

Spółeczny audyt polityki rowerowej dla Wrocławia



opracowanie: Cezary Grochowski

współpraca:

Agnieszka Jankowska, Łukasz Musiał
Jakub Szymczak, Monika Onyszkiewicz
Aleksander Obłąk, Sabina Lubaczewska

Wrocław 2014

Fotografia na okładce: rowerowy.wroclaw.pl

Wrocławska Inicjatywa Rowerowa

ul. Białoskórnicza 26

50.134 Wrocław



Raport jest częścią projektu „Rowerowa sieć partycypacji społecznej w polityce transportowej” współfinansowanego z Funduszy EOG w ramach programu Obywatele dla Demokracji oraz z Gminy Wrocław (www.wroclaw.pl).

Spis treści

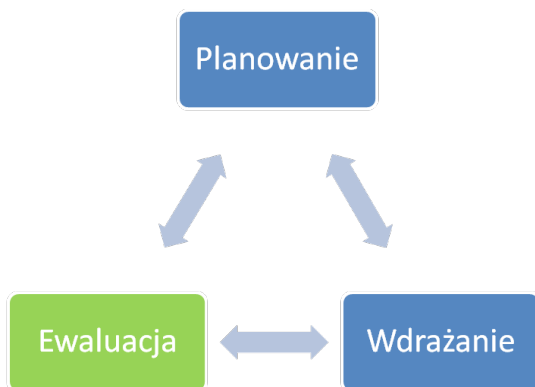
1. Wstęp.....	4
2. Parametry opisujące ruch rowerowych w mieście.....	5
3. Dokumenty warunkujące politykę rowerową.....	10
4. Instrumenty realizacji polityki rowerowej.....	20
5. Wdrażanie polityki rowerowej.....	21
6. Działania miękkie.....	29
7. Ocena systemu komunikacji rowerowej.....	31
8. Ocena podsumowująca (dla całości polityki rowerowej).....	47
9. Rekomendowany plan działań naprawczych.....	50

1. Wstęp

Podstawowym celem opracowania społecznego raportu dla polityki rowerowej jest jej ulepszenie – czyli **spowodowanie pozytywnej zmiany w postaci poprawy efektywności działań miasta na rzecz rozwoju ruchu rowerowego**. Raport ma za zadanie postawić **diagnozę** w jakim stadium rozwoju, zaawansowania jest aktualnie polityka rowerowa oraz określić jej mocne i słabe strony. Na podstawie stworzonej diagnozy zaś dać **receptę** w postaci wniosków na temat tego jakie elementy polityki wymagają poprawy.

Opracowanie zakłada **zebranie w jednym dokumencie wszystkich istotnych danych opisujących złożony proces polityki rowerowej** w danym mieście. Analiza zebranych informacji da podstawy do formułowania konkretnych wniosków w poszczególnych jej obszarach. Dzięki zaś nadaniu materiałowi uporządkowanej struktury, będzie można spojrzeć na proces jako złożoną całość. Stworzona **struktura raportu stanowi bowiem odbicie proponowanego optymalnego modelu polityki rowerowej**, w którym znajdują się wszystkie istotne składowe i obszary.

Struktura raportu inspirowana jest zintegrowanym sposobem opisywania polityki rowerowej BYPAD. Przewidziana jest w nim **analiza trzech etapów realizacji polityki rowerowej jak planowanie, wdrażanie i ewaluacja**. Przy czym sam raport wpisuje się w etap ewaluacji, który jak pokazuje praktyka jest zwykle piętą achillesową polityk realizowanych w polskich miastach.

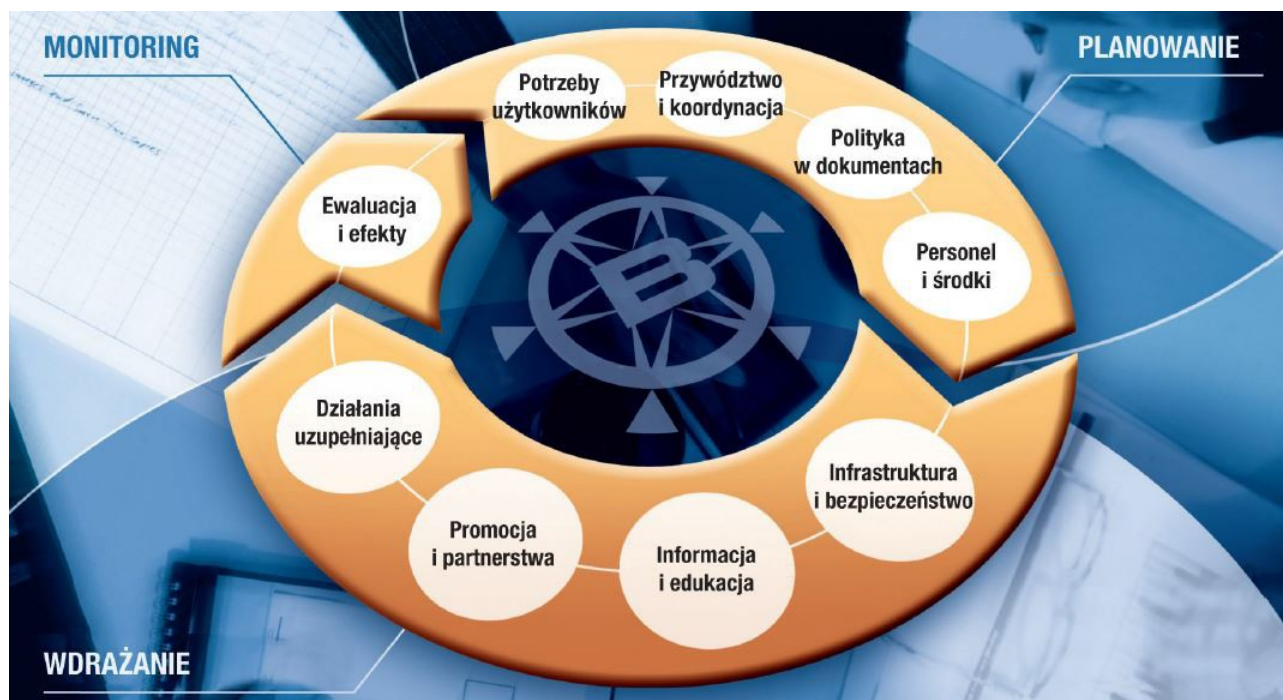


Raport powinien stanowić **użyteczny materiał dla urzędu realizującego politykę rowerową**, gdyż jest on przejawem głosu najważniejszej grupy docelowej, do której adresuje on swoje działania czyli rowerzystów (zwłaszcza w zakresie badania jakości infrastruktury rowerowej oraz inwentaryzacji barier). Badanie powinno mieć też **ogromny walor użyteczny dla strony społecznej**, gdyż pomoże jej uporządkować sposób myślenia o polityce rowerowej i formułować dzięki temu **bardziej trafne, ugruntowane i przemyślane postulaty** wobec władz miasta.

Kolejną istotną funkcją raportu jest **kreowanie dialogu**. Upublicznienie raportu stanowi doskonały **pretekst do otwarcia dyskusji publicznej** na temat polityki rowerowej w mieście. Wzrośnie społeczny dostęp do informacji w nim zawartej. W idealnej rzeczywistości raport powinien też stać się czynnikiem inicjującym lub intensyfikującym **partnerski dialog pomiędzy stroną społeczną a urzędem miasta**. Pożądaną byłaby sytuacja, w której raport społeczny, wzorem BYPAD-u rozpoczął proces wspólnego opracowania **planu optymalizacji aktualnej polityki rowerowej**.

Ostatnim celem raportu jest **dostarczenie danych do porównania polityk rowerowych** w różnych miastach. Dzięki temu będzie możliwe **utworzenie miarodajnego rankingu rowerowego miast**, opartego na rzetelnych wskaźnikach, wskazującego, które miasta są dziś bardziej, a które mniej przyjazne dla rowerzysty (gdzie jest bardziej kompletny, spójny i lepszej jakości system tras

rowerowych) i które prowadzą bardziej zaawansowaną i kompletną politykę rowerową. Materiał z wielu miast pozwoli też na **sformułowanie wniosków dotyczących optymalizacji polityki rowerowej na szczeblu krajowym**.



Ilustracja 1: polityka rowerowa wg BYPAD

(źródło: http://bypad.org/docs/BYPAD_Cycling_The_European_approach.pdf)

2. Parametry opisujące ruch rowerowych w mieście

- ilość infrastruktury

Wrocław posiada szacunkowe dane na temat ilości infrastruktury. Jednak nie ma zbiorczej ewidencji z podziałem na rodzaje infrastruktury. W ogólnej liczbie „ścieżek rowerowych”, która wynosi 220 km, przeważają ciągi pieszo rowerowe i drogi rowerowe wydzielone z chodnika. Nie znana jest dokładna długość pasów rowerowych w jezdni. Uzupełnieniem infrastruktury jest ponad 500 km ulic objętych strefą uspokojonego ruchu.

- Pomiary ruchu

Wrocław zbiera i gromadzi dane na temat wielkości ruchu rowerowego. W cyklu pięcioletnim robione są kompleksowe badania ruchu (KBR) – posiadane dane pochodzą z badania przeprowadzonego w 2011 roku. Wskazywało ono, że udziału podróży rowerem w ramach ogółu wszystkich podróży pieszych wynosił 3,8 %.

Jednocześnie od 2006 prowadzone są w cyklu dwuletnim wrywkowe badania punktowe polegające na liczeniu rowerzystów w wybranych miejscach miasta. W pierwszym roku badaniem objęte były tylko trzy punkty, w 2014 ich liczba wzrosła do 9 (jakie punkty).

Godziny	7:00-8:00					8:00-9:00				
Rok	2006	2008	2010	2012	2014	2006	2008	2010	2012	2014
Skrzyżowanie										
ul. Powstańców Śl. i Swobodna	181	198	319	517	478			352	490	570
Most Grunwaldzki	226	241	250	408	589			246	369	579
ul. Purkyniego i Wyszyńskiego	143	191	219	354	375			186	226	285
ul. Grodzka i Most Uniwersytecki	100	57		267	260				250	259
ul. Kazimierza Wlk. i Widok			146	191	263				215	252
ul. Legnicka i Nabycińska				366	350				308	395
ul. Św. Mikołaja i Nowy Świat				211	239				195	195

Tab. 19. Zestawienie wyników badań w godzinach 7:00-9:00 w latach 2006-2014

źródło: www.wroclaw.pl

Godziny	7:00-8:00					8:00-9:00				
Rok	2006	2008	2010	2012	2014	2006	2008	2010	2012	2014
Skrzyżowanie										
ul. Powstańców Śl. i Swobodna	181	198	319	517	478			352	490	570
Most Grunwaldzki	226	241	250	408	589			246	369	579
ul. Purkyniego i Wyszyńskiego	143	191	219	354	375			186	226	285
ul. Grodzka i Most Uniwersytecki	100	57		267	260				250	259
ul. Kazimierza Wlk. i Widok			146	191	263				215	252
ul. Legnicka i Nabycińska				366	350				308	395
ul. Św. Mikołaja i Nowy Świat				211	239				195	195

Tab. 19. Zestawienie wyników badań w godzinach 7:00-9:00 w latach 2006-2014

źródło: www.wroclaw.pl

Godziny		7:00-8:00					8:00-9:00				
Rok		2006	2008	2010	2012	2014	2006	2008	2010	2012	2014
Skrzyżowanie											
ul. Powstańców Śl. i Swobodna		181	198	319	517	478			352	490	570
Most Grunwaldzki		226	241	250	408	589			246	369	579
ul. Purkyniego i Wyszyńskiego		143	191	219	354	375			186	226	285
ul. Grodzka i Most Uniwersytecki		100	57		267	260				250	259
ul. Kazimierza Wlk. i Widok				146	191	263				215	252
ul. Legnicka i Nabycińska					366	350				308	395
ul. Św. Mikołaja i Nowy Świat					211	239				195	195

Tab. 19. Zestawienie wyników badań w godzinach 7:00-9:00 w latach 2006-2014

źródło: www.wroclaw.pl

Godziny		7:00-8:00					8:00-9:00				
Rok		2006	2008	2010	2012	2014	2006	2008	2010	2012	2014
Skrzyżowanie											
ul. Powstańców Śl. i Swobodna		181	198	319	517	478			352	490	570
Most Grunwaldzki		226	241	250	408	589			246	369	579
ul. Purkyniego i Wyszyńskiego		143	191	219	354	375			186	226	285
ul. Grodzka i Most Uniwersytecki		100	57		267	260				250	259
ul. Kazimierza Wlk. i Widok				146	191	263				215	252
ul. Legnicka i Nabycińska					366	350				308	395
ul. Św. Mikołaja i Nowy Świat					211	239				195	195

Tab. 19. Zestawienie wyników badań w godzinach 7:00-9:00 w latach 2006-2014

źródło: www.wroclaw.pl

Godziny	15:00-16:00					16:00-17:00				
Rok	2006	2008	2010	2012	2014	2006	2008	2010	2012	2014
Skrzyżowanie										
ul. Powstańców Śl. i Swobodna	220	264	394	515	539			428	621	727
Most Grunwaldzki	291	357	369	519	479			412	538	542
ul. Purkyniego i Wyszyńskiego		253	311	370	454			311	435	456
ul. Grodzka i Most Uniwersytecki	75			255	270				312	312
ul. Kazimierza Wlk. i Widok			236	289	297				297	368
ul. Legnicka i Nabycińska				451	329				429	496
ul. Św. Mikołaja i Nowy Świat				219	196				270	286

Tab. 20. Zestawienie wyników badań w godzinach 15:00-17:00 w latach 2006-2014

źródło: www.wroclaw.pl

Godziny	7:00-8:00		8:00-9:00		15:00-16:00		16:00-17:00	
Rok	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Skrzyżowanie								
ul. Braniborska i Pl. Orłąt Lwowskich	192	207	162	145	144	147		213
ul. Piaskowa i Grodzka	339	316	289	296	356	366	359	408

Tab. 21. Zestawienie wyników badań w latach 2013-2014

źródło: www.wroclaw.pl

- udział ruchu rowerowego

Na dzień dzisiejszy ruch rowerowy szacowany jest na podstawie posiadanych weryfikowanych danych na poziomie około 5 % (przy czym przedstawiciele urzędu podają zazwyczaj przedział 5 do 6 %). Wysokość ta oszacowana jest na podstawie średniego wzrostu ruchu rowerowego odnotowanego na punktach pomiarowych, o który to podniesiono wartość udziału ogólnego. Uproszczenie polega na założeniu, że ruch rowerowy wzrastał w całym mieście analogicznie do punktów pomiarowych. Badania punktowe wskazują, że nie jest tak do końca. Odnotowano w poszczególnych miejscach różne wzrosty ruchu (np. na jednym z najbardziej ruchliwych kierunków w mieście Powstańców Śląskich tam gdzie ruch rowerowy był od początku badań wysoki przyrosty były znacznie mniejsze niż w miejscach startujących z niskiego pułapu).

