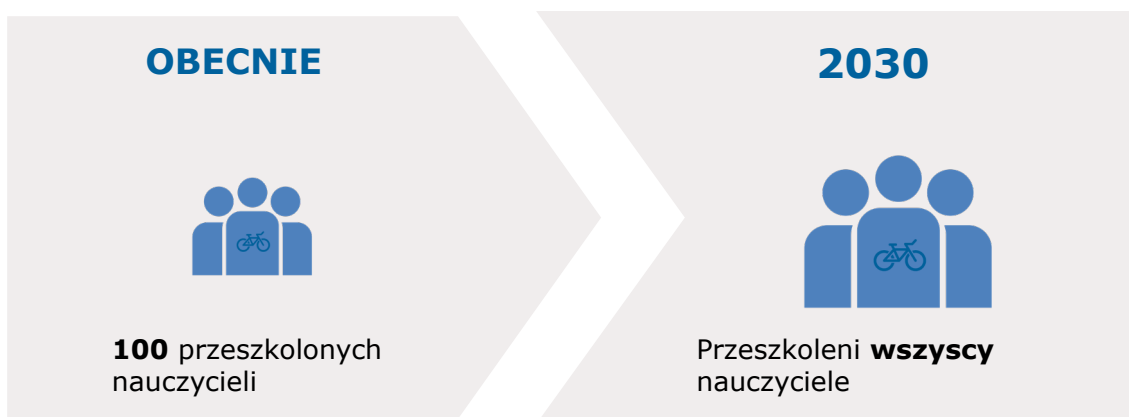
Podstawą programu "Młodzi - Aktywnie zMOBILizowaNI" jest stworzenie kadry zaangażowanej w realizację założeń programu. Dlatego szkolenia podnoszące kwalifikacje nauczycieli wychowania komunikacyjnego są wstępem do budowania skutecznych i szerokich działań promujących aktywne sposoby przemieszczania się, a wśród nich przede wszystkim ruch rowerowy.



Szkolenia są realizowane poprzez wykwalifikowanych edukatorów z organizacji społecznych, będących rowerzystami i zajmujących się zawodowo edukacją i promocją aktywnej mobilności.

Działania skierowane do nauczycieli koncentrują się na wnikliwej edukacji dotyczącej zasad bezpieczeństwa rowerzystów na drodze oraz poruszania się po mieście. Ważnym elementem nauczania jest pokazanie materiałów przygotowanych na potrzeby ulepszanego kursu na kartę rowerową (RSMA), które zostały przygotowane dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego, aby ułatwić im pracę w ramach prowadzonych zajęć. Szkolenia składają się z części teoretycznej, w formie wykładu oraz praktycznej, na rowerze w przestrzeni uspokojonego ruchu.

Następnym krokiem, po zbudowaniu kadry zajmującej się edukacją rowerową w placówkach, jest rozwijanie umiejętności dzieci. W tym celu ww. edukatorzy prowadzą zajęcia rowerowe dla uczniów przygotowujących się do kursu na kartę rowerową, zwracając szczególną uwagę na aspekty związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym i praktycznym poruszaniu się po przestrzeni miejskiej na rowerze. Zajęcia mają charakter teoretyczny i praktyczny.



W 2021 roku z rowerowych działań edukacyjnych skorzystało około 400 uczniów i 100 nauczycieli. **Do 2030 planowane jest przeszkolenie wszystkich nauczycieli wychowania komunikacyjnego we Wrocławiu, a tym samym przeprowadzenie "reformy" edukacji przygotowującej do egzaminu na kartę rowerową, czyniąc ją bardziej praktyczną, przygotowującą młodzież do swobodnego i bezpiecznego poruszania się na rowerze po mieście.** Jednym z elementów tych działań będzie prowadzenie pilotażowych "holenderkich" egzaminów na kartę rowerową.

3.2 Działania skierowane do dorosłych

Realizacja zadań ujętych w tym punkcie pozwoli zrealizować cele operacyjne:

11

Jazda rowerem w warunkach miejskich

13

Kampania dla studentów i osób pracujących
- przynajmniej jedna rocznie

14

Oznakowanie 3 tras przebiegających przez całe
miasto

15

Zapewnienie możliwości dostaw towarów na ostatniej
mili przy wykorzystaniu rowerów transportowych

Edukacja dzieci i młodzieży leży u podstaw działań ze względu na świadomość, iż zaszczepianie dobrych nawyków transportowych od najmłodszych lat, daje możliwość utrzymywania i owocowania tych postaw w przyszłości. Zakładamy, że te dzieci, które odkryją i ugruntują zalety związane z jazdą na rowerze będą w przyszłości również dorosłymi rowerzystami. Chcąc zwiększyć udział ruchu rowerowego wśród dorosłych wrocławian prowadzone są kampanie informacyjno-edukacyjne na <https://www.wroclaw.pl/komunikacja/rowerzysci-we-wroclawiu> oraz www.facebook.com/wroclawskakampaniarowerowa/ - WROwerowy poradnik czy Elementarz wrocławskiego rowerzysty. Ponadto powstała kampania "W kółko kręcę" promująca korzystanie z roweru w drodze do pracy, na uczelnię i do szkoły ponadpodstawowej oraz są planowane działania edukacyjne na wrocławskich osiedlach w Centrach Aktywności Lokalnej oraz domach kultury.

