

Uwagi Stowarzyszenia Wrocławska Inicjatywa Rowerowa do projektu zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”

2.2.3 System transportowy

2.2.3.2 Parkowanie samochodów

1. Nazwę rozdziału „Parkowanie samochodów” należy zamienić na „System parkingowy”. Traktowanie systemu parkingowego tylko w odniesieniu do transportu samochodowego jest błędem, gdyż kwestie parkowania dotyczą nie tylko aut, ale i rowerów. W tym celu, w rozdziale „System parkingowy” powtórzyć, bądź przenieść tu zapisy odnoszące się do parkowania rowerów znajdujące się w rozdziale 1.3.6, zwłaszcza tabelę 1.3.6.

2. Należy wskazać na potrzebę budowy dużych parkingów rowerowych przy węzłach komunikacyjnych (np. Dworzec Główny PKP, Dworzec Świebodzki PKP, Dworzec Nadodrze PKP, Rondo Reagana), oraz dużych obiektach użyteczności publicznej.

3. Należy wykreślić zapis: „Dąży się do powiększenia ogólnie dostępnych parkingów przy dużych parkach publicznych”.
Uzasadnienie: należy całościowo dążyć do ograniczenia generacji ruchu motorowego w mieście. Parki, jako obiekty publiczne, powinny być lepiej obsługiwane komunikacją zbiorową (KZ) i rowerową. Charakter rekreacyjny parków predestynuje je do włączenia w sieć tras pieszych i rowerowych oraz uwolnienia od uciążliwości ruchu motorowego – kształtowanie proekologicznych zachowań mieszkańców.

4. Należy zmienić zapisy o budowie parkingów 3W o ścisłym centrum lub w bliskim sąsiedztwie centrum – zlokalizować parkingi 3W w dalszej odległości od centrum.
Uzasadnienie: Studium zakłada rekompensację zlikwidowanych miejsc parkingowych w centrum poprzez budowę „parkingów 3W w miejscach położonych w zasięgu krótkiego dojścia pieszego do najatrakcyjniejszych części miasta” (choć mowa jest także o parkingach 3W pod Rynkiem i placem Solnym). Takie podejście jest błędne gdyż w dalszym stopniu zachęca do korzystania z samochodów w podróżach do centrum, zamiast do tego zniechęcać, tworząc parkingi buforowe w pewnej odległości od centrum w powiązaniu z węzłami przesiadkowymi zapewniając tym samym konkurencyjność komunikacji zbiorowej i jej realne wykorzystanie w dojazdach do centrum. Parkingi w bezpośrednim sąsiedztwie centrum lub wewnątrz centrum nie powinny w żadnym razie w całości rekompensować ilości zlikwidowanych parkingów przyulicznych, lecz ograniczać się do niezbędnego minimum.

2.2.3.3. Transport zbiorowy

Należy wykreślić zapis: „Bierze się pod uwagę założenie, że w obecnej sytuacji i w najbliższym czasie nie da się stworzyć oferty transportu zbiorowego tak konkurencyjnej, aby mogła wywołać znaczny spadek zainteresowania indywidualnymi środkami lokomocji i zmniejszyć dynamikę ich popularności.”

Uzasadnienie: zapis w takiej formie jest praktycznie przyznaniem się, iż uchwalona 10 lat temu Polityka Transportowa miasta jest dokumentem martwym. Naszym zdaniem na etapie syntezy Studium należy raczej podkreślać strategiczne znaczenie jakie ma rozwój transportu zbiorowego, niż zakładać bezradność wobec rosnącej popularności samochodami.

Wnioskujemy o dodanie Ponadto brak w *Studium* zapisów mówiących o bardzo negatywnym wpływie nadmiernego zainteresowania motoryzacją i możliwościach jakie niosą tu ze sobą nowe rozwiązania dla transportu publicznego, a także jasne stwierdzenie, iż dąży się do podniesienia konkurencyjności oferty transportu zbiorowego, co leży w strategicznym interesie miasta.

2.2.3 System transportowy

2.2.3.7 Ruch rowerowy

Należy wprowadzić zapis analogiczny jak w przypadku komunikacji zbiorowej – mówiący o zwiększeniu udziału ruchu rowerowego, zwłaszcza w śródmieściu, z intencją zmniejszenia ruchu samochodów w mieście

Uzasadnienie: zapewnienie zgodności z zapisami Polityki Transportowej (PT).

Rozdział III. Część ogólna Studium. Uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru miasta.

1. Ukształtowanie funkcjonalno-przestrzenne miasta.

1.3 System transportowy

1.3.1. Transport samochodowy. Uwarunkowania 23)

Należy wykreślić wyrażenie: *„mimo prowadzonej w mieście polityki transportowej ograniczającej udział samochodu indywidualnego w ruchu miejskim”*.

Uzasadnienie:

Stwierdzenie, iż *„nadal obserwuje się tendencję [narastającej motoryzacji], mimo prowadzonej w mieście polityki transportowej ograniczającej udział samochodu indywidualnego w ruchu miejskim”* zniekształca rzeczywisty obraz sytuacji.

Choć faktycznie istniejący i obowiązujący od 1999 roku dokument pod nazwą Polityka Transportowa Wrocławia (PT) zakłada ograniczanie ruchu samochodowego na rzecz zrównoważonych środków transportu, to niestety realnie prowadzona polityka transportowa często daleka jest od teorii.

Dowodami na rozbieżność rzeczywistości z teorią jest choćby planowanie i wdrażanie nowych inwestycji, które ewidentnie promują ruch samochodowy kosztem innych zrównoważonych form transportu (np. Węzeł Drzymały dyskryminujący pieszych i rowerzystów, niewydziałanie torowisk tramwajowych na ul. Krakowskiej, przeznaczanie dróg dla rowerów na parkingi dla samochodów, etc.), zwiększanie przepustowości dla aut osobowych kosztem komunikacji zbiorowej, pieszych i rowerzystów (priorytety w programach sygnalizacji), likwidacja, bądź brak zaplanowania przejść dla pieszych w newralgicznych miejscach (np. Rondo Reagana, Strzegomska / Gubińska), etc.