Na potrzeby niniejszego raportu, w celu zweryfikowania szacunków, dokonano analizy danych z badań upublicznianych przez Urząd. Weryfikacja dokonano na podstawie 4 z 9 punktów gdzie badanych był ruch (tj. ul. Powstańców Śląskich/Swobodna, Most Grunwaldzki, ul. Purkyniego/Wyszyńskiego, ul. Kazimierza Wielkiego/Widok).

Wybór punktów wynikał z faktu, że tylko dla tych punktów istniały dane dające się porównać dla lat

2010-2014 – czyli interesującym nas okresie. Wynik ekstrapolacji wskazał na wartość na 5.3% w 2014 roku. W rzeczywistości najbardziej prawdopodobny jest udział na odrobinę niższym poziomie, gdyż wyliczenia nie uwzględniają czynnika ogólnego wzrostu ilości podróży w mieście, ani na ciągach, gdzie badany był ruch rowerowy. Przy okazji wyliczenia, okazało się ponadto, że tempo wzrostu ruchu rowerowego stopniowo maleje. Pomiędzy rokiem 2010, 2012 wynosiło ono więcej niż 0,5 % rocznie, a pomiędzy rokiem 2012, a 2014 już nieco mniej niż 0,5 %.

Ostateczna weryfikacja jego poprawności nastąpi w momencie powtórzenia KBR.

Tabela obrazująca sposób obliczenia prawdopodobnego udziału ruchu rowerowego w niepieszych podróżach po mieście na podstawie odnotowanych w czterech punktach miasta pomiarów ruchu rowerowego i Kompleksowych Badań Ruchu (kolor zielony oznacza dane wyjściowe uzyskane w drodze badań)

punkty pomiarowe / lata	2010	2011	2012	2013	2014
ul. Powstańców Śląskich/ Swobodna	100,00%		141,99%		152,22%
Most Grunwaldzki	100,00%		149,86%		200,36%
ul. Purkyniego/ Wyszyńskiego	100,00%		130,38%		155,10%
ul. Kazimierza Wielkiego/Widok	100,00%		130,82%		180,14%
Łącznie dla wszystkich wszystkich punktów:	100,00%	120,53%	141,05%	155,05%	169,04%
udział ruchu rowerowego w podróżach niepieszych:	3,15%	3,80%	4,45%	4,89%	5,33%
wzrosty udziału ruchu rowerowego:	0,00%	0,65%	0,65%	0,44%	0,44%
względne wzrosty ruchu rowerowego:	0,00%	20,53%	20,53%	14,00%	14,00%

- badania wyrywkowe efektywności działań

We Wrocławiu nie prowadzi się systemowo badań ewaluacyjnych inwestycji rowerowych. Są one przeprowadzane wyrywkowo w odniesieniu tylko do niektórych inwestycji - takich, które mają mogą budzić wątpliwości z uwagi na swój pilotażowy w skali miasta charakter. Przykładem może być ulica Świdnicka, gdzie wprowadzono nowatorskie rozwiązanie w postaci niestandardowych oznaczeń poziomych (pomarańczowych piktogramów roweru), a później badano ich oddziaływanie na zachowania rowerzystów (jaki procent osób korzystających z chodnika mimo wdrożenia unikatowych rozwiązań na jezdni) oraz pasy rowerowe na ulicy Braniborskiej (gdzie również badano czy ich powstanie zmieniło zachowania użytkowników w zakresie poruszania się jezdnią). Badanie zachowań rowerzystów przeprowadzone zostało dla kompleksowego projektu 10 km pasów rowerowych w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego przed jego wdrożeniem (żeby był materiał porównawczy do badania po wdrożeniu).

- dane o bezpieczeństwie

Urząd posiada zbiorcze dane na temat kolizji i wypadków, jednakże szczegółową analizę danych na temat zdarzeń wykonana była przez stronę społeczną. Raport opracował Jakub Nowotarski z Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej w 2013 roku. Następnie dane te zostały uzupełniane przez autora (działającego już samodzielnie) o kolejne lata. We Wrocławiu w 2014 w ramach dziania Rady Rowerowej (społeczny zespół mieszany ze zmiennym składem umocowany w polityce rowerowej Wrocławia) miała miejsce analiza niebezpiecznych miejsc i uruchomiony został wynikający z tej analizy program naprawczy.

- Podsumowanie i wnioski

Należy stwierdzić, że Wrocław zwłaszcza na tle innych miast naszego kraju posiada dość dobre dane na temat ruchu rowerowego i infrastruktury w mieście. Pozytywny jest też trend dotyczący wzrostu ilości gromadzonych danych. Posiadane dane dają podstawową możliwość ewaluacji skuteczności działań prowadzonych w ramach realizacji. Słabością są braki w danych na temat istniejącej infrastruktury – jej rodzaju, stanu, jakości i lokalizacji. Problem są też niepełne dane potrzebne do weryfikacji oddziaływania na ruch rowerowych tworzonych inwestycji (w zakresie zmian zachowań rowerzystów i generowania ruchu rowerowego), które systemowo powinny być prowadzone w stosunku do każdej istotnej inwestycji.

3. Dokumenty warunkujące politykę rowerową

- Strategia rowerowa

Wrocław posiada dokument strategiczny definiujący politykę miasta w zakresie ruchu rowerowego. Jest nim **Polityka Rowerowa Wrocławia** uchwalona (jednogłośnie) przez Radę Miejską 14 października 2010.

Polityka uchwalona została tuż przed wyborami samorządowymi i można było ją odczytać jako polityczne, jednogłośnie TAK dla ruchu rowerowego.

Polityka to efekt wieloletnich starań i zabiegów organizacji pozarządowych, którym udało się nam przekonać Prezydenta i władze miejskie do wyraźnej i zdecydowanej deklaracji politycznej oraz postawienia sobie jasnych i konkretnych celów - potrzebnych, aby uczynić Wrocław miastem naprawdę przyjaznym rowerowym. Obok [powołania Oficera Rowerowego](#) i reanimacji działalności [Rady ds. Ruchu Rowerowego](#) (wcześniej: Zespół ds. Ruchu Rowerowego), Polityka jest spełnieniem kolejnej z publicznych obietnic Prezydenta Dutkiewicza. Obietnic, które złożył publicznie na spotkaniu z organizacjami rowerowymi w sierpniu 2007 roku, po tym jak otrzymał „Złoty Krawężnik”.

Dokument był wspólnym dzieckiem Urzędu Miejskiego oraz organizacji wrocławskich – Polskiego Klubu Ekologicznego i Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej. Polityka jest wyrazem kompromisu pomiędzy oczekiwaniami strony społecznej, a wolą osób rządzących miastem. Zatem nie jest pozbawiona wad, ale jej realizacja daje realną szansę rozwoju ruchu rowerowego we Wrocławiu.

Słabą stroną dokumentu jest mała ilość twardych wskaźników i celów wyrażonych w sposób łatwo mierzalny. Najbardziej „konkretne” zapisy Polityki to poziom ruchu rowerowego, jaki Wrocław stawia sobie do osiągnięcia: **w roku 2015 udziału rowerów w ruchu miejskim ma wynosić co najmniej 10%** (już dziś wiadomo, że na skutek zbyt małych środków na jej realizację cel ten **nie będzie osiągnięty!**), **a w 2020 minimum 15% wszystkich podróży niepieszych**. Cele te są bardzo ambitne z jednej strony, lecz były całkiem realne do osiągnięcia z drugiej (np. niedalekie nam Drezno notowało wtedy 16% udziału ruchu rowerowego w modal split).

Z polityki zniknął też na poziomie uchwalania ze względów polityczno-marketingowych (analiza wskazywała na rzeczywiste stadium zaawansowania tworzenia systemu rowerowego w mieście, a urząd nie był zainteresowany upublicznieniem tej informacji) rozdział związany z ewaluacją stanu wyjściowego istniejącego w momencie rozpoczęcia jej obowiązywania.

Główną wadą polityki okazało się to, że zawarte w niej zapisy, choć dały impuls do wyraźnego kroku na przód, nie spowodowały realnych działań na takim poziomie intensywności, które doprowadziły by do realizacji celów w dokumencie zwartych. W momencie startu ruch rowerowy kształtował się na poziomie około 3% udziału w podróżach niepieszych, w 2015 szacuje się, że zamiast planowanego 10% będzie on wynosił zaledwie około 5,5 %. Brakło w dokumencie zatem konkretnego planu

inwestycyjnego, z określonym harmonogramem i budżetem, który byłby adekwatny do założeń. Był to świadomy zabieg ze strony władz, które chciały utrzymać strategię rowerową na dużym poziomie ogólności i zachować sobie całkowitą elastycznością w przekładaniu jej zapisów na konkretne działania. Skutek tego był taki, że budżet na realizację działań rowerowych był cały okres jej obowiązywania zbyt niski (w początkowej fazie o rząd wielkości niższy od poziomu szacowanego przez organizację pozarządową jako dający szansę realizacji wskaźników. Zaniechano też realizacji ważnych inwestycji ze względu na ich trudną wykonalność polityczną (inwestycje wymagające pogorszenia warunków dla ruchu samochodowego). Zwyciężyła obawa władz przed niezadowolaniem kierowców.

Reasumując, należy stwierdzić, że Polityka Rowerowa Wrocławia, w swoim kształcie stanowiła drogowskaz do pro-rowerowych działań władz. Jednak jako deklaracja polityczna utrzymana zasadniczo na dużym poziomie ogólności, nie zmieniła zasadniczego kierunku polityki transportowej realizowanej przez miasto, gdzie ruch samochodowy (patrząc przez pryzmat realnych posunięć, jak: inwestycje, podział funduszy, organizacja ruchu, a nie deklaracji i dokumentów) wciąż obdarzony jest najwyższym priorytetem. Można zatem ją uznać, w kontekście późniejszych działań władz za deklarację nie do końca przemyślaną (jej wykonanie nie jest możliwe bez wprowadzenia pewnych ograniczeń dla ruchu samochodowego), albo nie do końca szczerą (uchwalenie miało miejsce kilka tygodni przed terminem wyborów – co może wskazywać na motyw pozyskania wyborców).

Niezaprzeczalnym faktem jest, że po pięciu pierwszych latach obowiązywania **jej jedyny twardy wskaźnik dotyczący wzrostu udziału ruchu rowerowego nie został realizowany** czyli jako narzędzie zmian dokument nie spełnił w pełni swojej roli.

- Rower w strategii transportowej

Dokumentem określającym obecną politykę transportową miasta jest **Wrocławska Polityka Mobilności** uchwalona przez Radę miejską w 2013 roku.

Dokument zasługuje na uznanie na poziomie ogólnej wymowy ideowej. Zarówno przyjęty w nim kierunek myślenia o mobilności, oparcie się na koncepcji transportu zrównoważonego, jak i diagnoza dostrzegająca jako główny problem negatywne skutki nadmiernej ilości samochodów, są adekwatne do wyzwań jakie stoją przed naszym miastem na progu drugiej dekady XXI wieku.

Jednocześnie dokument budzi poważne obawy, co do szansy realizacji zawartej w nim wizji.

Słabości dokumentu można podzielić na dwie kategorie. Pierwsze są związane z obawą o realizację wizji zrównoważonego systemu transportowego w mieście, bez urzeczywistnienia której nie możliwym będzie stworzenie w mieście warunków do sprawnej i bezpiecznej komunikacji rowerowej. Druga kategoria to słabości związane z umiejscowieniem kwestii komunikacji rowerowej w wizji kreowanej w dokumencie.