3.2.1 "W kółko kręcę"

Rywalizacja rowerowa kierowana szczególnie do osób aktywnych zawodowo, studentów oraz młodzieży uczącej się w szkołach ponadpodstawowych. Jej celem jest promocja roweru jako całorocznego, szybkiego, zdrowego, taniego i niezależnego środka transportu po mieście. Rywalizacja odbywa się w aplikacji mobilnej i promuje przez szczególne punktowanie pokonywanie na rowerze trasy dom – praca, szkoła, uczelnia.

Od 2022 roku planujemy trwale wpisanie rywalizacji w kalendarz wydarzeń miejskich we Wrocławiu oraz jej rozwój na podstawie badań ewaluacyjnych, prowadzonych po poszczególnych edycjach "W kółko kręcę".

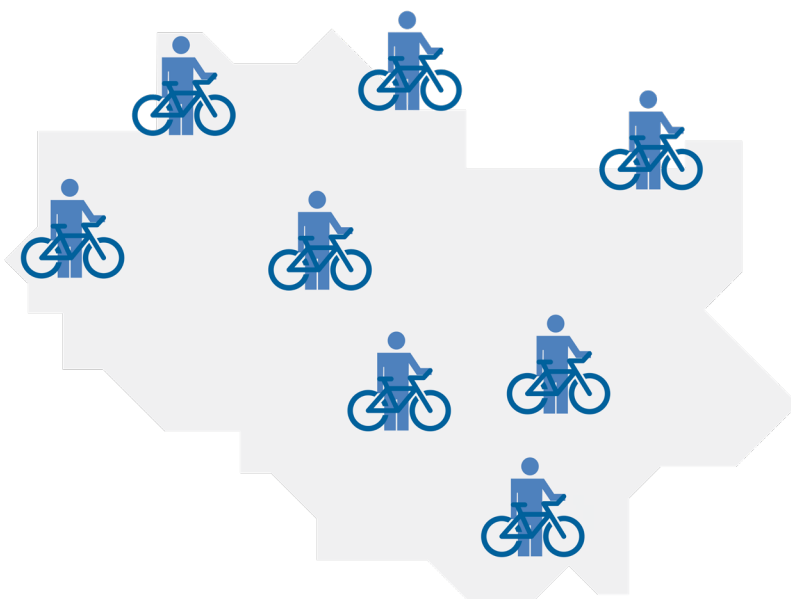
3.2.2 Działania skierowane do studentów

W 2021 roku powstał poradnik "Mobilny Student", pokazujący najlepsze sposoby poruszania się po Wrocławiu, ze wskazaniem roweru jako szybkiego, wygodnego, dającego niezależność i pewność dotarcia do celu środka transportu, który dodatkowo wpływa na kondycję i sprawność korzystającej z niego osoby oraz ochronę jakości powietrza w mieście.

W kolejnych latach planowane jest rozszerzenie działań skierowanych do studentów poprzez kampanie edukacyjno-informacyjne bezpośrednio im dedykowane.

3.2.3 Działania na wrocławskich osiedlach

W wynikach konsultacji pojawiły się wnioski, mówiące o potrzebie edukacji rowerowej dorosłych. Nawiązując współpracę z prężnie działającymi we Wrocławiu centrami aktywności lokalnych (CAL-i) oraz domami kultury, planowane jest stworzenie "mini centrów rowerowych" w tych ośrodkach. Chcielibyśmy, aby na każdym osiedlu pojawiła się osoba mogąca edukować lokalnych mieszkańców w zakresie ruchu rowerowego - "łącznik rowerowy". Byłaby to osoba korzystająca z roweru na co dzień, mająca zdolności i otwartość w prowadzeniu warsztatów dla mieszkańców. Otrzymałaby ona potrzebne wsparcie merytoryczne i praktyczne z Urzędu Miejskiego, aby móc prowadzić wspomniane działania.



3.2.4 Oznakowanie tras rowerowych

Do roku 2030 planowane jest oznakowanie przynajmniej 3 tras biegnących przez całe miasto. Czytelność oznakowania tras rowerowych ma pomóc mieszkańcom w prosty i czytelny sposób planować swoją rowerową podróż. Wspólnie z gminami należącymi do aglomeracji Wrocławia opracowane zostało oznakowanie tras łączących gminy oraz najważniejsze źródła i cele podróży.