Choć wśród prowadzonych przez miasto działań znajdują się też takie, które faktycznie ograniczają ruch samochodowy (np. zamknięcie Mostów Młyńskich, czy ul. Szewskiej dla aut), to przyglądając się pozostałym posunięciom na polu inwestycji drogowych, trzeba stwierdzić, że prowadzoną realnie politykę transportową miasta cechuje ciągle zapatrzenie w samochodowy paradygmat, chaotyczność i co za tym idzie - brak konsekwentnej realizacji zapisów Polityki Transportowej (PT) z 1999 roku.

Mając na uwadze powyższe wnioskujemy o zmianę wszystkich podobnych zapisów na odpowiadające realnie prowadzonej polityce transportowej Wrocławia.

Rozdział III. Część ogólna Studium. Uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego dla całego obszaru miasta.

1. Ukształtowanie funkcjonalno-przestrzenne miasta.

1.3 System transportowy

1.3.1. Transport samochodowy. Kierunki zagospodarowania przestrzennego

14) 3) Obwodnica Śródmiejska b)

oraz

17) 21) Aleja Wielkiej Wyspy c)

Należy konsekwentnie, ilekroć o tym mowa, nazywać Aleję Wielkiej Wyspy częścią Obwodnicy Śródmiejskiej.

Uzasadnienie:

Twierdzenie, iż Obwodnica Śródmiejska rozpoczyna się na wschodzie od węzła z Trasą Krakowską, przy jednoczesnym planowaniu zamknięcia pierścienia Obwodnicy poprzez budowę

tzew. Alei Wielkiej Wyspy aż do Trasy Swojczyckiej, wprowadza dysonans poznawczy.

Gdyby prawdziwą intencją budowy Alei było „*doprowadzenie z kierunku południowego ruchu do zespołów urbanistycznych na Wielkiej Wyspie*”, wówczas należałoby poddać w wątpliwość zakładaną przepustowość projektowanej obecnie drogi, prędkości projektowe, brak połączenia tramwajowego Biskupina z Sępolnem i Tarnogajem, czy też projektowane odległości między skrzyżowaniami (a co za tym idzie brak przejść dla pieszych).

Nadanie Alei klasy Z przy jednoczesnym projektowaniu jej jak drogę klasy G (co obrazuje najlepiej zachowanie identycznego układu dwujezdniowego jak na Armii Krajowej), budzi podejrzenie, że poprzez zastosowanie odpowiedniego nazewnictwa stara się ukryć, bądź odwrócić uwagę społeczeństwa od realnych skutków (zagrożeń i szkód) jakie niesie ze sobą prowadzenie Obwodnicy Śródmiejskiej przez zespół urbanistyczny Wielkiej Wyspy.

Aleja, mimo słownych zaklęć, będzie stanowić część Obwodnicy Śródmiejskiej, łączącą ul. Kochanowskiego z Armii Krajowej przez ul. Moniuszki i Paderwskiego, Trasę Swojczycką poprzez Trasę Olimpijską i ul. Mickiewicza, a docelowo Trasę Swojczycką dzięki przedłużeniu Alei wzdłuż Stadionu. Zatem należy dostosować nazewnictwo do realnie prowadzonych działań i zamierzeń.

1.3.1. Transport samochodowy. Kierunki zagospodarowania przestrzennego 18) 4)

Należy zrezygnować z łącznika pomiędzy ul. Marszowicką z ul. Jeleniogórką .

Uzasadnienie:

Ulica łącząca ul. Marszowicką z ul. Jeleniogórką przecina bardzo cenną przyrodniczo Dolinę Bystrzycy, która na odcinku od Leśnicy do Marszowic uchowała się w dobrym, jak na warunki miejskie, stanie. Fragment Doliny, wpisany na listę obszarów Natura 2000 już został częściowo zniszczony, a planowana „obwodnica Leśnicy” dodatkowo naruszy ten korytarz ekologiczny. Stąd należy dołożyć wszelkich starań dla zachowania pozostałej części Doliny Bystrzycy w możliwie zbliżonym do naturalnego stanie, nie zaś planować kolejne ingerencje przynoszące szkody.

Koszty i straty w środowisku ekosystemu Doliny będą niewspółmierne do korzyści jakie przyniesie nowe połączenie. Na nowym połączeniu skorzystają nieliczni, głównie mieszkańcy Osiedla Malowniczego.

1.3.2. System parkowania. Uwarunkowania

Należy dodać zapis mówiący o bezradności miasta wobec zmasowanego łamania przepisów – nielegalnego parkowania aut w centrum.

Uzasadnienie: W ścisłym centrum Wrocławia parkuje ponad dwa razy więcej aut niż jest miejsc parkingowych, przy zupełnej bierności służb miejskich i władz. Jest to kolejny dowód na rozmiłowanie się realnych działań miasta z założeniami Polityki Transportowej, która wyraźnie wskazuje na konieczność egzekucji przepisów dotyczących parkowania aut w centrum miasta.

1.3.2. System parkowania. Kierunki zagospodarowania przestrzennego

Należy zrezygnować z budowy wielkopowierzchniowych parkingów samochodowych w rejonie ścisłego centrum Wrocławia.

Uzasadnienie: We Wrocławiu problemy ze znalezieniem miejsca na parkowanie w centrum są bardzo duże. Nie zniechęca to jednak do przyjazdów autem do centrum. Dzieje się tak ze względu na prowadzoną przez miast politykę zachęcającą do korzystania z aut, a także dzięki braku skutecznego przeciwdziałania nielegalnemu parkowaniu.

Choć zgodnie z Polityką Transportową planowana jest likwidacja przyulicznych miejsc parkingowych w ścisłym centrum, to zostaną one zrekomensowane tzw. parkingami „3W”, które staną się kolejnymi generatorami ruchu samochodowego w ścisłym sąsiedztwie centrum miasta, zachęcając w dalszym ciągu do podróży samochodem do centrum (patrz też uwagi do rodz. 2.2.3.2 Parkowanie samochodów). Dzięki temu pozytywny efekt likwidacji parkingów

zostanie zniwelowany, a dodatkowo wystąpić mogą straty przyrodnicze po wybudowaniu planowanego parkingu pod Fosą.

1.3.6. Sieć tras rowerowych. Uwarunkowania

1. Uwarunkowania 1)

Należy wykreślić słowo „*miejscowo* [niską jakością rozwiązań]”.