Jeśli chodzi o kwestię natury ogólnej to niewystarczająco doprecyzowana jest rola dokumentu w kształtowaniu polityki miasta w zakresie transportu. Nie jest w nim wystarczająco jasno sprecyzowane czy ma charakter intencjonalny, czy wiążący. We wstępie dokumentu pada jedynie stwierdzenie, że: „*Wrocławska polityka mobilności jest kluczowym dokumentem kierunkowym odnoszącym się do zjawisk związanych z mobilnością, sposobami korzystnego jej kształtowania oraz rozwiązywaniem problemów transportowych. Jest elementem strategii rozwojowej Miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia jego mieszkańcom. Wpisuje się w najważniejsze obszary związane z przestrzenią komunikacyjną określone w Strategii Wrocław w perspektywie 2020 plus*”.

Zakładając na podstawie powyższego zapisu, że Polityka Transportowa zostaje zniesiona Polityką Mobilności, to proponowany nowy jej kształt zakłada niestety rozmiękczenie, czy wręcz usunięcie wielu pożytecznych i konkretnych zapisów wcześniej obowiązujących. W obecnym kształcie nie jest jasna relacja Polityki Mobilności względem innych dokumentów miejskich, np. Wrocławskiej Polityki Rowerowej. Można co najwyżej domniemywać, że ma w stosunku do nich nadrzędny charakter. Ponieważ proponowany kształt dokumentu jest bardzo ogólnikowy, osiągnięcie zakładanych rezultatów wymagać będzie stworzenia bardziej szczegółowych planów operacyjnych zaopatrzonego w cele szczegółowe, listy działań wraz z określeniem kosztów i horyzontów czasowych ich realizacji. Plany te

powinny być poddane publicznej dyskusji, a ich powstanie bezwzględnie zagwarantowane w Polityce Mobilności.

Projekt Polityki Mobilności rezygnuje z określenia stref priorytetów komunikacyjnych i tym samym jakichkolwiek wiążących celów dla tych stref, przez co zrównuje całkowicie różne tereny. Jest to bardzo poważny błąd, bo nie daje jasnych i jednoznacznych wskazań dla osób podejmujących decyzje. Brak takich wytycznych będzie wielkim polem do konfliktu, gdyż wszystkie grupy użytkowników będą się spodziewały realizacji swoich priorytetów.

Jeśli chodzi o zagadnienia rowerowe to transport rowerowy jest zasadniczo dobrze umocowany w strukturze dokumentu. Dokument definiuje transport działań jako jedno z 15 obszarów realizacji celów polityki, w następującej formie: „**OBSZAR: transport rowerowy** – jest to, obok transportu zbiorowego, podstawa zrównoważonego transportu we Wrocławiu. Fundamentem transportu rowerowego jest infrastruktura rowerowa charakteryzująca się pełną spójnością, która zapewnia bezpieczne dotarcie rowerem do celu podróży. W obszarze transportu rowerowego za najistotniejsze środki realizacji celów przyjmuje się:

- rozwijanie systemu transportowego bez barier dla ruchu rowerowego,
- rozwijanie sieci tras rowerowych o wysokim standardzie,
- zapewnienie spójności systemu tras rowerowych,
- stworzenie rekreacyjnego systemu tras rowerowych, w szczególności wzdłuż rzek,
- kreowanie powiązań rowerowych ośrodków akademickich z centrum miasta,
- kreowanie powiązań rowerowych z atrakcjami turystycznymi miasta i okolic,
- rozwijanie sieci parkingów rowerowych, w tym przesiadkowych Bike&Ride (Parkuj rower i Jedź),
- rozwijanie systemu wypożyczalni rowerów,
- wprowadzenie wymogu realizacji inwestycji wraz z parkingami dla rowerów,
- zapewnienie ciągłości i spójności tras rowerowych na granicy miasta i gmin sąsiednich,
- wspieranie działań kreujących nowe połączenia rowerowe o charakterze ponadlokalnym.”

Niestety żadne zapisy na temat komunikacji rowerowej nie stanowią kroku na przód w stosunku do zapisów w Polityce Rowerowej przyjętej w 2010 roku. Jeśli chodzi o rowerowe wskaźniki będące miernikiem realizacji polityki mobilności to można je uznać za duży krok wstecz. Żaden ze wskaźników nie odnosi się do efektu realizacji polityki miasta. Wskaźniki takie jak: przyrost długości tras rowerowych, ilość miejsc parkingowych i ilość akcji promujących rower, odnoszą się jedynie do działań realizowanych przez urząd, a nie ich efektywności. Szczegółowe uwagi organizacji pozarządowych w tym zakresie zostały niemal w całości odrzucone przez zespół tworzący dokument. Co prawda w dokumencie pada mocne stwierdzenie, że

„Za najistotniejsze wskaźniki monitorujące realizację polityki, mające kluczowy charakter przy jej ocenie uznaje się:

- udział podróży transportem niesamochodowym w ogólnej liczbie podróży z rozbiem na poszczególne środki transportu (transport zbiorowy, **rower** i piesi),
- liczba ofiar wypadków w poszczególnych środkach transportu, w tym osób niezmotoryzowanych,
- stopień zadowolenia mieszkańców z funkcjonowania systemu transportu zbiorowego.”

Jednakże, w tabeli „Zestawienie czynników i mierników do analiz realizacji polityki” określony jest jedynie procentowy poziom podróży transportem niesamochodowym ogólnej ich liczbie, jako większy niż 65% (nie jest jasne w jakim czasie ma to być osiągnięte czy może chodzi to tylko o utrzymanie obecnego poziomu). Oznacza to, że jest przynajmniej teoretycznie możliwa realizacja założeń polityki mobilności w ogóle bez poniesienia udziału ruchu rowerowego. Można to odczytać, jako wyraz daleko idącej ostrożności w deklarowaniu zdecydowanych działań na rzecz ruchu rowerowego, których efektywność można by w łatwy sposób zweryfikować.

- Definicja systemu tras i standardy

Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy (dalej *Koncepcja*) została przyjęta zarządzeniem prezydenta miasta 9 czerwca 2005 r. razem ze *Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego miasta Wrocławia*. Oba dokumenty mają określać zasady kształtowania systemu rowerowego we Wrocławiu, wynikające z uchwalonych

wcześniej przez miasto dokumentów strategicznych: *Strategii - Wrocław 2000 Plus* oraz *Polityki Transportowej Wrocławia* (dalej *Polityka Transportowa*). Oprócz *Polityki Transportowej* kluczowymi dokumentami wyjściowymi dla *Koncepcji* były *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław* z 1998 r. oraz *Podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury "Postaw na Rower"*, bazujący na opracowaniu CROW. *Koncepcja* została opracowana przez Biuro Rozwoju Wrocławia, będące jednostką Urzędu Miejskiego, zajmującą się planowaniem przestrzennym. Dokument jest wynikiem ustaleń Okrągłego Stołu Rowerowego, jako platformy dialogu społecznego pomiędzy ugrupowaniami społecznymi, a władzami miejskimi.

Koncepcja definiuje cele dokumentu, działania służące ich realizacji oraz sposoby weryfikacji ich osiągnięcia. Za główny cel *Koncepcji* uznano „osiągnięcie kilkuprocentowego udziału ruchu rowerowego w całości ruchu pasażerskiego”. Wyrażenie „udział kilkuprocentowy” należy uznać za nieprecyzyjne. Przy takim sformułowaniu można domniemywać, że 2-procentowy udział ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych jest według autorów *Koncepcji* satysfakcjonujący. Tak czy inaczej uznanie kilkuprocentowego udziału za docelową wielkość ruchu rowerowego w mieście (zgodnie z logiką tytułu opracowania), oraz brak określenia horyzontu czasowego osiągnięcia celu należy uznać za słabości dokumentu. Cele operacyjne: „stworzenie systemu rowerowego spełniającego 5 głównych wymogów: spójności systemu, bezpośredniości, bezpieczeństwa, wygody i atrakcyjności” (wymogi CROW) oraz „stworzenie dokumentu będącego podstawą do określania i ustalania przebiegu najważniejszych tras rowerowych w sporządzanych planach miejscowych i przygotowywanych przez ZDiK inwestycji drogowych” - pomijając ich wzajemną niespójność logiczną - można uznać za cele właściwe i ambitne. Weryfikacji osiągnięcia celów służyć ma monitorowanie natężenia ruchu rowerowego, badania statystyk bezpieczeństwa oraz opinii rowerzystów na temat systemu rowerowego. Niestety wśród metod nie znalazły się okresowe badania jakości powstającego systemu tras rowerowych pod kątem 5 wymogów CROW. Rolę weryfikacyjną może pełnić uznany za jedno z działań realizacyjnych tzw. audyt rowerowy, rozumiany jako „ocena wszystkich inwestycji prowadzonych przez Miasto i inne jednostki w obszarach objętych planowaną siecią rowerową, pod kątem ich zgodności z polityką pro-rowerową i założeniami niniejszej *Koncepcji*...”. Pozostałe działania realizacyjne obejmują oprócz sprecyzowania głównego zakresu merytorycznego *Koncepcji*, wszechstronne działania operacyjne, techniczne, edukacyjne i lobbingowe. Wśród proponowanych działań operacyjnych na uwagę zasługuje ustalenie przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta „listy priorytetów realizacyjnych” „na podstawie analizy kosztów i efektywności poszczególnych rozwiązań”. Oprócz ustosunkowania do studium zagospodarowania przestrzennego i MPZP, jest to jedyna próba odwołania do konkretnego instrumentu wdrażania *Koncepcji*, która sama w sobie nie określa harmonogramu realizacji systemu tras rowerowych. Stwierdzenie, że *Koncepcja* tworzy „mapę rozwoju systemu tras rowerowych” nie jest zgodne ze stanem faktycznym, gdyż mapy „układu docelowego” nie można nazwać „mapą rozwoju”. Wydaje się, że większość działań zdefiniowanych w *Koncepcji* wykracza poza podstawowy, zgodny z tytułem zakres tematyczny dokumentu i stanowi załączek całościowego dokumentu stanowiącego politykę rowerową miasta.

Trzon dokumentu stanowi „uproszczona analiza przepływów ruchu pasażerskiego”, mająca na celu „zaplanowanie podstawowej sieci tras rowerowych”. Wynikiem analizy potencjalnych źródeł i celów podróży jest docelowy system tras rowerowych wraz z kategoryzacją poszczególnych tras. Przyjęta metoda badań, choć nazwana uproszczoną, opiera się na solidnych założeniach wyjściowych, wśród których należy wyróżnić:

- nacisk na wewnątrzmijski ruch komunikacyjny a nie rekreacyjny,
- założenie, że „decydującym potokiem jest relacja do centrum, w którym skupia się większość celów podróży”,
- przyjęcie dwu stref obsługi transportem rowerowym, wyznaczonych promieniami 2,25 km oraz 4,5 km, odpowiadających mniej więcej izochonom 15- i 30-minutowego dojazdu rowerem do centrum,
- założenie docelowego 10% i 5% udziału ruchu rowerowego w poszczególnych strefach obsługi,
- założenie zmniejszania się udziału ruchu rowerowego w miarę dalszego oddalania się od centrum – od 2 % do 0,5% (miasto koncentryczne),
- uznanie za główne generatory ruchu zabudowy mieszkaniowej w podziale na 2 strefy, oraz

największych zakładów pracy, centrów handlowych, głównych urzędów, głównych obiektów rekreacji masowej i uczelni wyższych.

Opracowana na podstawie w/w założeń „mapa źródeł i celów podróży” jest dobrą podstawą do określania natężeń głównych potoków ruchu rowerowego. Tym niemniej w analizie generatorów ruchu nie ustrzeżono się drobnych błędów, być może jedynie edytorskich - mapa nie uwzględnia niestety głównych zakładów przemysłowych, ani centrów handlowych, wymienianych w analizie, natomiast tekst nie wspomina o cmentarzach, które uwzględniono na mapie.

Procedury analizy generatorów ruchu należy uznać za silne strony metody. Krytykę natomiast może budzić niejasny sposób doboru korytarzy kanalizowania potoków ruchu. Koncepcja nie bierze niestety pod uwagę możliwości prowadzenia tras rowerowych poza korytarzami głównych ulic, przez co pozbawiona jest niezwykle istotnej analizy alternatyw przebiegu potencjalnych tras: „wyjściową bazę do stworzenia sieci tras rowerowych w (...) koncepcji stanowiła mapa istniejących tras rowerowych opracowana przez Zarząd Dróg i Komunikacji.” Poszukiwanie najdogodniejszego przebiegu tras powinno opierać się na poszukiwaniu tras:

- o najbardziej bezpośrednim przebiegu,
- najbardziej atrakcyjnych dla rowerzystów.

Słuszna uwaga na temat niebezpieczeństw korzystania z głównych, ruchliwych ciągów ulicznych nie doprowadziła niestety autorów *Koncepcji* do wniosku o potrzebie poszukiwania alternatywnych przebiegów tras. Nie zauważono także, że prowadzenie trasy głównym korytarzem ulicznym nie zawsze oznacza maksymalne skrócenie trasy. Rozpatrzenie możliwych alternatywnych przebiegów tras mogłoby doprowadzić do znalezienia ich bardziej optymalnego przebiegu lub uwiarygodniłoby metodologicznie dokonany wybór tras.

Bazowy szkielet najważniejszych tras, opracowany na podstawie mapy generatorów ruchu, uzupełniony został dodatkowymi połączeniami: odciążającymi, międzydzielnicowymi-obwodnicowymi i spinającymi. Opracowana w ten sposób optymalna sieć kluczowych tras rowerowych została poddana modyfikacjom wynikającym z „barier dla przepływu ruchu rowerowego”, za które uznano:

- bariery topograficzne nabrzeży rzek i wąskich przepraw mostowych,
- zabudowę historyczną,
- ustalenia MPZP,
- priorytety dla innych środków komunikacji,
- konflikty z ruchem pieszym.