3.2.5 Logistyka rowerowa

Transport towarów przy wykorzystaniu rowerów najlepiej sprawdza się na tzw. 'ostatniej mili'. W centrum Wrocławia, gdzie historyczna zabudowa pozostawia ograniczoną przestrzeń dla samochodów (tym bardziej dla samochodów dostawczych) wykorzystanie rowerów transportowych ma szczególne znaczenie. Doświadczenia wielu miast wskazują, że odpowiednia organizacja takiej usługi z powodzeniem może zastąpić część dostaw realizowanych przy wykorzystaniu samochodów na rzecz rowerów.



4

Wrocławski Rower Miejski



Wrocławski rower miejski funkcjonuje we Wrocławiu od 10 lat. Projekt na różnych etapach swojego funkcjonowania charakteryzował się różnym zasięgiem, liczbą rowerów i stacji. Projekt ewoluował od 140 rowerów w 2011 roku do ponad 2000 w roku 2019. Zmianie podlegała również technologia. Pierwsze rowery wymagały otrzymania kodu do zapięcia i ręcznego 'wypożyczenia' roweru podczas gdy obecnie możemy sprawnie pożyczyć rower przy pomocy qr code i zwrócić go na obszarze praktycznie całego miasta. Nie została z kolei zmieniona główna zasada funkcjonowania tj. darmowa możliwość korzystania z roweru w pierwszych 20 minutach wypożyczenia. Czynnikiem ten wpływa na popularność rowerów ale również na ich eksploatację. W najbliższych latach analizowane będą różne scenariusze rozwoju tego projektu. Śledząc trendy w Europie i na świecie potencjalne kierunki rozwoju mogłyby dotyczyć wielu różnych obszarów jak np.:

- zmiany modelu funkcjonowania na najem długoterminowy
- wprowadzenie abonamentów dla użytkowników
- popularyzacja rowerów ze wspomaganie elektrycznym
- popularyzacja rowerów transportowych
- rozbudowa floty rowerów dla dedykowanych grup odbiorców np. studentów
- organizacja Domu Rowerowego skupiającego różne funkcje rowerowe w tym również długoterminowy wynajem rowerów

W momencie tworzenia planu ciężko jednoznacznie przesądzać o kierunku dalszego rozwoju. Będzie to na pewno przedmiotem dalszych analiz.

Finansowanie Planu działań

Plan działań rowerowych do 2030 roku będzie finansowany z różnych źródeł.

Przede wszystkim jego realizacja będzie uwzględniona w budżecie miasta w ramach pozycji budżetowej Program Rowerowy. Dodatkowo zadania rowerowe były i będą finansowane w wielu innych przedsięwzięciach, jak np.:

- » inwestycjach transportowych (drogowych, tramwajowych, etc.),
- » Programie Pieszym,
- » Wrocławskim Budżecie Obywatelskim,
- » Funduszu Osiedlowym,
- » innych projektach miejskich (np. budowa szkół).

Dodatkowo bardzo istotnym elementem finansowania Planu działań będzie wsparcie ze środków zewnętrznych jak np.:

- **Krajowy Plan Odbudowy** - złożono fiszkę dot. Rozwoju zrównoważonego transportu miejskiego dla Wrocławia i aglomeracji wrocławskiej, w tym projekt pn. Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu dla mieszkańców miasta i aglomeracji (koszt całkowity ok. 85,7 mln zł)¹;
- **Dolnośląski Ład** - w ramach konsultacji z Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego została złożona fiszka pn. Spójna sieć tras rowerowych we Wrocławiu i aglomeracji wrocławskiej (koszt całkowity ok. 145 mln zł);
- **Rządowy Fundusz Polski Ład**: Program Inwestycji Strategicznych, w ramach którego otrzymano Wstępne Promesy na realizację 3 inwestycji, w tym 2 z komponentem rowerowym (dofinansowanie ok. 93 mln zł);
- **Fundusze Europejskie dla Dolnego Śląska 2021-2027 (FEDS)²**, w ramach przedsięwzięć priorytetowych ujęto Dolnośląską Cyklostradę (koszt całkowity ok. 670 mln zł) oraz projekty w kategorii Infrastruktura rowerowa (koszt całkowity ok. 880 mln zł);
- **Deweloperzy** (na podstawie art. 16 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych).

¹ Złożenie fiszki nie jest równoważne z otrzymaniem finansowania.

² Obecnie przygotowwany jest projekt przedmiotowego dokumentu, trwają uzgodnienia i konsultacje.

Realizacja Planu działań rowerowych do 2030 roku pozwoli włączyć "drugi rowerowy bieg" dla Wrocławia.