Uzasadnienie: słowo to nie oddaje faktycznego stanu tras rowerowych, które charakteryzuje niska jakość rozwiązań najczęściej na całej rozciągłości, nie zaś „*miejscowo*”. Tezę tą potwierdza sporządzony przez Dolnośląską Fundację Ekorozwoju w 2006 roku „Raport o polityce rowerowej Wrocławia”.

2. Należy zamieścić zapis analogiczny jak w przypadku ruchu pieszego (1.3.7. pkt. 3): obecnie ruch rowerowy w mieście jest poważnie upośledzony na skutek braku spójnego systemu tras rowerowych i organizacji ruchu drogowego nie uwzględniającej wymagań ruchu rowerowego.

3. Uwarunkowania 4)

Należy zmienić nazewnictwo na „*trasy rowerowe*” ilekroć mowa o „*ścieżkach*”, bądź „*drogach rowerowych*”.

Uzasadnienie: zapewnienie spójności całego Studium z założeniem zapisanym w rozdz. 1.3.6. kier.5. Zmiana nazewnictwa zapewni spójność także z innymi dokumentami oraz jasną interpretację zapisów; „*droga*” może błędnie kojarzyć się z wydzieloną ścieżką dla rowerów, „*trasa*” natomiast, to, cytując za „*Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego miasta Wrocławia*”: „*czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta i obejmujący wydzielone drogi rowerowe, pasy i kontrapasy rowerowe, ulice uspokojonego ruchu, strefy zamieszkania, skróty rowerowe, drogi niepubliczne o małym ruchu (w porozumieniu z zarządcą takiej drogi) oraz inne odcinki, które mogą być bezpiecznie i wygodnie wykorzystywane przez rowerzystów. Trasa rowerowa nie musi być drogą rowerową w rozumieniu Prawa o Ruchu Drogowym, rozporządzenia MTiGM czy niniejszych Standardów, może natomiast obejmować odcinki takich dróg.*”

4. Należy dodać stwierdzenie, iż trasy rowerowe charakteryzuje sezonowa funkcjonalność.

Uzasadnienie: bardzo istotną cechą tras rowerowych Wrocławia jest ich nieprzejezdnosc przez średnio 1/3 roku. Jest to spowodowane brakiem utrzymania tras rowerowych w zimie. Z punktu widzenia roli jaką przypisuje się rowerowi w Studium (rozdz. 2.2.3.7.: „*Rower uznaje się za środek transportu będący atrakcyjną alternatywą dla innych sposobów przemieszczania się w obszarze miasta*”), należy jednoznacznie stwierdzić, iż brak utrzymania tras w sezonie zimowym nie pozwala na pełne wykorzystanie potencjału tego środka transportu.

5. Należy zidentyfikować kluczowe bariery dla ruchu rowerowego, (np. „*wąskie gardła*” w centrum miasta).

Uzasadnienie: Zdefiniowanie w studium barier dla rozwoju ruchu rowerowego powinno być punktem wyjścia do wskazania sposobów ich eliminacji oraz obszarów miasta, gdzie należy stworzyć szczegółowe koncepcje rozwoju infrastruktury priorytetowo uwzględniające ruch rowerowy ze względu na obecne zasadnicze trudności w jego obsłudze na kluczowych relacjach. Podane bariery mogą nie wyczerpywać zagadnienia, mogą natomiast wskazywać najważniejsze przeszkody dla prowadzenia tras rowerowych zgodnie z przyjętymi *Standardami i Koncepcją*.

6. Należy zamieścić zapis o nieskuteczności dokumentów określających rozwój transportu rowerowego w mieście: *Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych i Standardów projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej*.

Uzasadnienie: *Koncepcja* nie jest realizowana zgodnie z założeniami, jej zapisy nie są zawsze uwzględniane przy realizacji nowych dróg a nowopowstające trasy rowerowe często nie spełniają wymagań stawianych w *Standardach*.

7. Należy zwrócić uwagę, że upośledzenie ruchu rowerowego utwierdzone jest także przez nowe inwestycje (np. Rondo Reagana).

Uzasadnienie: Przebudowy układu ulicznego prowadzone są pod kątem przepustowości ruchu

samochodowego, natomiast ruch rowerowy często jest dalej upośledzany. Poważnym problemem jest organizacja sygnalizacji świetlnej, dyskryminująca ruch rowerowy (i pieszego), zwłaszcza na obszarach śródmiejskich. Istnieje problem niewłaściwych nawierzchni nowo projektowanych ciągów rowerowych – względy estetyczne wygrywają z funkcjonalnością (nierówna, łupana kostka brukowa). Dużym problemem jest nasilanie się konfliktów ruchu rowerowego z ruchem pieszym, powodowane ciągami pieszo-rowerowymi, lub prowadzeniem dróg rowerowych przy chodnikach.

1.3.6. Sieć tras rowerowych. Kierunki zagospodarowania przestrzennego

1. Kierunek 1) Wykreślić frazę „w miarę możliwości”.

Uzasadnienie: analogicznych zapisów nie stosuje się w przypadku innych rodzajów transportu, co świadczy o dyskryminacji transportu rowerowego.

2. Należy zamieścić zapis nt. dostosowania jakości tras rowerowych stosownie do ich kategorii zgodnie z wytycznymi zawartymi w *Standardach projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej* (współczynniki opóźnienia i wydłużenia). Wśród niezbędnych działań są:

- zapewnienie ciągłości systemu tras rowerowych

Uzasadnienie: obecna sieć tras rowerowych jest niespójna i nieciągła. Należy świadomie projektować trasy rowerowe pod kątem usprawnienia ruchu rowerowego, a nie jako element uboczny przy realizacji dróg motorowych.

- zapewnienia dobrej jakości nawierzchni tras rowerowych.

Uzasadnienie: nawierzchnia obecnie projektowanych tras rowerowych często nie spełnia wymagań ustalonych we wrocławskich Standardach projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej. Dotyczy to także nawierzchni asfaltowej.

- reorganizacji sygnalizacji świetlnej pod kątem sprawności ruchu rowerowego.

Uzasadnienie: obecne trasy rowerowe charakteryzują się dużym współczynnikiem opóźnienia ze względu na dyskryminację ruchu rowerowego (i pieszego) na skrzyżowaniach z drogami samochodowymi.

3. Zapisy dotyczące parkowania rowerów należy uwzględnić w rozdziale 2.2.3 System transportowy, 2.2.3.2 Parkowanie samochodów (o zmieniony tytuł, jak we wniosku).