Potencjalne trasy, na których występują wymienione bariery określono mianem „połączeń problemowych”, tudzież „wąskich gardeł”.

„Koncepcja proponuje usuwanie barier w sposób dwojaki:

- za pomocą dostępnych różnych form prowadzenia tras rowerowych wymienionych w „*Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego miasta Wrocławia*”
- za pomocą prowadzenia tras alternatywnych, umożliwiających zachowanie spójności sieci.”

Słusznie stwierdza się, że „nie zawsze wydzielona droga rowerowa jest elementem najbardziej pożądanym i zapewniającym przyszłe użytkowanie (zgodnie z założoną funkcją). W niektórych przypadkach korzystniejsze jest prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych np. w strefach zamieszkania, albo wspólnie z ruchem pieszym – gdy jego natężenie jest nieznaczące.”

Większość połączeń uznanych za problematyczne znajduje się na obszarze śródmiejskim, dlatego Koncepcja szczegółowo omawia „zasady kreowania tras rowerowych w rejonie śródmieścia”. Najpierw powołuje się na ustalenia zawarte w *Polityce Transportowej Wrocławia* odnoszące się do tego obszaru. W rejonie śródmieścia prowadzenie działań „korzystnego kształtowania podziału zadań przewozowych, rozumianego jako zwiększenie udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową kosztem udziału podróży środkami transportu indywidualnego”, „określono jako priorytet, przy czym w obrębie Starego Miasta priorytet dla ruchu pieszego jest nadrzędny.” Z przytoczonych ustaleń wynika, że:

- na pozastaromiejskim terenie śródmieścia możliwe konflikty z innymi rodzajami ruchu powinny dotyczyć tylko ruchu pieszego i komunikacji zbiorowej, natomiast problem „priorytetów dla innych środków komunikacji” nie powinien występować w ogóle,
- na Starym Mieście może wystąpić problem priorytetu i konfliktów z ruchem pieszym,
- na obszarze śródmiejskim nie powinien występować konflikt o przestrzeń pomiędzy transportem rowerowym a samochodowym, gdyż transportowi rowerowemu przyznano na nim priorytet.

Autorzy *Koncepcji* nie zawsze stosują się jednak do przytaczanych przez siebie ustaleń *Polityki Transportowej*. Aby uzasadnić sprzeczne z nią decyzje, w zawołany sposób wycofują się z cytowanych stwierdzeń, nazywając tego typu podejście „prowadzeniem zrównoważonej polityki transportowej”: „O ile łatwiejsze jest wzajemne porozumienie pomiędzy podziałem przestrzeni pieszo – rowerowej, o tyle w przypadku ograniczenia przestrzeni dla ruchu kołowego na rzecz ruchu rowerowego często spotykają się z krytyką użytkowników samochodów. Niezbędne w tym przypadku jest działanie zintegrowane i rozważne, tak by w miarę możliwości bezkonfliktowo pogodzić interesy wszystkich użytkowników”. Dalsze zapisy dotyczące śródmieścia ujawniają kolejne wewnętrzne sprzeczności. Po logicznym, wynikającym z *Polityki Transportowej* stwierdzeniu, że „należy w tym obszarze tworzyć dogodne warunki dla ruchu rowerowego (zgodnie z postulatem 100% dostępności celów) również na pozostałych ulicach nie wyznaczonych w *Koncepcji* jako podstawowy układ tras rowerowych. Dotyczy to przede wszystkim usuwania wszelkich barier dla ruchu rowerowego.”, następuje logicznie niespójne z nim stwierdzenie, że „planowane w tym obszarze przebudowy układu drogowego powinny być również rozpatrywane pod kątem ewentualnej potrzeby i możliwości wprowadzania w jej zakres lokalizacji trasy rowerowej o kategorii lokalnej.” Ostatni zapis dopuszcza więc przebudowy układu drogowego nie przewidujące możliwości bezpiecznego i wygodnego korzystania z roweru, co jest niesprzeczne z ustaleniami *Polityki Transportowej* tylko w przypadku konfliktu z ruchem pieszym na obszarze staromiejskim. Nie następuje jednak dalej sprecyzowanie, że chodzi tylko o takie przypadki. Niejasność tego zapisu uwidacznia się także wobec dalszych zapisów, ustalających „odrębne zasady” kształtowania systemu rowerowego dla „staromiejskiego centrum Wrocławia”, wynikające z priorytetu nadanego na nim ruchowi pieszemu. Skoro formułuje się odrębne zasady dla tego obszaru, można przypuszczać, że krytykowany zapis dopuszczający powstawanie dróg bez dogodnego dostępu dla rowerzystów dotyczy obszaru pozastaromiejskiego, co jest sprzeczne z postanowieniami *Polityki Transportowej* i cytowanymi innymi zapisami *Koncepcji*. W przeświadczeniu takim utwierdza zalecenie sposobu rozwiązywania potencjalnych konfliktów z ruchem pieszym na terenie Starego Miasta: „Na ulicach, gdzie zakazuje się ruchu rowerowego, a zlokalizowane jest ogromne skupisko celów podróży rowerowych, wskazane jest dopuszczenie ruchu rowerowego na określonych warunkach.” Można domniemywać, że pod tym stwierdzeniem kryją się popularne na Zachodzie ograniczenia tempa poruszania się lub okresów dostępu rowerzystów. Ustalenia odnoszące się do Starego Miasta przewidują zapewnienie dobrej dostępności centralnego obszaru miasta. „Do czasu realizacji strefy ruchu uspokojonego na Starym Mieście oraz wyznaczenia drogi rowerowej wzdłuż ulic okalających Starówkę (szczególnie na Kazimierza Wielkiego) konieczne jest wyprzedzające wyznaczenie głównych korytarzy ruchu rowerowego (...)”. Proponuje się trzy tego typu korytarze rowerowe, do których dostęp mają zapewnić „strefy dostępności rowerowej dla Starego Miasta”, czyli bramy wjazdowe do ścisłego centrum, pokazane na mapie *Koncepcji*.

W obrębie śródmieścia zdefiniowane zostały tzw. „trasy trudne”, na których trudności we właściwym ukształtowaniu tras rowerowych wynikają wg autorów *Koncepcji* z istotności ulicy w systemie komunikacyjnym, specyfiki zabudowy lub ukształtowania urbanistycznego. Każda z wymienionych barier sprowadza się *de facto* do priorytetu nadanego komunikacji samochodowej kosztem transportu rowerowego. W celu pokonania barier „wyznaczono przebiegi alternatywne” tras, co w przypadku tras pozastaromiejskich stoi w sprzeczności z priorytetem nadanym na tym obszarze ruchowi rowerowemu i pieszemu. Tymczasem *Koncepcja* wymienia szereg możliwości „usprawnienia elementów sieci, które są niezbędne w całości sieci, a przebiegają przez obszary szczególne pod względem urbanistycznym jak i pełnionej funkcji w strukturze miasta”:

”- wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego (...),

- wyznaczenia pasów i kontrapasów dla rowerów na jezdni,
- zmiana przekrojów poprzecznych ulic,
- poprawa jakości przejazdów rowerowych lub budowa nowych,
- dopuszczenie ruchu rowerowego „pod prąd”.

Końcowy efekt wyważenia optymalnej sieci kluczowych tras rowerowych z różnorodnymi ograniczeniami doprowadził do zatwierdzenia „podstawowego szkieletu układu rowerowego” w postaci „około 110 km tras rowerowych zbiorczych i 107 km tras rowerowych głównych”. Ta pozornie imponująca sieć wykazuje jednakże braki systemowe, do których można zaliczyć następujące główne uchybienia.

1. Brak śróddzielnicowych alternatyw tras prowadzonych w głównych korytarzach ulicznych, np.: – Gaj - Huby – Dworzec Główny (Strońska – Orzechowa – Gajowa – Dawida – Dworzec Główny), Borek – Gajowice – Stare Miasto (ul. Gajowicka – Krucza – Zielińskiego – Plac Muzealny – Zamkowa – Kazimierza Wielkiego), Partynice – Krzyki – Piłsudskiego (Wyścigowa – Sudecka – Wiśniowa – Komandorska – Piłsudskiego), Ołbin – Ostrów Tumski (ul. Żeromskiego – Świętokrzyska), Szczepin – Stare Miasto (ul. Zachodnia - Sikorskiego – kładka nad Fosą Miejską – Cieszyńskiego). Nadanie na wymienionych potencjalnych przelotowych ciągach priorytetu rowerzystom pozwoliłoby uzyskać atrakcyjne alternatywy dla tras prowadzonych przy intensywnym ruchu motorowym, jak również uspokoić ruch drogowy (możliwy ruch przelotowy).

2. Brak ciągłości prowadzenia tras głównych w najdogodniejszych, bezpośrednich korytarzach ulicznych, na fragmentach wymagających ograniczenia przepustowości dla ruchu motorowego, np.: ul. Św. Mikołaja, Ruska, Krupnicza, Widok, Stawowa, Skargi, Kołłątaja, Słowackiego, Łokietka, Plac Św. Macieja, Trzebnicka, Poniatowskiego, Wyszyńskiego). Prowadzenie ruchu rowerowego trasami zastępczymi zamiast wymienionymi korytarzami powoduje znaczne wydłużenie tras, co zaprzecza dążeniu do zapewnienia bezpośredniości tras. Dziewięć pierwszych wymienionych korytarzy leży w stresie śródmiejskiej, co oznacza, że nadanie na nich priorytetu ruchowi motorowemu jest sprzeczne z postanowieniami *Polityki Transportowej*.

3. Brak (poza kilkoma fragmentarycznymi wyjątkami) tras głównych w strefie śródmiejskiej. Konsekwentne obniżanie standardu tras głównych przy wlocie do strefy śródmiejskiej, można uznać za sprzeczne z założeniem priorytetu ruchu rowerowego względem motorowego na tym obszarze. Całkowity brak przelotowych tras o najwyższym standardzie podważa realizację założonego w PTW III.2.a zadania „aktywnego kreowania korzystnego podziału zadań przewozowych (powiększanie udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową).

Pomimo wykazanych ułomności, należy przyznać, że wykonanie całego proponowanego w *Koncepcji* systemu kluczowych tras oznaczałoby wielki skok jakościowy w stosunku do stanu istniejącego i umożliwiłoby sprawną komunikację międzydzielnicową.

Zapisami zamykającymi *Koncepcję* są „ustalenia operacyjne”, mocujące dokument w systemie planistycznym miasta. *Koncepcję* uznaje się m.in. za podstawę sporządzania MPZP w przedmiotowym zakresie, nie przewiduje się natomiast przeniesienia jej ustaleń do *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*.

Wśród ustaleń operacyjnych nie ma też kryteriów i sposobów aktualizacji i uzupełniania samej *Koncepcji*.

Mapa z przebiegiem tras głównych oraz zbiorczych została zaktualizowana i weszła w skład obowiązującego obecnie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* (Uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20.05.2010). Przebiegi tras głównych i zbiorczych zostały skorygowane i tylko w niewielkim stopniu odbiegają od optymalnego przebiegu docelowego. Pewną ułomnością jest natomiast z pewnością kwestia podziału korytarzy na zbiorcze i główne. Podział ten dokonany został pierwotnie w oparciu o hipotetyczne możliwości terenowe zapewnienia parametrów dla infrastruktury rowerowej tzn. trasy główne nie pojawiały np. w okolicy ścisłego centrum, gdyż zdaniem autorów nie było tam możliwości zapewnienia standardów dla trasy głównej. Nie brano natomiast pod uwagę najważniejszej kwestii czyli funkcji jaką dana trasa ma pełnić w systemie komunikacji rowerowej oraz i potencjalnych potoków ruchu rowerowego możliwych do osiągnięcia na danych relacjach, które de facto powinny decydować o klasie trasy. Jest to zatem, obok wspomnianych wyżej niedoskonałości w lokowaniu tras, kwestia do poprawy w dokumencie.

Ponadto, koncepcja wymaga uzupełnienia w zakresie ruchu organizacji ruchu rowerowego nie biegnącego do lub z centrum miasta, np. w okół ważnych węzłów przesiadkowych czy systemu parkingów bike nad ride i park and ride (trasy zbiorcze i ewentualnie główne, prowadzące ruch osiedlowych do powstających węzłów).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia jest dokumentem planistycznym obowiązkowo sporządzanym przez każdą gminę. Jest ono ogólnym planem, na podstawie którego tworzy się miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, dlatego jest niejako wizją planistyczną odnośnie pożądanego przez władze rozwoju urbanistycznego gminy. Omówione zostanie *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* (dalej *Studium*), ostatnio zaktualizowane uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia w dniu 20 maja 2010 r. Bazuje ono na wcześniejszej wersji dokumentu sporządzonej w 2006 r.

Studium uznaje rower „za środek transportu będący atrakcyjną alternatywą dla innych sposobów przemieszczania się na obszarze miasta”. Dokument planuje „rozbudowę sieci tras rowerowych służących dojazdowi w różnych celach oraz rekreacji wraz z infrastrukturą rowerową, w tym parkingami i wypożyczalniami. Wyznacza się przebiegi tras głównych, zbiorczych oraz najważniejszych rekreacyjnych”. Istotne *novum* najnowszej aktualizacji *Studium* stanowi wprowadzenie wskaźników parkingowych dla rowerów.