Więcej osób na rowerach to bezpieczniejsze i sprawniej funkcjonujące miasto. To czystsze powietrze, mniejszy hałas i zdrowsi mieszkańcy. To w końcu oszczędności w budżecie zarówno Wrocławia jak i samych wrocławian.

Ale rower to również coś więcej - to niezależność energetyczna w naszych codziennych podróżach, która jest tak ważna w dzisiejszych trudnych czasach.

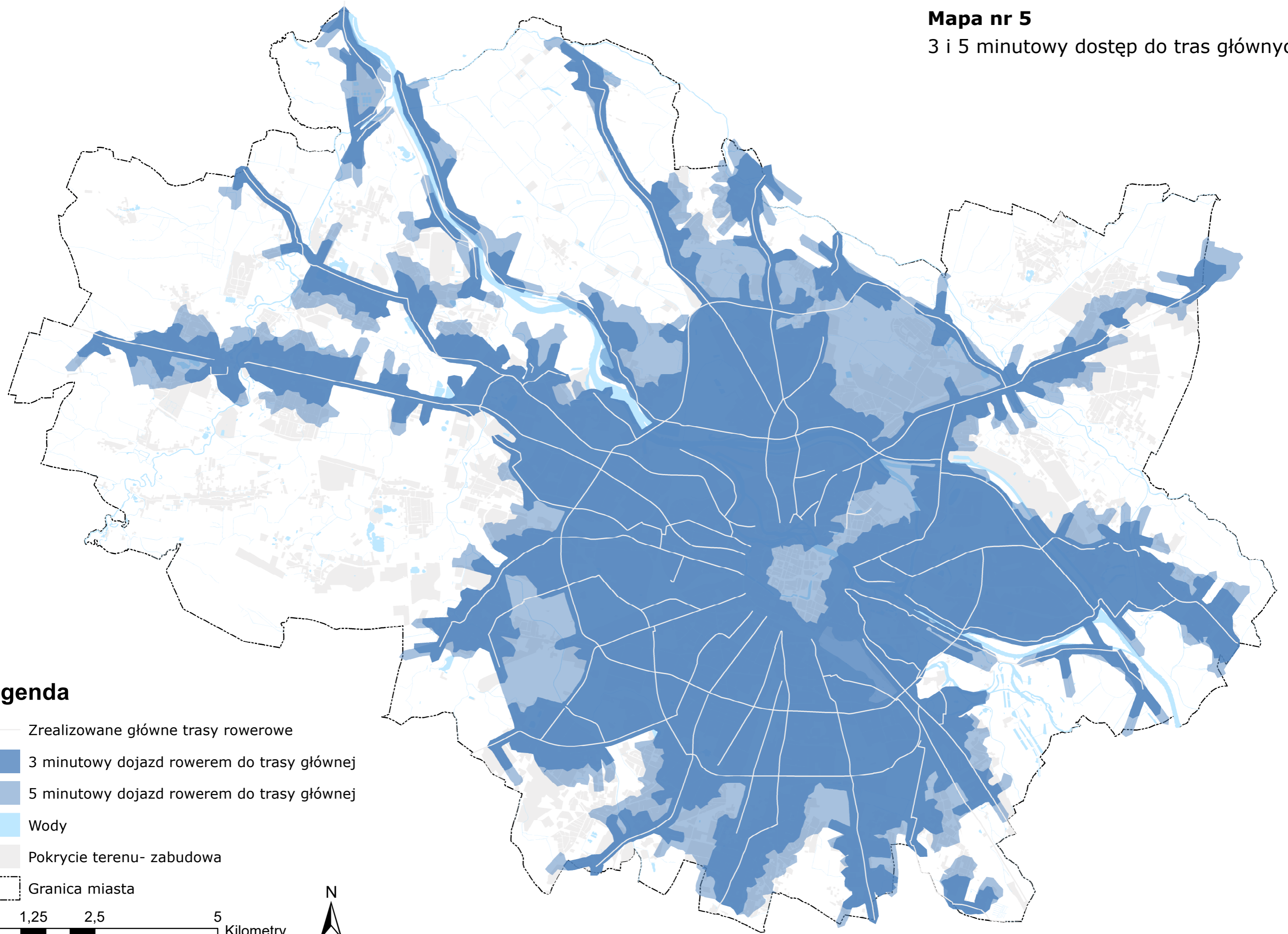
Po te korzyści zdecydowanie warto sięgnąć. Będzie to wymagało wytężonej pracy i dużego skupienia, jednak powyższe cele są tego warte. O ile sam Plan nie dokona tej zmiany, o tyle nasze zaangażowanie już tak.

Do pracy!