2.3.9.3. Wypoczynek

oraz

2.4 Tereny zielone

2.4.1. Sport, wypoczynek i parki

1. Należy uzupełnić o zapisy mówiące o możliwościach i kierunkach rozwoju Wrocławia w zakresie rekreacji rowerowej.

Uzasadnienie: Wrocław posiada doskonałe uwarunkowania do rozwoju tej gałęzi turystyki i rekreacji; panujący klimat (łagodne zimy i długie okresy dni ciepłych), obecność dużej rzeki (naturalne tereny rekreacji) i ukształtowanie terenu (bardzo mało nachyleń) to cechy geograficzne, które wyróżniają Wrocław wśród dużych miast Polski. Ponadto Wrocław posiada już elementy sieci tras rekreacyjnych, w granicach miasta znajdują się lokalne trasy rekreacyjne, Wrocław gości także na swym terenie dwa międzynarodowe szlaki rowerowe: Eurovelo 9 i Rowerowy Szlak Odry. Ponadto, Wrocław przyciąga coraz więcej turystów z krajów Europy zachodniej, gdzie turystyka rowerowa jest wielce popularna. Można się zatem spodziewać, iż ta forma turystyki będzie stawała się coraz bardziej popularna i Wrocław powinien to wykorzystać.

2. Należy dodać zapis mówiący o wspieraniu i rozwoju sportów rowerowych.

Uzasadnienie: Wrocław, jako duże miasto, predysponowane do wysokiego poziomu kultury rowerowej powinno posiadać nowoczesny tor kolarski oraz profesjonalnie przygotowane trasy do uprawiania dyscyplin związanych z kolarstwem MTB.

Rozwijając różne dziedziny sportu (pływanie, jeździectwo, itd.) nie należy zapominać o obecnie

panujących trendach. Z tego względu należy poświęcić osobne zainteresowanie bardzo popularnym sportem rowerowym, które obecnie nie są dostatecznie wspierane, a ich uprawianie obecnie jest często możliwe jedynie dzięki inicjatywom obywatelskim.

Uwagi Stowarzyszenia Wrocławska Inicjatywa Rowerowa do Rys. 9 Kierunki zagospodarowania przestrzennego - system tras rowerowych

Koncepcja rozwoju systemu tras rowerowych Wrocławia stworzona w 2005 roku była potrzebnym dokumentem, dzięki któremu udało się projektować i budować trasy rowerowe na wielu ważnych ciągach. Jej założenia pozostają dalej aktualne, jednak wizja tras i możliwych połączeń w Mieście uległy zmianie.

Poważnym błędem *Koncepcji...* i aktualizacji w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Wrocławia* był **brak wyznaczenia głównych tras rowerowych doprowadzających bezpośrednio do obszaru centrum Miasta**, gdzie koncentrujący się ruch rowerowy napotyka na największe przeszkody. Wszystkie trasy główne urywają się daleko przed centrum, przechodząc w trasy zbiorcze, tak jakby ruchu rowerowy małał w miarę przybliżania się do centrum miasta. Przy takim założeniu nie będzie możliwe osiągnięcie wysokiego i pożądanego udziału podróży rowerowych w ogólnej liczbie podróży w Mieście.

W 2009 roku rozpoczęło się projektowanie ważnych nowych połączeń, które mają za zadanie łączyć istniejącą sieć w spójny system tras oraz wytyczyć kluczowe korytarze umożliwiające przejazd przez centrum miasta z zachodu na wschód oraz z północy na południe. Celem powstających dokumentacji projektowych jest również szeroko rozumiana poprawa dostępności centrum, w którym (zgodnie z Polityką Transportową) ruch samochodowy powinien być eliminowany, a w związku z tym powinna zostać zapewniona atrakcyjna alternatywa dla innych form transportu - w tym oczywiście rowerów.

Naszym zdaniem niepokojącym sygnałem świadczącym, iż zapisy *Koncepcji* i *Studium* nie stanowią najlepszego punktu odniesienia dla projektantów, jest fakt, że opracowywana obecnie dokumentacja projektowa wykracza poza *Koncepcję* i *Studium*. A przecież to właśnie *Koncepcja* i *Studium* powinny definiować pożądane kierunki rozwoju tras rowerowych i stanowić podstawę między innymi do planowania przebiegu tras. Dlatego za niezbędne uważamy skorygowanie *Koncepcji* i *Studium* tak, aby obrazowały przyszły rozwój systemu tras zgodnie z aktualną wiedzą techniczną, podejmowanymi działaniami oraz możliwościami szybszego zroweryzowania Wrocławia.

W związku z powyższym postulujemy o wprowadzenie do Rys. 9 *Kierunki zagospodarowania przestrzennego - system tras rowerowych* następujących zmian:

- 1. Otwarcie Rynku dla rowerzystów**, bez wytyczania głównych korytarzy przejazdu jednak z zapewnioną pełną dostępnością źródeł i celów podróży ulokowanych na Rynku. Uzasadnienie:
Funkcjonujący dzisiaj zakaz jazdy rowerem po Rynku jest zakazem złym i fikcyjnym. Ze względu na promienistą budowę ulic dochodzących do serca miasta – Rynek jest wykorzystywany co dzień przez rowerzystów jako najkrótszy korytarz przejazdowy. Znajduje się tam również bardzo wiele celów i źródeł podróży, które sprzecznie z postulatem zawartym w *Koncepcji*, nie są dostępne dla rowerzystów. Należy podjąć wszelkie starania mające na celu zniesienie zakazu poruszania się rowerem po Rynku i doprowadzenia do bezkonfliktowej koegzystencji rowerzystów i pieszych. Postuluje się – przykładem wielu innych miast Polskich i Europy – stworzenie wspólnej strefy pieszo-rowerowej z pierwszeństwem pieszego.
- 2. Objęcie całego ścisłego centrum miasta** (ograniczonego ulicami: Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Grodzka, Piaskowa, Św. Katarzyny) „**strefą przyjazną dla rowerów**”, gdzie ruchu rowerowy odbywa się bez przeszkód, we wszystkich kierunkach, na wszystkich relacjach i w każdym czasie (zgodnie z Polityką

Transportową).