Omówienie uwarunkowań rozwoju sieci tras rowerowych autorzy *Studium* rozpoczynają od stwierdzenia obecności w mieście „imponującej” ilości tras rowerowych, o długości „ponad 150 km”. Zważywszy na definicję trasy zawartą w *Standardach projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego miasta Wrocławia*, uznającą za trasę rowerową „czytelny i spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, funkcjonalnie łączący poszczególne części miasta”, umożliwiającą „bezpieczne i wygodne wykorzystywanie przez rowerzystów”, stwierdzenie zawarte w *Studium* należy uznać za mijające się ze stanem faktycznym. Autorzy przyznają się poniekąd do tego sami, zauważając, że sieć tras „charakteryzuje się brakiem spójności, miejscowo niską jakością rozwiązań technicznych”. Słusznie wskazują także na częsty „brak udogodnień dla ruchu rowerowego, szczególnie w centralnej części miasta”. Do dalszych istotnych uwarunkowań zalicza się m.in. obecność *Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu, Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego miasta Wrocławia* oraz utworzenie w urzędzie miejskim przez prezydenta w 2007 r. stanowiska „oficera rowerowego”. Wskazuje się także na przygotowany w 2008 r. projekt *Polityki Rowerowej Wrocławia*, mającej stanowić dokument wiążący strategię i działania miasta w zakresie rozwoju transportu rowerowego. Jako uwarunkowania wymienia się także nieistotne dla komunikacji rowerowej w mieście przebiegi głównych rowerowych tras turystycznych.

Ustalanie kierunków rozwoju sieci tras rowerowych rozpoczyna ogólne stwierdzenie, iż „należy podejmować przedsięwzięcia zmierzające do stworzenia środowiska, w którym rowerzysta będzie czuł się bezpiecznie i miał poczucie wygody porównywalnej do tej, jaką osiąga się, korzystając z innych środków transportu”. Sformułowanie to stanowi postęp w stosunku do analogicznego punktu zamieszczonego w poprzedniej wersji *Studium*, mówiącego o podejmowaniu przedsięwzięć „w miarę możliwości”. Drugą wytyczną jest dążenie „do zapewnienia dostępności całego miasta dla ruchu rowerowego i uczynienia go bardziej przyjaznym dla poruszających się rowerami, w tym w szczególności należy dążyć do zapewnienia pełnej dostępności rowerem obszaru Starego Miasta”. Zgodnie z metodologią *Studium*, sformułowanie „dąży się” oraz „należy dążyć” są tzw. „nakazami nieostrymi” oznaczającymi „nałożenie obowiązku na władze miasta dołożenia starań w celu osiągnięcia celu sformułowanego w kierunku, lecz jego osiągnięcie, choć uznaje się za pożądane, nie jest obowiązkowe.” „Niezgodność ustaleń planu miejscowego z nakazem nieostrym zawartym w *Studium* nie stanowi jego niezgodności ze *Studium*”. Oznacza to, iż *Studium* dopuszcza tworzenie MPZP nie czyniących miasta bardziej przyjaznym dla rowerzystów lub nie zapewniających pełnej dostępności rowerem Starego Miasta. Użyte sformułowania obniżają rangę omawianej trafnej z punktu widzenia ruchu rowerowego wytycznej kierunkowej. *Studium* „postuluje przyjęcie długoterminowej strategii rozwoju transportu rowerowego w mieście”, czyli polityki rowerowej jako strategicznego dokumentu, wykraczającego poza zakres *stricte* infrastrukturalny.

Najważniejszą treść rozdziału poświęconego rozwojowi transportu rowerowego w *Studium* stanowią zapisy odnoszące się do sieci tras rowerowych, co wynika z charakteru dokumentu. Najdonioślejszym w skutkach stwierdzeniem jest oficjalne przejęcie ustaleń *Konceptji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu*. Zgodnie z nim *Studium* przyjmuje sformułowaną tam dobrą definicję trasy rowerowej oraz kategoryzację tras w podziale na trasy główne, zbiorcze, lokalne i rekreacyjne. Godne pochwały jest zaznaczenie, że kształtowanie sieci tras nie musi ograniczać się do postulowanej w *Konceptji*, czego wyrazem jest wzbogacenie w *Studium* proponowanej w *Konceptji* sieci tras o dodatkowe połączenia. W tekście *Studium* jednak nie ma wyznaczonego przebiegu żadnych tras rowerowych, w czym podejście do nich różni się od podejścia np. do układu dróg samochodowych. Sieć dróg transportu samochodowego jest w sposób wiążący wyznaczona pisemnie w formie elementów szkieletowych „układu podstawowego” (32 trasy i łączniki), elementów uzupełniających „układu podstawowego” (104 ciągi uliczne) oraz innych dróg, „istotnych z punktu widzenia zapewnienia lokalnych powiązań w obrębie zespołów urbanistycznych” (21 ciągów ulicznych). Przy takiej szczegółowości definiowania samochodowego układu drogowego dziwi brak pisemnego wyznaczenia chociażby szkieletu sieci głównych tras rowerowych. Także nowoprojektowane połączenia tramwajowe zostały szczegółowo opisane w tekście *Studium*. Tymczasem w przypadku transportu rowerowego *Studium* odwołuje się do niższego rangą opracowania – *Konceptji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu*, która także nie wyznacza na piśmie przebiegu tras, lecz operuje tylko rysunkiem. Zważywszy na treść rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy § 4.1, mówiącą iż rysunek studium przedstawia w formie graficznej „ustalenia określające kierunki zagospodarowania przestrzennego gminy”, które zawiera część tekstowa dokumentu, brak tekstowych ustaleń może podważać rangę systemu tras pokazanego na rysunku.

Tekst *Studium* zawiera jedynie dwa ustalenia odnoszące się do przebiegu tras rowerowych. Zwraca się uwagę na potrzebę budowy „przejazdów rowerowych pod mostami” odrzańskimi oraz zwiększenie gęstości tras rowerowych prowadzących do centrum miasta: „w pobliżu centralnej części miasta w układzie promieniowym”. Nawet jednak te dwa dość ogólne zapisy nie uzyskały rangi wiążącej, gdyż użyto sformułowania „planuje się”, które jest „nakazem nieostrym”. Oznacza to, iż w zgodności z ustaleniami *Studium* mogą powstawać we Wrocławiu plany miejscowe, nie przewidujące budowy przejazdów rowerowych pod mostami na Odrze oraz nie poprawiające dostępności rowerowej centrum miasta.

W kwestii podstawowej sieci tras rowerowych tekst *Studium* odwołuje się do załącznika graficznego: Postuluje się system tras rowerowych złożony z tras głównych i zbiorczych oraz najważniejszych tras rekreacyjnych, przedstawiony na rysunku nr 9 *Kierunki polityki przestrzennej – system tras rowerowych*. Użyte sformułowanie „postuluje się” obniża rangę zapisu do postulatu, czyli zgodnie z objaśnieniami *Studium*, „stanu lub czynności pożądaney, możliwej, lecz której osiągnięcia lub dołożenia starań w celu jej osiągnięcia nie nakłada się jako obowiązek na władze miasta. Postulat stanowi sugestię i inspirację dla władz miasta, autorów planów miejscowych i innych podmiotów”.

Analiza rysunku *Studium* może polegać na porównaniu z mapą podstawowych tras zatwierdzonej 5 lat wcześniej *Konceptji*. Postępem nowego dokumentu w stosunku do starego jest niewątpliwie zwiększenie ilości tras, zwłaszcza dodanie bardzo istotnych przebiegów tras rowerowych głównymi korytarzami ulicznymi (np. ul. Wyszyńskiego, Trzebnicka, pl. Św. Macieja) oraz postulat nowych połączeń międzydzielnicowych (np. Biskupina ze Swójczycami). Za istotny brak można uznać pominięcie prowadzenia trasy rowerowej ul. Ruską lub Św. Mikołaja, zwłaszcza zważywszy na zapis 1.3.1. kier. 18 pkt 98 *Studium* postulujący przekształcenie tych ulic „w ciągi komunikacyjne z wysokim priorytetem dla transportu publicznego, pieszego i rowerowego”.

Studium dość szczegółowo odnosi się do planowanego systemu Bike&Ride. Wskazuje się na potrzebę powiązania systemu Bike&Ride z systemem Park& Ride, lokalizując parkingi dla rowerów we wszystkich miejscach P&R. Dodatkowo wymienia się pożądaną lokalizację parkingów B&R przy głównych dworcach kolejowych, węzłach przesiadkowych, pętli tramwajowych i przystankach kolei aglomeracyjnej. Wspomina się także o „uruchomieniu systemu krótkotrwałego wypożyczenia rowerów”. Te korzystne dla ruchu rowerowego wytyczne deprecjonuje jednak fakt użycia

niewiążącego sformułowania „należy dążyć”, figurującego przy kluczowym zapisie odnoszącym się do „zorganizowania systemu *Bike & Ride*”. Zastrzeżenia może budzić także umocowanie B&R w ogólnym rozdziale dotyczącym systemu parkowania w mieście. Rozwój B&R wskazuje się jako sposób „rekompensowania niedoboru miejsc postojowych” w strefach A1, A2, B systemu parkowania, obejmujących obszary śródmiejskie, podczas gdy nie wspomina się o budowie systemu B&R w pozostałych strefach - C i D – czyli w zespołach zwartej zabudowy wielorodzinnej o charakterze śródmiejskim oraz na pozostałych obszarach miejskich.

Za bardzo pozytywne *novum* aktualnego wrocławskiego *Studium* należy uznać szczegółowe wskaźniki parkingowe dla rowerów, określające pożądane ilości miejsc parkingowych przy różnych rodzajach przeznaczenia terenu, czyli zabudowie mieszkaniowej, usługowej, zakładach produkcyjnych i terenach zielonych. Przyjęte zostały wskaźniki parkingowe odpowiadające od 5-10% udziałowi ruchu rowerowego do 15-30% w przypadku dojazdów do szkół i uczelni, co należy uznać za jednocześnie ambitne i realne założenia. Dziwi jedynie zapis, mówiący iż „liczby miejsc postojowych dla rowerów” powinny się zawierać w ustalonych przedziałach, a nie były niemniejsze niż ustalone wskaźniki minimalne.

O niewielkiej uwadze poświęconej przez autorów *Studium* transportowi rowerowemu mogą świadczyć liczne błędy edytorskie znajdujące się w rozdziale dotyczącym ruchu rowerowego, jak i jego niewielka długość. Fakty te dobrze pokazuje porównanie z rozdziałem dotyczącym transportu samochodowego. W rozdziale rowerowym, liczącym tylko 5 stron tekstu, znaleziono 6 błędów literowych, w tym 2 powodujące, że zapisy są nielogiczne (kier. 7 i 9) oraz 4 odwołania do niewłaściwych numerów części tekstu (kier. 10, 11, 27). Dla porównania, w rozdziale samochodowym, liczącym aż 28 stron, a więc 5,5 raza więcej, znaleziono taką samą liczbę błędów: 8 literowych, 1 numeracyjny (kier. 18 pkt 100), 1 niejasność logiczną (kier. 21).

- Plany operacyjne i inne

Polityka Rowerowa Wrocławia zakłada tworzenie **czteroletnich programów operacyjnych** i były one tworzone. Tworzone były też **plany roczne**. Realizacja planów miała jednak charakter elastyczny z uwagi na fakt, szybkich zamian w czasie uwarunkowań politycznych (pewne inwestycje nierealne ze względów politycznych stawały się realne i wtedy korzystano z tej okazji, aby zrealizować je zamiast innych o mniejszym priorytecie)

- Podsumowanie i wnioski

Polityka rowerowa dość dobrze opisana w dokumentach strategicznych miasta. Przede wszystkim istnieje specjalny dokument dedykowany rozwojowi ruchu rowerowego w postaci Wrocławskiej Polityki Rowerowej. Można zaryzykować nawet twierdzenie, że może służyć jako wzorzec dla innych miast w naszym kraju. **Istnieje jasna i wyraźna deklaracja władz co do woli rozwoju komunikacji rowerowej.** Istniejące w obowiązujących dokumentach zapisy na pewno dają podstawy dobre podstawy do rozwoju ruchu rowerowego w mieście. **Wiadomo z dużą dokładnością, gdzie powinny powstawać trasy,** w jakim standardzie. Dobrze określone są cele strategiczne do osiągnięcia i środki do tego potrzebne. Nie jest natomiast wystarczająco dobrze określone tempo, a zatem horyzont czasowych osiągnięcia celów polityki. Pewną, ale dość poważną **słabością jest zaś bardzo zbyt duża elastyczność dokumentów.** Bardzo mało jest wskaźników mierzalnych, po których moglibyśmy w sposób jasny i precyzyjny określić czy polityka jest rzeczywiście realizowana. Sprawia to, że **wdrażanie polityki rowerowej jest bardzo podatne na doraźne decyzje polityczne.** Teoretycznie alternatywne wobec samochodów środki transportu powinny mieć priorytet, w praktyce polityka transportowa miasta bardzo mocno zdominowana jest przez niezapisaną oficjalnie doktrynę „nie pogarszania warunków dla ruchu samochodowego” na głównych relacjach w mieście czego modelowym przykładem jest przypadek remontu ulicy Krupniczej). Do tej pory, nie zaprzeczalnym faktem jest, że **zapisy zawarte w obowiązujących dokumentach nie spowodowały zapewnienia realizacji inwestycji rowerowych odpowiedniego poziomu finansowania** dla osiągnięcia wskaźnika 10% udziału ruchu rowerowego w podróżach w roku 2015 (spodziewany udział będzie

mniej więcej o połówkę niższy).