Zespół ds. Mobilności Aktywnej
Biuro Zrównoważonej Mobilności
Urząd Miejski Wrocławia

Mapa nr 5

3 i 5 minutowy dostęp do tras głównych



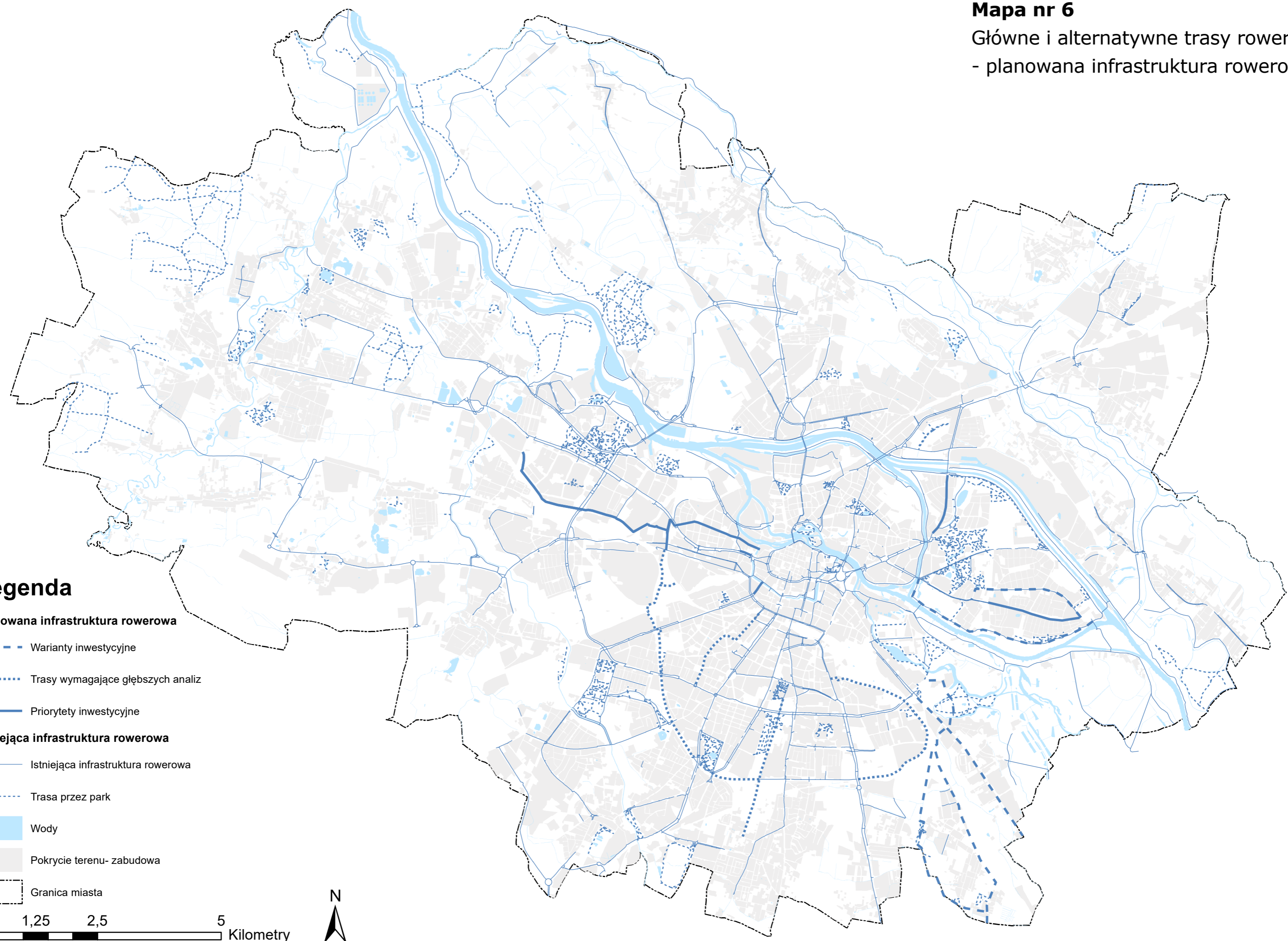
Legenda

- Zrealizowane główne trasy rowerowe
- 3 minutowy dojazd rowerem do trasy głównej
- 5 minutowy dojazd rowerem do trasy głównej
- Wody
- Pokrycie terenu- zabudowa
- Granica miasta

0 1,25 2,5 5 Kilometry



Mapa nr 6
Główne i alternatywne trasy rowerowe
- planowana infrastruktura rowerowa



Legenda

Planowana infrastruktura rowerowa

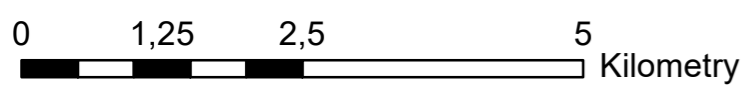
- Warianty inwestycyjne
- ... Trasy wymagające głębszych analiz
- Priorytety inwestycyjne