Planując pełne otwarcie centrum dla ruchu rowerowego należy także założyć, iż na pewnych relacjach wytworzą się (lub już istnieją) korytarze o charakterze tranzytowym, pozwalające na komfortowy i szybki przejazd na osi wschód-zachód i północ-południe. Z naszych obserwacji, a także z założeń Koncepcji wynika, iż należałoby nadać priorytet następującym korytarzom w centrum:

a. Korytarz na ulicy **Świdnickiej od Kazimierza Wielkiego do Rynku** wraz z poprawą warunków wjazdu i wyjazdu do centrum na skrzyżowaniu Świdnicka – Kazimierza Wielkiego.

Uzasadnienie:

Ulica Świdnicka jako logiczna oś wraz z ulicą Powstańców Śląskich powinna być szkieletem trasy rowerowej umożliwiającej wjazd do centrum od południa. Aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa na przedłużenie ciągu rowerowego od ulicy Swobodnej do Fosi Staromiejskiej. Docelowo przejście podziemne pod Kazimierza Wielkiego zostanie zlikwidowane, a wtedy korytarz ten w naturalny sposób doprowadzi ruch rowerowy do Rynku.

b. Korytarz na ulicy **Szewskiej** na całej długości.

Uzasadnienie:

Do czasu likwidacji przejścia podziemnego pod Kazimierza Wielkiego Szewska pełni kluczową rolę w przejeździe przez centrum na kierunku północ – południe. Z uwagi na mały ruch pieszych Szewska doskonale nadaje się na tranzyt. Korytarz ten ponadto został przewidziany w Koncepcji.

c. Korytarz na placu **Nankiera od ulicy Kuźnicznej do Piaskowej oraz na ul. Uniwersyteckiej od pl. Uniwersyteckiego do ul. Szewskiej.**

Uzasadnienie:

Ulica Nankiera pełni funkcję rozprowadzającą ruch rowerowy w kierunku Mostów Piaskowych. Ponieważ eliminowany jest ruch samochodowy z Mostów Młyńskich i Piaskowych, powstanie w ten sposób korytarz rowerowy na linii Widok – Pl. Bema. Dodatkowo opracowywana dokumentacja dla tej ulicy zakłada ograniczenie ilości miejsc parkingowych oraz tworzy rowerową trasę w dwóch kierunkach.

d. Korytarz na ulicy **Kuźnicznej oraz na Moście Uniwersyteckim.**

Uzasadnienie: Ulica Kuźnicza to naturalny korytarz wjazdowy do centrum z północy. Opracowywana jest dokumentacja projektowa dla Kuźnicznej, która zakłada eliminację ruchu samochodowego i stworzy dwukierunkową trasę rowerową. Dodatkowo trwają prace koncepcyjne nad poprawą warunków wjazdu i wyjazdu do centrum z Mostu Uniwersyteckiego.

e. Korytarz na ulicy **Kotlarskiej, Malarskiej, Łaziennej, Białoskórniczej (plus przejazd do Arsenалу).**

Uzasadnienie:

Przebieg ten jest naturalnym korytarzem – kontynuacją ciągu na ul. Purkyniego, który stanowi jeden z głównych wlotów do centrum od strony wschodniej. Przebieg korytarza będzie możliwie zbliżony do linii prostej przez centrum, omijając Rynek, co pozwala na zastosowanie go w charakterze tranzytowym. Planowane i potrzebne przejście i przejazd przez Nowy Świat w okolicy Arsenálu pozwala w tym momencie na dogodne wyprowadzenie korytarza w kierunku zachodnim (np. poprzez Cieszyńskiego). Do czasu powstania przejścia i przejazdu korytarz może biec wzdłuż ul. Białoskórniczej, łącząc się z wylotem w ul. Św. Mikołaja.

f. Korytarz na ulicy **Wita Stwosza i Św. Mikołaja.**

Uzasadnienie:

Ulica Wita Stwosza i Św. Mikołaja są przedłużeniem korytarzy wlotowych i wylotowych z i do centrum: od zachodu ul. Św. Mikołaja, od wschodu ul. Słowackiego. Już dziś, pomimo przeszkód na niektórych odcinkach, korytarz ten funkcjonuje w ramach relacji tranzytowych. Należy się spodziewać, że charakter ten przybierze na sile po usunięciu

barier (np. jednokierunkowych ulic), co zakłada Polityka Transportowa.

g. Korytarz na ulicy **Ofiar Oświęcimskich, Oławskiej i Ruskiej** (od Kazimierza Wielkiego do pl. Solnego).

Uzasadnienie:

Ulice Oławska i Ofiar Oświęcimskich przewidziane została na korytarze rowerowe już w *Koncepcji*, a po usunięciu stamtąd ruchu samochodowego, założenia te potwierdziło życie; jadąc z pl. Dominikańskiego do centrum najczęściej wybiera się ul. Oławską, bądź Ofiar Oświęcimskich (w zależności od celu podróży). Do czasu przebiecia Ofiar Oświęcimskich przez ul. Świdnicką, korytarz wiedzie w przypadku obu ulic dalej przez Rynek i plac Solny do ul. Ruskiej (i dalej na zachód do Legnickiej).

h. Korytarz na ulicy **Gepperta i Odrzańskiej oraz na Mostach Pomorskich**.

Uzasadnienie:

Planowany przejazd przez trasę W-Z pozwoli na stworzenie drugiego (po upośledzonej ulicy Widok i Bożego Ciała) wlotu do centrum od strony południowej. Dzięki temu możliwe będzie zebranie ruchu rowerowego zarówno z ciągu na Świdnickiej jak i Sądowej, co samo w sobie stanowi już o sukcesie tego wlotu. Planowane zaś udrożnienie ul. Odrzańskiej w obu kierunkach dla rowerów dopełni warunków dla funkcjonowania tu korytarza północ-południe, od Gepperta, przez zachodnią pierzeję Rynku i Odrzańską do Mostów Pomorskich (co zresztą przewiduje po części *Koncepcja*).

3. Wprowadzenie **poprawy warunków wjazdu i wyjazdu do centrum** na skrzyżowaniach **Ruska - Kazimierza Wielkiego** oraz **Św. Mikołaja - Nowy Świat**.

Uzasadnienie:

Trwają prace koncepcyjne nad wytyczeniem „bram wjazdowych” do centrum wzdłuż Ruskiej oraz Św. Mikołaja. Plan ze *Studium* powinien uwzględnić „bramy wjazdowe” zaproponowane w *Koncepcji* oraz nowe - opisane w tym wniosku.