Podstawowym wnioskiem optymalizacji jest uzupełnienie obecnych zapisów dokumentem mającym charakter planu operacyjnego, który zawierał wszystkie najważniejsze do rozwoju komunikacji rowerowej inwestycje do wraz budżetem i harmonogramem ich realizacji.

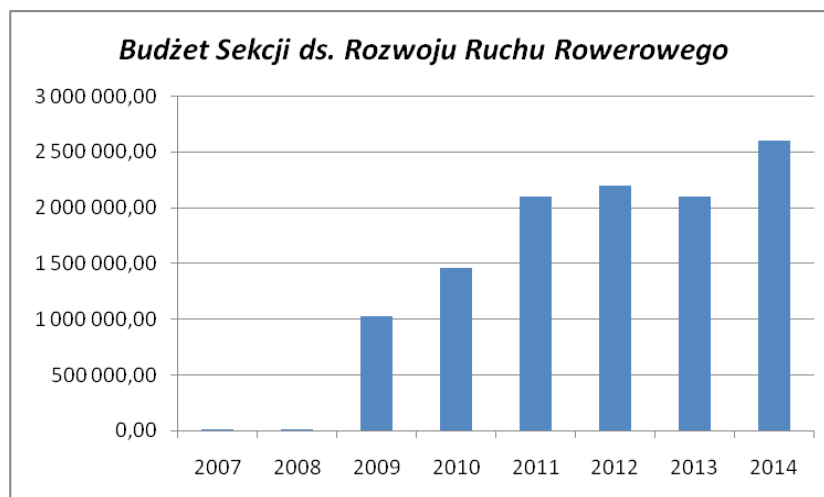
4. Instrumenty realizacji polityki rowerowej

- Struktury urzędowe

Realizacją polityk rowerowej zajmowała się Sekcja rozwoju ruchu rowerowego działająca w ramach **Wydziału Inżynierii Ruchu**, będącego składowymi **Departamentu Inwestycji i Gospodarki** podlegającym Wiceprezydentowi Maciejowi Blujowi. Na czele Sekcji stał tzw. oficer rowerowy, którym był Daniel Chojnacki. W sekcji zatrudnione były na stałe 3 osoby w wymiarze pełnego etatu i jedna na 1/2 etatu. W sierpniu 2014 sekcja rowerowa została rozwiązana i w niej miejsce powstał Dział Mobilności Aktywnej, w skład którego weszli dotychczasowi pracownicy sekcji. W wyniku nieformalnego podziału obowiązków dalej zajmują się tematyką rowerową jednakże dotychczasowy oficer rowerowy utracił funkcję kierowniczą i stał się jednym z pracowników sekcji (wcześniej też nie miała kompetencji decyzyjnych, które zapadały na poziomie kierownictwa Wydziału). W grudniu 2014 padła deklaracja publiczna deklaracja ze strony Macieja Bluja o tym, że będzie on oficjalnie odpowiadał za realizację polityki rowerowej (realizacja deklaracji wyborczej 2014). Wcześniej nie było przywództwa politycznego.

- Budżet przeznaczony na rozwój infrastruktury

Wysokość budżetu przeznaczonego na realizację programu rowerowego była o wiele za niska wobec celów zapisanych w polityce, co skutkowało brakiem ich realizacji.



Osiągnięty poziom poniżej 3 mln zł, to zaledwie około 1/3 kwoty, która mogłaby zagwarantować tempo realizacji polityki rowerowej, potrzebna do osiągnięcia wskaźników w niej zapisanych (poziom ten szacowanych jest co najmniej 8-10 mln wydawanych rocznie na infrastrukturę dedykowaną rowerzystom).

- Udział społeczny w polityce rowerowej

Podstawową platformą udziału społecznego w były Rady rowerowe nie regularne, na których podejmowane były tematy o większym znaczeniu strategicznym. Efektywność działania rad nie była wysoka.

Opiniowanie projektów drogowych nie miało charakteru systemowego. Tylko nie które projekty okazywane były (z inicjatywy jednej bądź drugiej strony) działaczom rowerowym. Pracownicy sekcji samodzielnie zajmowali się konsultowaniem działań mających związek z ruchem rowerowym wewnątrz urzędu. Projekty infrastruktury rowerowej podawane były do publicznej wiadomości w momencie ogłaszania przetargu (na stronach www urzędu) przez jednostki będące inwestorami (głównie Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, Zarząd Inwestycji Miejskich i spółkę Wrocławskie Inwestycje).

Bezpośredni kontakt z mieszkańcami odbywał się za pośrednictwem poczty elektronicznej, telefonicznie i incydentalnie wizyt obywateli w urzędzie. Mimo braku kampanii promocyjnej możliwości wnoszenia interwencji (służby ogólne kanały kontaktu Urzędu z mieszkańcami) interwencjom, ilość zgłoszeń obywatelskich stanowi bardzo poważne wyzwanie dla sekcji. Dużym problemem było sprostanie wymogowi obróbki gromadzonej w ten sposób ilości informacji.

5. Wdrażanie polityki rowerowej

- Ocena wybranych inwestycji

Remont ul. Krupniczej

Ulica Krupnicza stanowi bardzo ważny element docelowego systemu komunikacji rowerowej i była i jest obecnie poważną barierą dla rowerzystów poruszających w do i z centrum z południowego zachodu.

<https://www.google.com/maps/dir//Krupnicza+2%2F4,+Wroc%C5%82aw,+Polska/@51.1081719,17.0271629,17z/data=!4m13!1m4!3m3!1s0x470fc274ba5901dd:0x364b016d25aff1c!2sKrupnicza+2%2F4,+Wroc%C5%82aw,+Polska!3b1!4m7!1m0!1m5!1m1!1s0x470fc274ba5901dd:0x364b016d25aff1c!2m2!1d17.0271629!2d51.1081719>

Gruntowny remont ulicy dawał szansę na radykalną szansę poprawy sytuacji. Tak się jednak nie stało. Ulica w planach miasta miała zostać zamknięta dla ruchu samochodowego, jednak urząd w obawie o potencjalny opór społeczny i krytykę, z tego pomysłu się wycofał.



Podstawową barierą na Krupniczej są stojące na niej samochody, których legalne ominięcie nie jest możliwe.

Remont z całą pewnością nie można zaliczyć do zbiory dobrej praktyki w zakresie poprawy warunków

ruchu rowerowego. Nie usunięta została pod czas podstawowa bariera, jakim jest jej nieprzejezdność dla rowerzysty podczas, gdy występuje tam duży ruch samochodowy. Co w praktyce, biorąc pod uwagę niską przepustowość ulicy dla samochodów powoduje, że z barierą mamy tam do czynienia przez większość dnia. Ulica składa się z dwóch wąskich pasów do jazdy samochodem w obu kierunkach rozdzielonych wydzielonym torowiskiem. Pasy zajmowane są przez znaczną część dnia przez stojące samochody i nie da się ich ominąć rowerem. W momencie kiedy nie ma samochodów jazda rowerem z uwagi na ciasnotę, nie należy do komfortowych. Co prawda, na ulicy pojawiło się szereg udogodnień, dla rowerzystów, w postaci uspokojenia ruchu samochodowego z użyciem przystanku wiedeńskiego i śluz, mają one niestety znaczenie drugorzędne. Nie spowodowały bowiem one zmiany zachowań rowerzystów, którzy pod oddaniu ulicy do ruchu dalej w większości poruszają się nielegalnie zatłoczonymi i wąskimi chodnikami.



Śluzy rowerowe przed osygnalizowanym przejściem dla pieszych i przejazdem rowerowym

Niestety dla rowerzystów poruszających się zgodnie z przepisami, remont Krupniczej powielił i utrwalił też inną przeszkodę, jaką jest brak możliwości lewoskrętu w Kazimierza Wielkiego na jej zakończeniu.

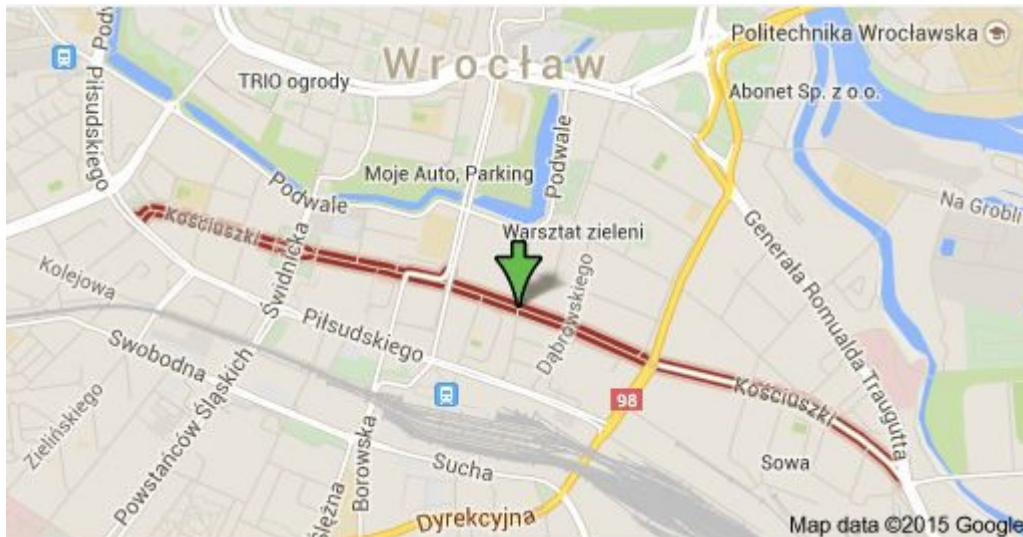


Mimo tego, że na wylocie z Krupniczej pojawiła się śluza, rowerzyści nie otrzymali możliwości wykonania legalnie skrętu w lewo.

Remont Krupniczej jest ewidentnym przykładem działania urzędu wbrew obowiązującej formalnie polityce transportowej. W myśl niepisanej doktryny nie odbierania przestrzeni kierowcom, kształt ulicy po remoncie jest kompromisem, który jest krytykowany obecnie niemal przez wszystkich (zyskali na nim istotnie tylko pasażerowie komunikacji zbiorowej). Za 11,7 mln zł utrwalono samochodowe status-quo centrum, a rowerzyści nie zyskali na remoncie prawie nic. Pozostawienie na Krupniczej ruchu samochodowego utrudniło ponadto i być może oddaliło na długie lata zmianę docelowej funkcji w układzie komunikacyjnym miasta ulicy Kazimierza Wielkiego. Obecny kształt Kazimierza Wielkiego z trzema pasami do ruchu samochodowego w obie strony, stanowi poważną przeszkodę dla ruchu rowerowego, na tej najważniejszej w obszarze ścisłego centrum, na relacji wschód zachód. Bez ruchu samochodowego na Krupniczej, bez problemu można by tam uzyskać ciągłość infrastruktury rowerowej na całej jej długości przez oddanie rowerzystom do dyspozycji po jednym z pasów samochodowych w obu kierunków (pasy zajmowane są dziś przez samochody skręcające w Krupniczą i po jej zamknięciu straciłyby sens).

Kontrapas na ulicy Kościuszki (wrzesień 2013)

Ulica Kościuszki jest potencjalnie bardzo ważnym elementem wrocławskiego systemu komunikacji rowerowej. Do tej pory na całej jej długości panowały, złe lub bardzo złe warunki dla ruchu rowerowego. Rowerzyści poruszający się z południowo-wschodnich dzielnic do centrum i z powrotem w większości poruszali się nielegalnie chodnikami. Z uwagi na brak infrastruktury rowerowej, złą nawierzchnię i jednokierunkowość na centralnym jej odcinku. Ulica stanowiła istotną przeszkodę w rozwoju ruchu rowerowego w tej części miasta.



Dzięki inwestycji w postaci kontrapasa - czyli pasa dla rowerów wyznaczonego w kierunku przeciwnym do ruchu samochodowego jedna z poważnych barier została częściowo usunięta.

Kontrapas, ma formę asfaltowej nadlewki na bruk, podobnie jak w przypadku ul. Rybackiej, czy Ruskiej. W celu wciśnięcia kontrapasa bez przebudowy jezdni, istniejące pasy na ul. Kościuszki zostały zawężone, zaś w celu zapewnienia odpływu wody, w rejonach studzienek nadlewka została "spłaszczona".

Na pewny odcinku kontrapasa (w pobliżu skrzyżowania z ulicą Kołłątaja) pozostawiono wzdłuż ulicy parkowanie prostopadłe, ale auta mają spory zapas na wyjazd, a rowerzysta czas na zauważenie manewru.





Kontrapas wykony został dość solidnie i daje bardzo dobre warunki do jazdy. Okazało się jednak, że wysoki komfort jaki zapewni użytkownikom wygenerował pewien dodatkowy problem: jest on nągminnie wykorzystywany przez rowerzystów jadących w obu kierunkach. Nielegalny sposób korzystania z niego, wynika tutaj nie tylko z braku znajomości przepisów. Rowerzyści z całą premedytacją wybierają jazdę po nim ze względu na doskonałą nawierzchnię, której nie może zaoferować im jezdnia z samochodami. Rozwiązanie problemu byłoby wykonania pasa rowerowego w kierunku zgodnym z kierunkiem ruchu samochodów.