Istniejąca infrastruktura rowerowa

- Istniejąca infrastruktura rowerowa
- Trasa przez park

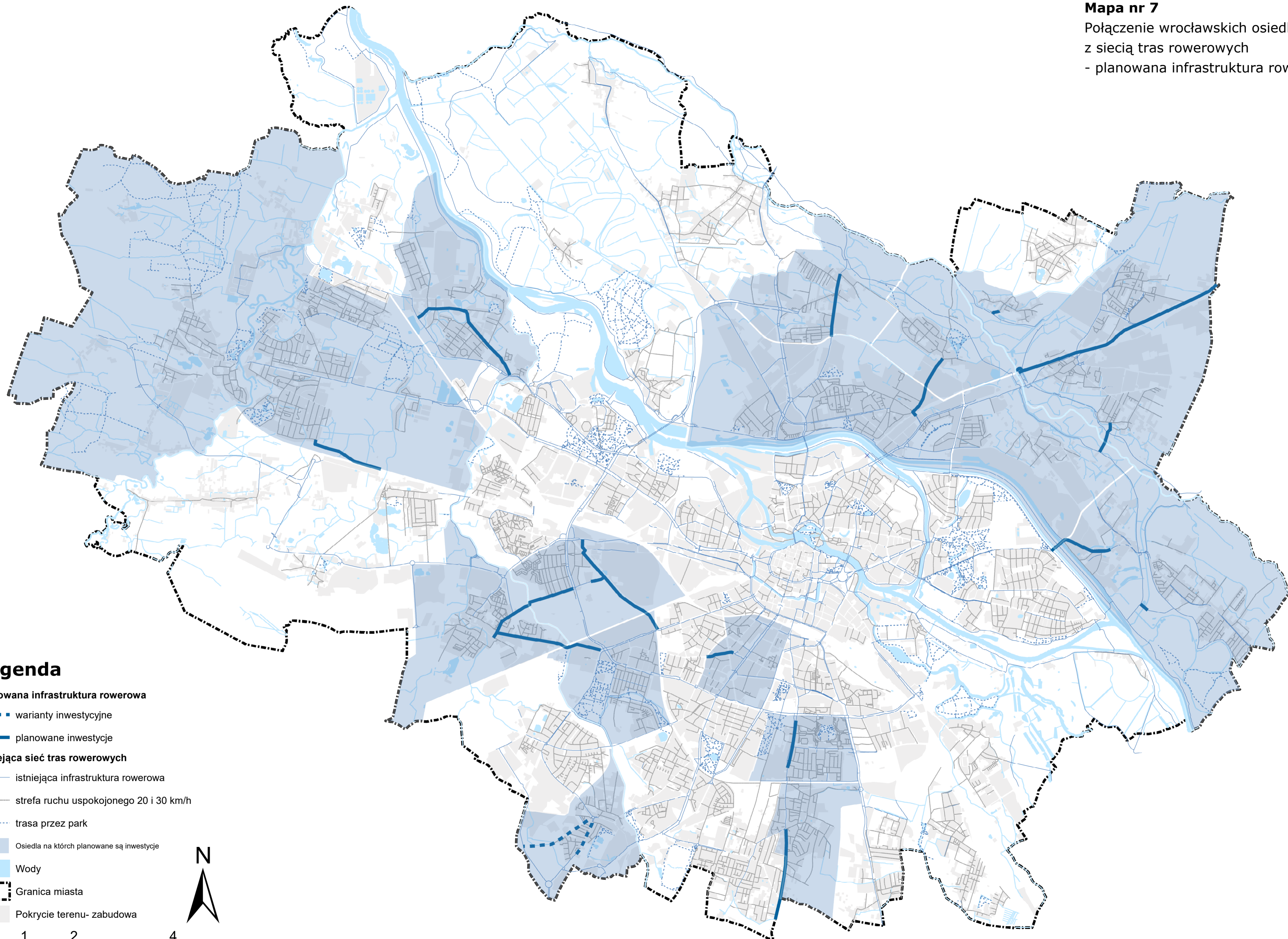
- Wody
- Pokrycie terenu- zabudowa

--- Granica miasta



Mapa nr 7

Połączenie wrocławskich osiedli
z siecią tras rowerowych
- planowana infrastruktura rowerowa



Legenda

Planowana infrastruktura rowerowa

- warianty inwestycyjne
- planowane inwestycje

Istniejąca sieć tras rowerowych

- istniejąca infrastruktura rowerowa
- strefa ruchu uspokojonego 20 i 30 km/h
- trasa przez park