4. Wprowadzenie **głównej trasy rowerowej dla całej obwodnicy centrum** ograniczonego ulicami: **Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Grodzka, Piaskowa, Św. Katarzyny**.

Uzasadnienie:

Dzięki eliminacji ruchu samochodowego z Mostów Piaskowych i Młyńskich powstaną dogodne warunki dla trasy rowerowej z Placu Bema do ulicy Grodzkiej. Dodatkowo trwają prace projektowe na trasę rowerową wzdłuż ulicy Piaskowej i Św. Katarzyny. Jako najważniejsza obwodnica centrum docelowo powinna być tam zlokalizowana główna trasa rowerowa na całej jej długości – raczej w formie prowadzenia ruchu rowerowego w jezdni niż wydzielonej drogi rowerowej)

5. Wprowadzenie **głównej trasy rowerowej wzdłuż ulic Jedności Narodowej, Poniatowskiego, Józefa Bema, Św. Jadwigi**.

Uzasadnienie:

Trasa ta jest naturalnym przedłużeniem głównej trasy rowerowej biegnącej od Psiego Pola do centrum. W rejonie gęstej zabudowy Przedmieścia Odrzańskiego jej statut zmienia się na zbiorczą choć właśnie tam spodziewane jest największe natężenie ruchu rowerowego. Dzięki eliminacji ruchu samochodowego z Mostów Piaskowych i Młyńskich powstaną dogodne warunki dla trasy rowerowej z Placu Bema do ulicy Grodzkiej. Dodatkowo opracowywana jest dokumentacja dla drogi rowerowej wzdłuż Piaskowej i Św. Katarzyny, która w połączeniu z Mostami Piaskowymi i Młyńskimi stworzy logiczny ciąg na południe miasta.

6. Wprowadzenie **głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Ruskiej** (od Włodkowica do Kazimierza Wielkiego).

Uzasadnienie:

Jest to naturalny korytarz wjazdowy do centrum na przedłużeniu ulicy Legnickiej. Propozycja przeprowadzenia tego ruchu przez ulicę Św. Antoniego w znaczący sposób wydłuża drogę co nie jest zgodne z zasadą 5 wymogów cytowaną w *Koncepcji*... Dodatkowo aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa dla trasy rowerowej

na ul. Ruskiej, od Włodkowica do Placu Solnego.

- 7. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Św. Mikołaja** (od ul. Białoskórniczej do ul. Podwale).

Uzasadnienie:

Jest to naturalny korytarz wyjazdowy z centrum na przedłużeniu ulicy Św. Mikołaja i Wita Stwosza prowadzący do głównej trasy wzdłuż Legnickiej. Aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa dla trasy rowerowej na Św. Mikołaja od ul. Białoskórniczej do Podwale. Dodatkowo trwają prace koncepcyjne nad poprawą warunków wyjazdu z centrum na skrzyżowaniu ulicy Białoskórnicza / Nowy Świat - Św. Mikołaja.

- 8. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulic Modrzejewskiej i Zamkowej.**

Uzasadnienie:

Celem rozprowadzenia ruchu rowerowego napływającego z południa i zwiększenia dostępności centrum trasa rowerowa w kierunku ul. Gepperta (przewidziana w *Koncepcji* jako jeden z wlotów do centrum) powinna zapewniać najwyższy komfort. Wlot przez ul. Gepperta będzie obsługiwać zarówno główny korytarz na ul. Powstańców Śląskich – Świdnicka jak i na ul. Grabiszyńska – Sądowa. Aktualnie trwają prace projektowe nad wyłączeniem ruchu kołowego z ulicy Modrzejewskiej. Opracowywana jest dokumentacja projektowa dla przejścia pieszego przez ulicę Kazimierza Wielkiego gdzie powinna powstać również trasa rowerowa.

- 9. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż Odrzańskiej oraz Mostów Pomorskich.**

Uzasadnienie:

To naturalne przedłużenie głównej trasy rowerowej biegnącej od ulicy Żmigrodzkiej, a zarazem najkrótszy korytarz prowadzący do centrum z północy i północnego zachodu. Na jego przedłużeniu znajdują się trasa łącząca się z trasą główną na Powstańców Śląskich. Obecnie główna trasa zmienia się w zbiorczą w miejscu gdzie spodziewany jest największy ruch.

- 10. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Oławskiej** (od pl. Społecznego do pl. Dominikańskiego)

Uzasadnienie:

To najkrótsze połączenie centrum z Placem Grunwaldzkim. Zgodnie z zasadą 5 wymogów to właśnie tędy powinna przebiegać główna trasa. Dodatkowo trwają prace koncepcyjne nad poprawą warunków wjazdu i wyjazdu do centrum na linii Wita Stwosza – Plac Dominikański.

- 11. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Purkyniego.**

Uzasadnienie:

Trasa wzdłuż Purkyniego pełni kluczową rolę w wprowadzeniu ruchu rowerowego z północnego – zachodu. Łączą się w jej ciągu kluczowe korytarze z Mostu Uniwersyteckiego oraz Mostu Grunwaldzkiego. W związku z tym powinna utrzymać rangę trasy głównej.

- 12. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Sądowej.**

Uzasadnienie:

Trasa wzdłuż Grabiszyńskiej „zbiera” ruch rowerowy z gęsto zbudowanego obszaru miasta – stanowi jedną z ważniejszych arterii rowerowych w mieście. Na skrzyżowaniu z ulicą Piłsudskiego duże natężenie ruchu rowerowego wsparte jest przez dodatkowe relacje krzyżujące się w obszarze tego skrzyżowania. Dlatego ulica Sądowa będąca korytarzem wjazdowym do centrum powinna utrzymać statut trasy głównej.

- 13. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Świdnickiej** (od Powstańców Śląskich do Kazimierza Wielkiego)

Uzasadnienie:

To naturalny korytarz zapewniający najkrótszą drogę do centrum z południa. W planach poprawy warunków dostępności centrum przez pieszych i rowerzystów przejście podziemne pod Kazimierza Wielkiego powinno zostać przeniesione na powierzchnię.

14. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Widok i Bożego Ciała, od Świdnickiej do Kazimierza Wielkiego.