W ramach inwestycji powstały też dwie śluzy rowerowe do "skrętu na dwa" (czyli umożliwiające lewoskręt za pomocą startu z prawego wylotu ulicy poprzecznej); na skrzyżowaniu z ul. Dworcową i Kołtątaja.

Na skrzyżowaniu z ul. Kołtątaja jest to fajne ułatwienie dla jadących np. na Dworzec Główny. Po zlikwidowaniu tu możliwości lewoskrętu przed kilkoma laty, legalne dotarcie na Dworzec Główny z pl. Dominikańskiego wymagało znacznego nadłożenia czasu dojazdu. Teraz jest możliwość skrętu w lewo - wystarczy ustawić się na śluzie na prawym wylocie ul. Kościuszki.

Niestety nie intuicyjnie umieszczony jest sygnalizator dla tej śluzy, który znajduje się po prawej stronie, co okazało się w 2014 przyczyną groźnego wypadku (rowerzysta źle zinterpretował zielone światło na sygnalizatorze i wymusi pierwszeństwo).

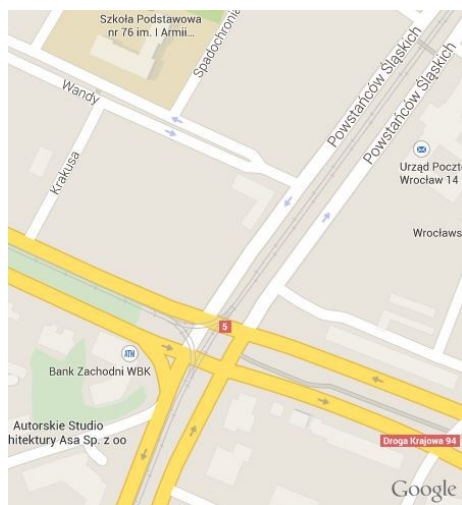


Inwestycja choć poprawiła lokalnie warunki ruchu rowerowego, ze względu na swój odcinkowy charakter (brak spójności) nie miała szans na wygenerowanie dużego ruchu rowerowego. Niezaprzeczalnym jej efektem jest natomiast przeniesienie istniejącego tam wcześniej ruchu

rowerowego w znacznej części z chodników na kontrapas.

Przejazd rowerowy po łuku pomiędzy Powstańców Śląskich a Hallera (październik 2012)

Realizacja przejazdu jest wdrożeniem punktowym mającym bardzo duże znaczenie z uwagi na swój nowatorski charakter i bardzo dobrą relację kosztów do efektu.



Skrzyżowanie ulic Powstańców Śląskich Hallera-Wiśniowa jest z jednym z największych i najważniejszych węzłów komunikacyjnych na południu miasta. Obie ulice są bardzo ważnymi trasami w systemie komunikacji rowerowej miasta. Trasa rowerowa w ciągu ulicy Powstańców jest dzisiaj trasą o największym w mieście natężeniu ruchu rowerowego.

Zarówno na Powstańców (kierunek północ-południe), jak i Hallera (zachodni wylot skrzyżowania) wydzielona droga rowerowa biegnie środkiem w pasie rozdziału pomiędzy jezdniami dla samochodów. Na Wiśniowej występuje dwukierunkowa droga rowerowa. Przez długie lata skrzyżowanie stanowiło bardzo poważną barierę dla rowerzystów. W relacji północ-południe zmuszeni byli oni do przekraczania go po przejazdach dookoła, stając trzykrotnie na światłach.



Wyznaczenie przejazdów środkiem skrzyżowania „w cieniu” tramwaju (wtedy, gdy ma on otwarty przejazd) było wieloletni postulatem organizacji rowerowych. Po wyznaczeniu przejazdu na wprost okazało się, że rozwiązanie funkcjonuje bardzo dobrze i jest stosunkowo bezpieczne (głównym argumentem przeciw była obawa o bezpieczeństwo rowerzysty). Stąd też udało się pójść kolejny krok dalej i wyznaczyć przejazd również „w cieniu tramwaju” przejeżdżającego po łuku pomiędzy ulicami Powstańców a Hallera.



Nowatorskim posunięciem w ramach tej realizacji było zastosowanie sygnalizatorów trójkomorowych dla rowerzystów z tabliczką określającą, którego dotyczą światła.

Przejazd rowerowy poprowadzony po łuku to nowość nie tylko we Wrocławiu, ale w całym kraju. Poprawne oznakowanie przejazdu jest możliwe dzięki zastosowaniu trzykomorowych sygnalizatorów rowerowych, które zostały umieszczone przed przejazdem. Gdyby zastosować standardowe i umieścić je za przejazdem byłyby niewidoczne. Czas na przejechanie, którzy dostali rowerzyści wydaje się trochę krótki, jednak i tak pozwala zaoszczędzić kilka minut na przekroczeniu całego skrzyżowania. Do tego rowerzyści nie muszą już przemieszczać się po północno-zachodnim narożniku skrzyżowania, gdzie w skrajni drogi rowerowej usytuowany jest słup.

Niestety rozwiązanie nie daje korzystającym pełnego bezpieczeństwa. Zwłaszcza w początkowym okresie po jego wdrożeniu, sporym problemem byli kierowcy, którzy nie przestrzegają przepisów i pomimo czerwonego światła systematycznie wjeżdżają na skrzyżowanie od strony ulicy Wiśniowej powodując zagrożenie dla rowerzystów.

- Dobra praktyka

Sinusoidalne progi spowalniające

Ciekawym przykładem dobrej praktyki zastosowanej we Wrocławiu są sinusoidalne progi spowalniające wykorzystywane do tworzenia stref uspokojonego. Są one przyjazne dla ruchu rowerowego w sposób bezpośredni i pośredni. Próg tego typu nie spowalnia w żaden sposób rowerzysty i zakłóca jego płynnej jazdy, a ponieważ nie zakłóca również płynnej jazdy poruszających się z przepisową prędkością samochodów nie wzbudza negatywnych emocji ani wśród kierowców, ani wśród mieszkańców ulic na których jest montowany. Opór społeczny związany z montowaniem typowych w Polsce progów, wymuszających zwalnia każdorazowo do prędkości znacznie mniejszej niż obowiązująca, był poważną przyczyną, z powodu której tempo powstawania w kraju stref 30 jest tak wolne. Dorze działające strefy uspokojonego ruchu są bardzo przyjazne rowerzystom i tym samym są ważnym elementem każdego miejskiego systemu komunikacji rowerowej (bez uspokojenia ruchu samochodowego przeważającej części ulic nie jest możliwe stworzenie miasta przyjaznego rowerom).

Progi powstały w liczbie 20 szt.(koszt 340 tys. zł) na ulicach:- Jugosłowiańskiej (5 szt.), S. Kunickiego (2 szt.),- Międzyzdrojskiej (3 szt.), Ślicznej (3 szt.),- Bobrzej(4 szt.),- B.B.Canaletta(3 szt.).



Próg sinusoidalny powstaje poprzez przytwierdzenie do podłoża dwóch gotowych prefabrykatów.

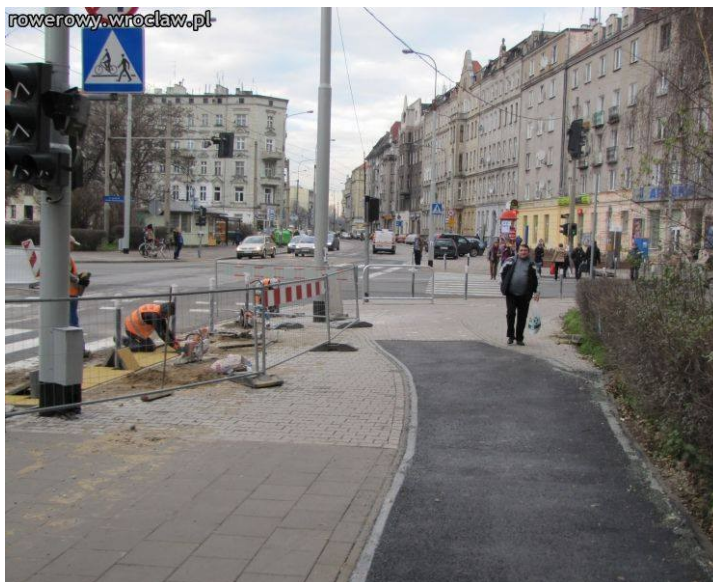
- Zła praktyka

Remont ulicy Nowowiejskiej

Infrastruktura rowerowa powstała podczas przebudowy ulicy Nowowiejskiej na odcinku skrzyżowania z Prusa do skrzyżowania z Wyszyńskiego jest niechlubnym przykładem złej praktyki stosowanej we Wrocławiu. Nie chodzi w tym przypadku o szczegóły inwestycji, bo sposób jej wykonania i szczegółowe rozwiązania nie budzą większych zastrzeżeń. Problem jest sama (przestarzała) koncepcja poprowadzenia ruchu rowerowego, wzdłuż ulicy. Dwukierunkowa droga rowerowa poprowadzona po północnej stronie ulic jest rozwiązaniem znacznie gorszym, od potencjalnie możliwego do zastosowania na tym odcinku wykonania np. jednokierunkowych pasów rowerowych w jezdni po obu jej stronach. Zastosowane rozwiązanie spowalnia rowerzystów i generuje niepotrzebny konflikt z ruchem pieszym (zwłaszcza w okolicy skrzyżowania z Wyszyńskiego). Z drugiej strony funkcja ulicy Nowowiejskiej w systemie transportowym miasta i parametry samej ulicy pozwalały na lepsze rozwiązanie, które jednocześnie wpłynęło by pozytywnie na charakter ulicy, spowalniając jadące po niej samochody. Było by to z uwagi na bezpieczeństwo i mniejszą uciążliwość ulicy dla mieszkańców i osób korzystających z przyległego do ulicy parku Tołpy.

Inne przykłady złej praktyki

Ulica Nowowiejska nie jest we Wrocławiu odosobnionym przypadkiem z podobnymi przypadkami mamy do czynienia na ulicach: Skłodowskiej-Curie (obsługa celów po północnej stronie bardzo mocno upośledzona), Zakładowej (dwukierunkowa droga rowerowa traci ciągłość i przeplata się spowalniając ruch rowerowy, podczas gdy z uwagi na charakter ulicy, gdzie ruch powinien być uspokojony, nie jest tam potrzebna), Okulickiego (na ważnym potencjalnie wylocie z miasta warunki przygotowywane dla ruchu rowerowego nie minimalnych wymogów w zakresie wygody i bezpośredniości).



Tutaj przyjęta koncepcja dwukierunkowej drogi dla rowerów w chodniku mści się na rowerzystach najmocniej, konflikt z pieszymi i spore opóźnienia przy przekraczaniu skrzyżowania są tu pewne, do tego



Mamy tu z jednej strony wzorcowo wyniesiony przejazd rowerowy wraz przejściem dla pieszych, z drugiej strony sposób poprowadzenia drogi rowerowej będzie generował nieuchronny konflikt z pieszymi

- Podsumowanie i wnioski

Przyglądając się praktyce wrocławskiej inwestycyjnej w zakresie tworzenia infrastruktury rowerowej można stwierdzić, że jej jakość z roku na rok rośnie. Wrocław jest miejscem, gdzie stosuje się wiele nowatorskich i odważnych w skali Polski rozwiązań. Z drugiej strony patrząc prawie żadna inwestycja nie można uznać za wzorcową. Dzieje się tak, że nie w wyniku błędów projektowych czy braku kompetencji, lecz na skutek przyjętych priorytetów osób podejmujących decyzję o ostatecznym kształcie inwestycji. Ułomne rozwiązania pojawiają w sytuacji ograniczonej przestrzeni, gdy inwestorem kieruje imperatyw nie pogarszania warunków ruchu dla samochodów (zwłaszcza przepustowości skrzyżowań). Niestety dzieje się tak zbyt często i to nawet wtedy, gdy zupełnie inne priorytety wynikałyby z obowiązujących dokumentów strategicznych, z Wrocławską Polityką Mobilności na czele (najdobitniejszym przykładem jest tutaj Krupnicza, gdzie za utrzymanie barier dla ruchu rowerowego odpowiada utrzymanie tam wbrew polityce mobilności ruchu samochodowego w upośledzonej nawet formie).

Sporym problemem są też inwestycje tworzone na podstawie projektów, wykonanych kilka lat wcześniej, jak na ulicy Skłodowskiej-Curie, Nowowiejskiej, Okulickiego. Ponieważ priorytet dla ruchu rowerowego w realnie prowadzonej transportowej (bo oficjalnie obowiązującej oczywiście od dawna był wysoki) przez władze miasta zmienia się w czasie na korzyść ruchu rowerowego, projekty mające za sobą kilkuletni okres oczekiwania leżenia na półce, są na zwykłe na poziomie ogólnej koncepcji z punktu widzenia ruchu rowerowego, mocna anachroniczne. Nie wiele w takich przypadkach poprawia korekta na poziomie rozwiązań szczegółowych.

Fatalną wrocławską praktyką jest brak uwzględniania potrzeb rowerzystów podczas wprowadzania zastępczej organizacji ruchu dla przebudowywanych odcinków ulic, jak to miało miejsce na Rybackiej czy Świdnickiej.