- Osiedla na których planowane są inwestycje
- Wody
- Granica miasta
- Pokrycie terenu- zabudowa



0 1 2 4 Kilometry

Mapa nr 8

Połączenie tras rowerowych w centrum miasta
- planowana infrastruktura rowerowa

Legenda

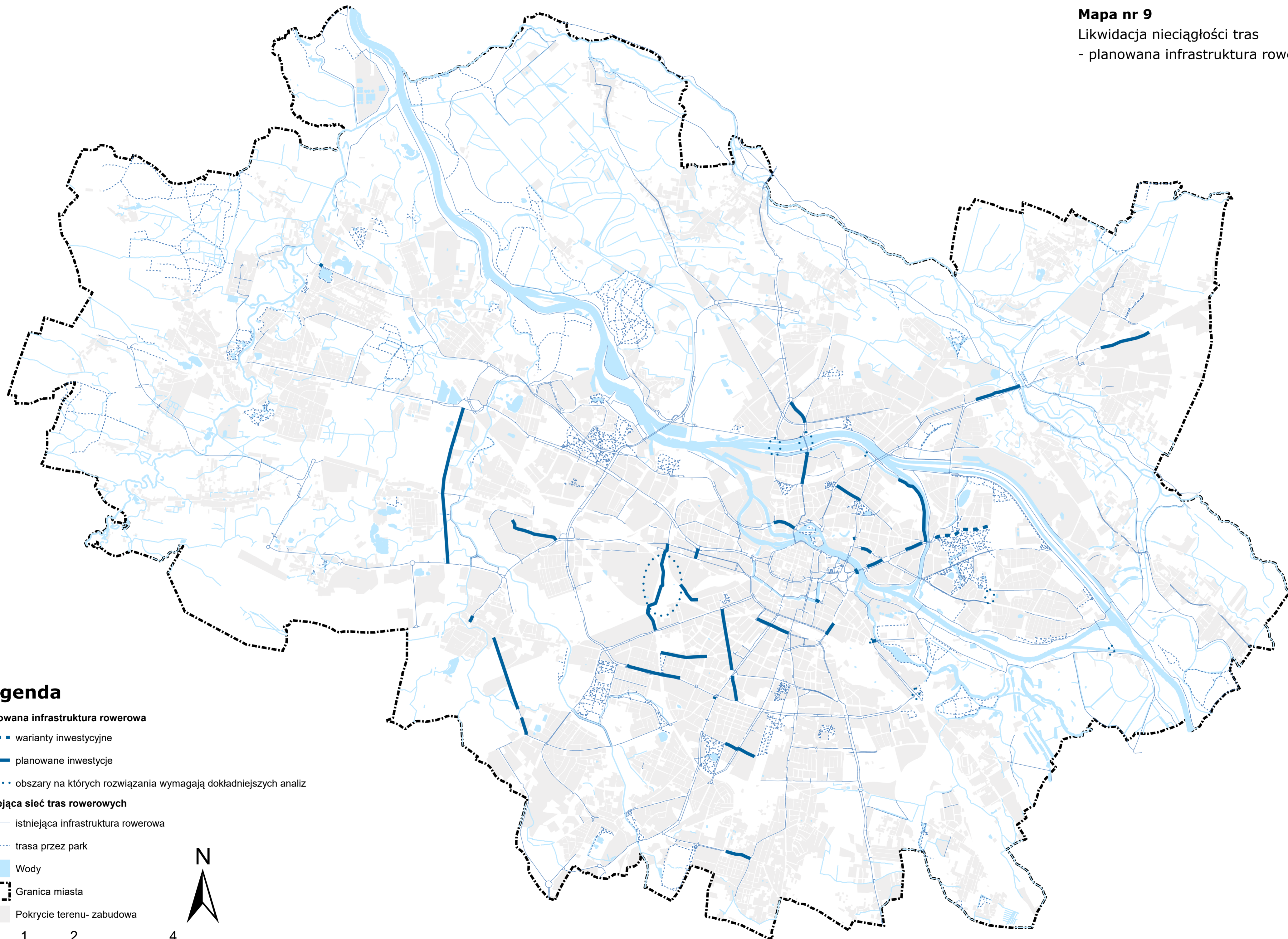
-  Korytarze w centrum
- Planowana infrastruktura rowerowa**
 -  warianty inwestycyjne
 -  planowane inwestycje
- Istniejąca sieć tras rowerowych**
 -  istniejąca infrastruktura rowerowa
 -  trasa przez park
-  Wody
-  Granica miasta
-  Pokrycie terenu- zabudowa

0 0,225 0,45 0,9
Kilometry



Mapa nr 9

Likwidacja nieciągłości tras
- planowana infrastruktura rowerowa



Legenda

Planowana infrastruktura rowerowa

- warianty inwestycyjne
- planowane inwestycje
- obszary na których rozwiązania wymagają dokładniejszych analiz