Uzasadnienie:

Korytarz biegnący równolegle do ulicy Świdnickiej pełni funkcję głównego wlotu do centrum od południa. Rolę tę będzie spełniał także po likwidacji przejścia podziemnego pod Kazimierza Wielkiego, gdyż nie ma tam dużego ruchu pieszego. Ulica Widok pełni zatem ważną funkcję w poprawie dostępności centrum przez rowerzystów. Dodatkowo trwają prace koncepcyjne nad poprawą warunków wjazdu i wyjazdu do centrum na linii Widok – Szewska.

15. Należy zaplanować bezpośrednie połączenie pomiędzy Złotnikami, a Żernikami Nowymi (Kolonie Żernickie) lub Węzłem Drzymały.

Uzasadnienie:

Obecnie trasa na ul. Kosmonautów nie posiada żadnej alternatywy na długim, niebezpiecznym odcinku drogi: od Złotnik do Lotniczej. Planowana trasa na Kosmonautów powinna mieć równolegle biegnącą trasę o niższych parametrach prędkościowych, lecz gwarantującą jazdę w mniejszym natężeniu hałasu i spalin. *Studium* nie przewiduje takiego połączenia, co jest błędem z punktu widzenia ruchu rowerowego.

Trasa ta powinna biec na odcinku od Węzła Drzymały (lub Kolonii Żernickich) do Złotnik po stronie południowej Kosmonautów. (Po stronie północnej ul. Kosmonautów równoległa trasa biegnie ul. Porębską, następnie terenami zielonymi i ul. Trójkątną.) Główna oś Złotnik: ul. Małopolska otrzymałaby wówczas bardziej bezpośrednie połączenie trasą w kierunku centrum, a także powstałaby trasa alternatywna do hałaśliwej arterii.

16. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Romualda Traugutta.

Uzasadnienie:

Jest to najkrótsze połączenie między centrum a południowo - wschodnią częścią miasta. Odcinek między Pułaskiego a Na Niskich Łąkach stanowi również najkrótsze połączenie części południowo wschodniej z północną częścią miasta. Dotychczas wyznaczone trasy z południowego wschodu wzdłuż ulic Komuny Paryskiej i Kościuszki stanowią dogodne połączenie jedynie dla osób poruszających się do części południowo - zachodniej miasta. Aktualnie trwają prace koncepcyjne dotyczące przyszłości "Placu Społecznego" a planowana gęsta zabudowa w tym rejonie istotnie zwiększy liczbę celów i źródeł podróży. Planowane jest również ograniczenie ruchu na ulicy Kazimierza Wielkiego, która stanowi przedłużenie proponowanej trasy.

17. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej wzdłuż ulic Borowskiej, Peronowej, Hugo Kołłątaja oraz Piotra Skargi.

Uzasadnienie:

Wzdłuż Piotra Skargi biegnie najkrótszy korytarz łączący centrum miasta z Dworcem Głównym. Zgodnie z zasadą 5 wymogów główna trasa rowerowa powinna przebiegać właśnie tamtędy. Istnieje potrzeba oraz realna możliwość wytyczenia takiej trasy. Ulica Piotra Skargi straci na znaczeniu względem ruchu samochodowego. Wyłączony ruch kołowy z Mostów Piaskowych i Młyńskich odciąży ulicę Piaskową. Plan ograniczenia roli trasy W-Z poprzez skierowanie ruchu kołowego w ulicę Pułaskiego ograniczy w dużym stopniu natężenie z Placu Społecznego do centrum. Powyższe oba fakty będą miały kluczowy wpływ na ograniczenie ruchu kołowego wzdłuż ulicy Piotra Skargi dzięki czemu możliwym jest wytyczenie tam ważnego korytarza rowerowego.

18. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż ulicy Nowowiejskiej.

Uzasadnienie:

Ulica Nowowiejska może zapewniać alternatywę dla nie zrealizowanej pomimo założeń *Koncepcji* głównej trasy rowerowej wzdłuż Sienkiewicza. Dodatkowo opracowana

dokumentacja projektowa dla przebudowy ulicy Nowowiejskiej zakłada budowę drogi rowerowej. Aktualnie opracowywana jest dokumentacja projektowa na kontynuację tej trasy od ulicy Prusa do Wyszyńskiego.

19. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej na całej długości Obwodnicy Śródmiejskiej (od Mickiewicza do Sołtysowskiej).

Uzasadnienie:

Obwodnica Śródmiejska na tym odcinku została zakwalifikowana jako trasa zbiorcza. Jest to nie zrozumiałe szczególnie, że już dziś przechodzi min. przez tereny zbudowane (Zalesie, Kowale) oraz w planach jest dalszy rozwój zabudowy mieszkaniowej oraz aktywności gospodarczej wzdłuż jej przebiegu.

20. Wprowadzenie obwodowej zbiorczej trasy rowerowej na przedłużeniu trasy biegnącej wzdłuż linii kolejowej od ulicy Hallera do ulicy Strzegomskiej, od ulicy Ślężnej do Bardzkiej oraz od Bardzkiej przez Centralną i Chińską do Mościckiego.

Uzasadnienie:

To naturalne przedłużenie zaproponowanej w *Studium* trasy obwodowej stanowiącej atrakcyjny skrót biegnący z dala od ruchu kołowego – już dziś mimo braku rowerowych udogodnień obserwuje się tam wzmożony ruch rowerzystów (na wysokości ogródków działkowych w północnej części propozycji trasa aktualnie przebiega przez ich wnętrza). Także odcinek drogi polnej między Centralną a Buforową (wzdłuż torów) jest wykorzystywany jako trasa rowerowa łącząca Brochów.

21. Wprowadzenie głównej trasy rowerowej w miejsce rekreacyjnej biegnącej od Kochanowskiego do Prusa.

Uzasadnienie:

To najkrótszy korytarz łączący Kowale i Zacisze z centrum. Jako trasa tranzytowa będzie stanowiła lepszą alternatywę dla rowerzystów w tych rejonach niż trasa wzdłuż Kochanowskiego i Sienkiewicza.

22. Skorygowanie przebiegu trasy wzdłuż ulicy Wyszyńskiego – zapewnić prosty przebieg głównym korytarzem ulicznym (od Prusa do Benedyktyńskiej).

Uzasadnienie: główna trasa rowerowa prowadzona w strefie ruchu uspokojonego nie gwarantuje odpowiednich parametrów (współczynniki opóźnienia i wydłużenia).