Istniejąca sieć tras rowerowych

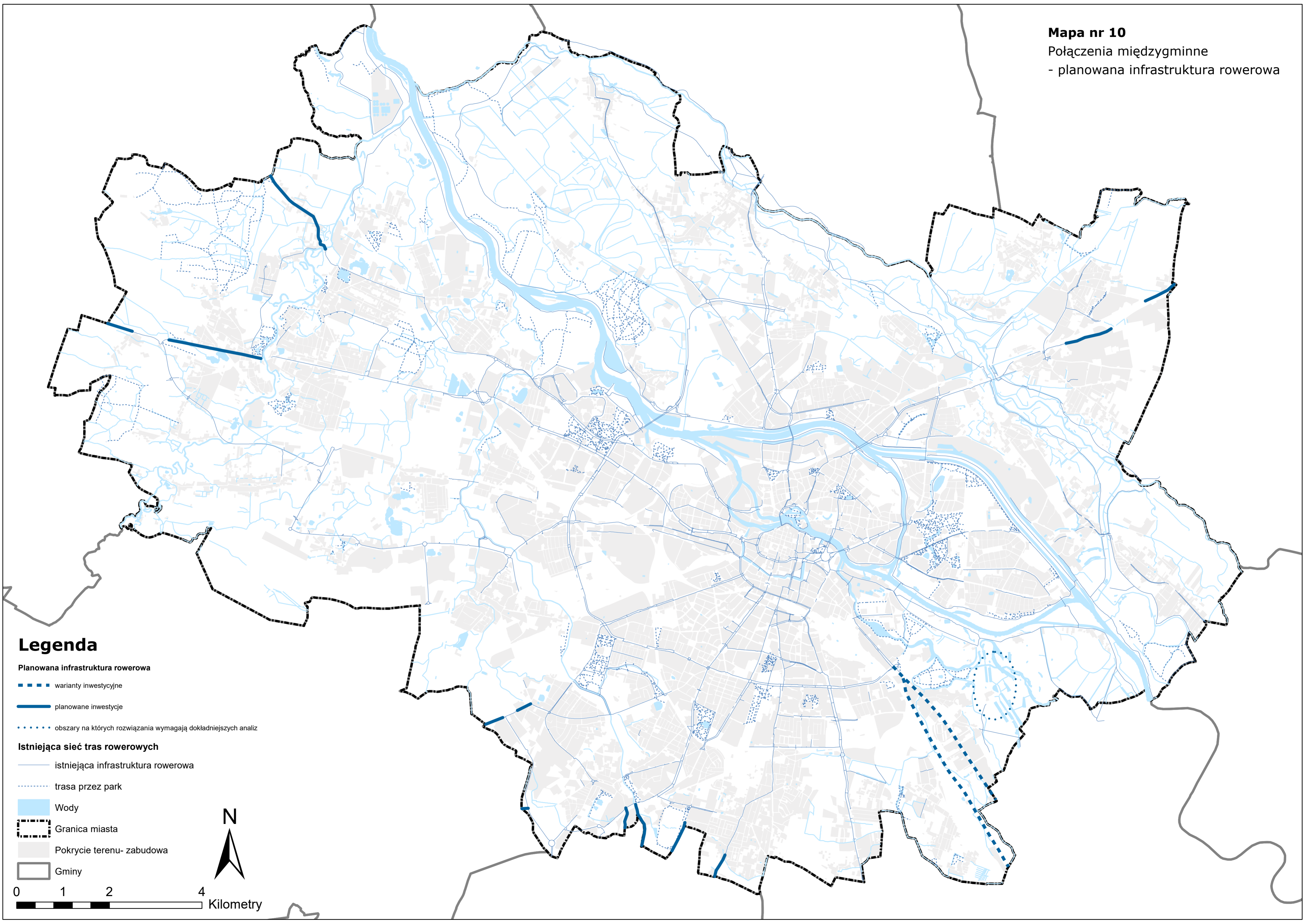
- istniejąca infrastruktura rowerowa
- trasa przez park

- Wody
- ▭ Granica miasta
- Pokrycie terenu- zabudowa



0 1 2 4 Kilometry

Mapa nr 10
Połączenia międzygminne
- planowana infrastruktura rowerowa



Legenda

Planowana infrastruktura rowerowa

- ■ ■ warianty inwestycyjne
- planowane inwestycje
- ● ● obszary na których rozwiązania wymagają dokładniejszych analiz

Istniejąca sieć tras rowerowych

- istniejąca infrastruktura rowerowa
- ⋯ trasa przez park

- Wody
- ⋯ Granica miasta
- Pokrycie terenu- zabudowa
- Gminy

0 1 2 4 Kilometry