23. Wprowadzić trasy rekreacyjne wzdłuż Odry po obu jej stronach. W tym celu przeprowadzić trasę wzdłuż brakującego odcinka grobli Kozanowskiej, grobli Pilczycko – Prackiej, grobli Karłowicko – Rędzińskiej oraz przez inne groble i wały zaznaczone w załączniku graficznym.

Uzasadnienie:

Trasa rowerowa wzdłuż Odry wpisuje się w Polsko-Niemiecki Szlak Odry – trasę przeznaczoną dla różnych aktywności rekreacyjnych między innymi dla turystyki rowerowej. Ze względu na ogromne walory przyrodnicze powinna istnieć możliwość komfortowego przejazdu po obu stronach koryta rzecznej. Trasy prowadzone wzdłuż rzek w miarę możliwości należy prowadzić w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki w związku z czym zaproponowano dodanie pewnych odcinków biegnących po wałach a leżących bliżej rzeki niż to zaproponowano w *Studium*. Wiąże się to z koniecznością zapewnienia kilku dodatkowych przepraw rzecznych, które miałyby kluczowy wpływ dla rekreacyjnego ruchu rowerowego wzdłuż Odry.

24. Wprowadzić przeprawy przez rzeki: Odra, Widawa, Ślęza.

Uzasadnienie: Rzeki stanowią największą barierę, także komunikacji i rekreacji rowerowej. Stworzenie dodatkowych przepraw rowerowych przez rzeki poza centrum pozwoli na stworzenie lepszych warunków także dla ruchu pieszego. Do najważniejszych zadań należą

- a. **przeprawa przez ujście Widawy** (w miejscu niegdyś istniejącego mostu);
- b. **przeprawa przez Ślężę w pobliżu jej ujścia** (można w tym celu wykorzystać most

techniczny używany przy budowie AOW);

c. **przeprawy oraz Odrę na wysokości ul. Ślężoujście / Żużłowców i Micheleta / Grobla Kozanowska** (w miejscach przystosowanych do przepraw promowych)

Obecnie brak tych przepraw zmusza do dużego nakładania odległości; w przypadku zaś przeprawy AOW niedostępnej dla pieszych i rowerzystów doszło do rażącej dyskryminacji niezmotoryzowanych. Wobec tego faktu zapewnienie alternatywnej przeprawy jest kluczowe dla rekreacyjnego i komunikacyjnego połączenia Kozanowa i Maślic z obszarami leżącymi po północnej stronie koryta Odry

Warto zaznaczyć, że oprócz obiektów inżynierskich (wymaganych dla przepraw w węższych miejscach jak np. dla Widawy czy Ślęzy) sprawdzają się również przeprawy promowe (czego znakomitym przykładem są przeprawy promowe w Dreźnie obsługiwane przez związek transportowy). Przeprawy te mogły by być również połączone z przystankami tramwaju wodnego, o którym mowa w *Studium*.

25. Wprowadzić rekreacyjną trasę rowerową wzdłuż rzeki Ślęzy od ulicy Pilczyckiej do Odry.

Uzasadnienie:

Jest to naturalne przedłużenie zaproponowanej w *Studium* trasy rekreacyjnej wzdłuż Ślęzy. Zaproponowany odcinek łączy dodatkowo propozycję wytyczenia tras wzdłuż Odry. W przypadku pozostawienia mostu technicznego nad Ślężą (pod AOW) zaistnieje możliwość kontynuacji trasy rekreacyjnej wzdłuż lewego brzegu rzeki Odry, na zachód.

26. Wprowadzić rekreacyjną trasę rowerową wzdłuż grobli Łanierskiej i Janowicko – Swojczyckiej.

Uzasadnienie:

Obydwie groble już dziś są powszechnie wykorzystywane zarówno jako trasy rekreacyjne jak i komunikacyjne łączące Strachocin z Wielką Wyspą. Trasa wzdłuż grobli Janowicko – Swojczyckiej stworzy atrakcyjną pętlę wokół Lasu Strachocińskiego.

27. Pozostałe uwagi dotyczące tras rowerowych klasy zbiorczej oraz ważniejszych tras klasy rekreacyjnej:

a. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż całej ulicy **Henryka Brodatego** (naturalne przedłużenie zaproponowanej trasy stanowiącej skrót względem osi Drobnera – Dubois).

b. Zmiana kategorii tras głównej na **ul. Kościuszki i Komuny Paryskiej** na trasę zbiorczą (przejęcie roli trasy głównej przez ul. R. Traugutta).

c. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Litewskiej** (łącznik z osiedla Zgorzelisko)

d. Wprowadzenie rekreacyjnej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Redyckiej i Polanowickiej** (element trasy wzdłuż Widawy)

e. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Osobowickiej**, od Obwodnicy Śródmiejskiej do ul. Lipskiej (łącznik dla osiedla Osobowice)

f. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Górniczej** (łącznik dla osiedla Kozanów i Pilczyce)

g. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Głównej i Jeleniogórskiej** (łączniki dla osiedla Stabłowice i Marszowice)

h. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Żernickiej i Małopolskiej** (łącznik dla osiedla Złotniki)

- i. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Maślickiej** (łącznik dla osiedla Maślice)
- j. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Sułowskiej** (łącznik dla osiedla Widawa i Pracze Widawskie)
- k. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż nowego **łącznika Żernickiego** pomiędzy al. Stabłowicką, a ul. Żernicką (przy AOW) (łącznik dla Złotnik i Leśnicy z ominięciem Żernik)
- l. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Średzkiej** (gromadzi ruch wewnątrz Leśnicy i z kierunków Marszowice, Mokre)
- m. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Drzymały** (Śląskiej) (łącznik pomiędzy trasami na ul. Królewieckiej i Lotniczej, łącznik dla stadionu)
- n. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Różyckiego** (łącznik ze Stadionem i osiedlem Zalesie)
- o. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Bystrzyckiej** na całej długości (od Metalowców do Strzegomskiej) wraz nowym z połączeniem z ul. Drzymały (Śląską) (łącznik pomiędzy trasami na ul. Kosmonautów i Strzegomskiej, łącznik dla osiedla Kosmonautów)
- p. Wprowadzenie zbiorczej trasy rowerowej wzdłuż **ul. Osinieckiej** (łącznik dla osiedla Osiniec i Jerzmanowo)

Wrocławska Inicjatywa Rowerowa, 5 lutego 2010r.