6. Działania miękkie

Działania promocyjne i edukacyjne miasta związane z tematyką rowerową realizowane przez Urząd:

- Trzy edycje Rowerowej Szkoły – projektu zawierającego teoretyczne (kilkadziesiąt prelekcji rocznie) i praktyczne (kilka rocznie) zajęcia edukacyjne dla uczniów, szkolenia nauczyciele, audyty rowerowe (5-6 rocznie) i konkursy (2012, 2013, 2014), więcej www.rowerowaszkoła.pl.
- Wrocławskie Święto Rowerzysty - masowa impreza rowerowa na ulicach miasta w formie parady rowerowej zakończona piknikiem, w której bierze udział około 3 – 4 tys osób. Miasto jest jej głównym sponsorem imprezy (a organizatorem jest Wrocławska Inicjatywa Rowerowa. Impreza współfinansowana w latach 2013, 2014, a w 2012 pod nazwą Święto Wrocławskiego Rowerzysty, wcześniej "Dnia bez samochodu" (przy czym zaangażowanie finansowe urzędu maleje z roku na rok).
- Przewodniki dla tras rowerowych rekreacyjno-turystycznych wytyczonych na terenie gminy przez Urząd dla rowerzysty w wersji elektronicznej (strona www.wroclaw.pl) i papierowej - każdy w nakładzie 1000 szt. Dla trzech tras:
 - Szlak Odry,
 - Obiekty militarne Wrocławia (w 2014 wyd. II - aktualizacja i dodruk 1000 szt.),
 - Szlak Eurovelo, Więcej na stronie www.wroclaw.pl/trasy-i-parkingi-rowerowe.
- Broszury informujące jak w prawidłowy sposób poruszać się w określonych miastach w wersji elektronicznej i papierowej. Mapy wydane były dla czterech miejsc. Zawierały instrukcje użytkownika wybranych nowatorskich elementów infrastruktury rowerowej (jak pasy,

kontrapasy wyznaczone oznakowaniem poziomym i bez, śluzę rowerowe, pasy rowerowosamochodowe z sugerowanym miejscem rowerzysty).

- Mini kampania edukacyjna na rzecz bezpiecznych zachowań komunikacyjnych wśród kierowców z hasłami: „ustąp pierwszeństwa przejazdu rowerzyście” oraz „zachowaj 1 m odstępu”. Akcja poprzedzona była konkursem na zaprojektowanie reklamy na tył autobusu komunikacji miejskiej (tzw. fullback). Ekspozycja zwycięskich projektów miała miejsce na 10 autobusach MPK.
- Konkurs na opracowanie kampanii promującej wykorzystywanie roweru jako środka transportu, ogłoszenie zwycięskiej pracy 2014, realizacja 2015.
- Akcja zachęcająca do używania roweru w zimie "Nie porzucaj mnie zimą". Akcja miała formę doraźnego punktu serwisowego, w którym odbywało się darmowe smarowanie łańcuchów oraz pompowanie kół (w ok. 250 rowerach) wraz z wręczaniem drobnych upominków. Akcja miała charakter jednorazowego happeningu mającego pojawienie się komunikatu akcji w mediach.
- Mapy rowerowe Wrocławia 4 rodzaje - wyjaśniające jak dojechać z 4 kierunków do centrum miasta (wsch., zach, pół., południe). Mapy zawierają mapy różne warianty tras i najistotniejsze informacje np. oznaczenie miejsc szczególnie niebezpiecznych na trasach. (mapy dostępne www.wroclaw.pl/dojazd-rowerem-do-centrum).
- Zakup i dystrybucja 8 000 szt. naklejek odblaskowych na rowery.
- Współfinansowanie imprez promujących szeroko rozumianą kulturę rowerową tj. Otwartych Mistrzostw Polski Kurierów Rowerowych, przeglądu filmów o tematyce rowerowej "Bike Days 2014", dwóch edycji Wrocławskich Spotkań Podróżników Rowerowych.
- Podsumowanie i wnioski ocena

Wrocław realizuje systemowo całe spektrum różnorodnych działań promocyjno- edukacyjnych związanych z rowerem. Śmiało można mówić o ciągłym corocznym progresie na tym polu, zwłaszcza w zakresie spektrum podejmowanych tematów. Realizowane są działania będące promocją twardych działań prorowerowych miasta, działania obliczone na edukację rowerzystów i kierowców w zakresie BRD oraz zachęcające do korzystania codziennego korzystania.

Największą słabością tej płaszczyzny działań jest poziom wydatków miasta na ten cel (zaledwie kilkadziesiąt tysięcy rocznie), co powoduje, że skala działania jest daleka od potencjalnie optymalnej. Dla przykładu, najdłużej systemowo wspierane są przez urząd działania to Święto Rowerzysty i Rowerowa Szkoła. W przypadku pierwszego zaangażowanie finansowe urzędu z roku na rok malało (z poziomu 35 tys 2010 do 17 tys w 2014). Przy utrzymaniu go na wyjściowym poziomie przyrost coroczny przyrost w zakresie ilości uczestników akcji (przekładający się na efekt promocyjny) byłby prawdopodobnie znacznie większy. Rosnąca co roku skala aktywności realizowanych w „Rowerowej Szkole” wciąż jest daleka od sytuacji optymalnej, której edukacja rowerową objęte byłyby wszystkie placówki gminy (aktualnie to poziom około 1/5 placówek, które w różnym stopniu objęte były projektem). Pozostałe akcje edukacyjne są mają charakter raczej incydentalny bądź pilotażowy.

Posiadająca znaczącą skalę kampania promująca rower będzie miała miejsce w 2015 roku, co można uznać za dowód, że urząd zdaje sprawę, że dla sukcesu na polu edukacji i promocji warunkiem koniecznym jest znaczący wzrost skali działań i zaangażowanych środków (podstawowy postulat płynący z niniejszego raportu).

7. Ocena systemu komunikacji rowerowej

Wprowadzenie

Ocena systemu komunikacji rowerowej dokonana została poprzez wizytację wybranej infrastruktury w terenie. Badanie przeprowadzono z udziałem grupy wolontariuszy, według spójnej metodyki opracowanej wcześniej specjalnie w tym celu. Wykonawcami, w celu usprawnienia przebiegu prac były osoby, które się tymi odcinkami poruszają często i znały dobrze lokalne uwarunkowania.

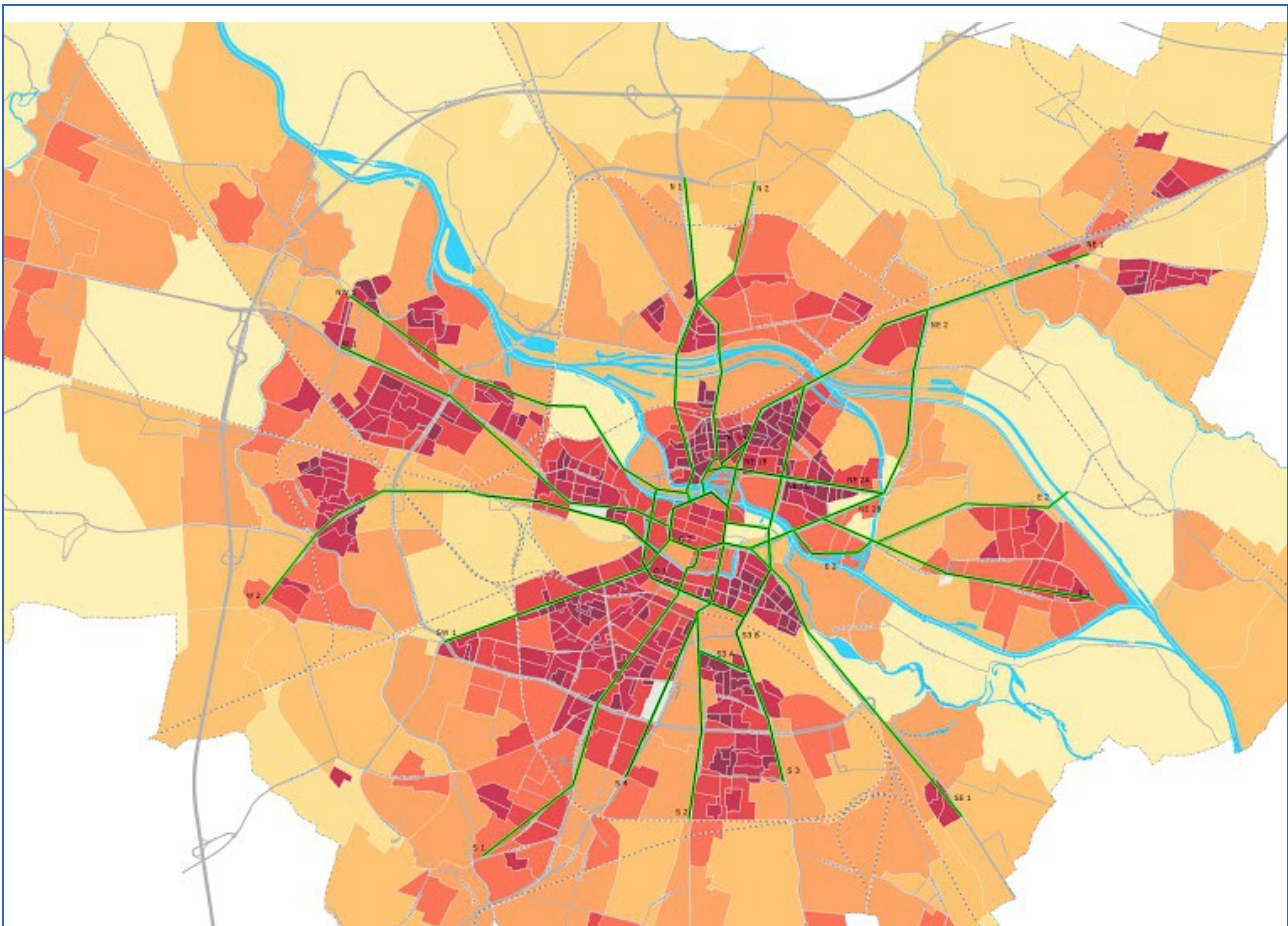
Podstawowym celem badania była inwentaryzacja wszystkich istotnych *barier i utrudnień na trasach głównych, ich hierarchizacja, tak aby można skonstruować plan naprawczy. W efekcie badania powstała wrocławska mapa „przyjazności” tras rowerowych ukazująca aktualną spójność systemu (stopień jego wykonania).*

Zakres badania ograniczono do analizy *szkieletu sieci tras głównych w obrębie izochrony 30 minut i większości głównych ciągów komunikacyjnych w izochronie 15 minut (powinny być przyjazne rowerom). Przebadano łącznie ok. 160 km tras.*

*Dobór tras głównych dokonano w oparciu o **docelowy układ idealny-odbiegający nieznacznie od systemu tras zdefiniowanych w dokumentach miejskich.***

Do zdefiniowania szkieletu tras głównych w mieście wykorzystano jako punkt mapę będącą załącznikiem do aktualnego Studium Uwarunkowań i Zagospodarowania Przestrzennego. Trasy zdefiniowane zostały w oderwaniu od tego czy istnieje tam infrastruktura czy nie.

Brane było pod uwagę **któreśdy ruch rowerowy powinien przebiegać mając na względzie rozmieszczenie celów i źródeł podróży.** Wykorzystano istniejące mapy miasta obrazujące gęstości zaludnienia (mają je biura rozwoju miasta). Trasy wyznaczamy w odniesieniu do potencjalnych natężeń ruchu, a nie obecnej funkcji konkretnych ciągów, które są pochodną istnienia tam aktualnie mniejszych lub większych barier dla ruchu rowerowego. Trasa w tym znaczeniu, to pojęcie obejmujące ciągi komunikacyjne, na których odbywa lub powinien się odbywać ruch rowerowych. Ciąg taki może być dziś nieprzyjazny rowerzyście, albo przyjazny - gdy znajdują się na nim udogodnienia w postaci drogi rowerowej, pasów rowowych, ciągów pieszo-rowerowych, uspokojień ruchu, stref pieszych, itp. (w praktyce trasy będą przyjazne dla rowerów najprawdopodobniej tylko na odcinkach). Każde miasto powinno taki szkielet mieć zdefiniowany, a organizacja swoją optymalną propozycję w tym zakresie.



Wrocławski system rowerowych tras głównych zdefiniowany przy użyciu mapy obrazującej gęstość zaludnienia

Badanie pomyślane było w ten sposób, aby w jego efekcie można było stwierdzić w jakim stadium zaawansowania jest realizacja polityki rowerowej, a uzyskane dane porównać z innymi miastami. Badanie wskazuje największe dziury w systemie, w oparciu o które będzie można wskazać priorytety inwestycyjne.

Badanie nawiązuje do metodologii CROW, ale nie stosuje wprost jej kryteriów. Jest tak dlatego, że wynik badania przy zastosowaniu parametrów CROW jest łatwy do przewidzenia – wskazałoby ono, tak jak w przypadku wcześniejszych prób (2009-2011), że większość infrastruktury (nawet tej uważanej za wzorcową) nie spełnia minimalnych wymogów CROW, a sam proces badania jest żmudny i pracochłonny (wysiłek nie wart był podejmowania przy z góry możliwym do przewidzenia wyniku). Zewidencjonowane, istotne bariery dla ruchu row., są sklasyfikowane jako brak spełnienia jednego z pięciu wymogów CORW. Badanie nie miało mieć z założenia charakteru pracy naukowej. Jest w nim element subiektywnej oceny badacza (użytkownika dla którego budowana jest infrastruktura rowerowa i którego opinia jest tu najistotniejsza), a **kluczowy jest pragmatyczny wymiar badania**. Otrzymany materiał może być wykorzystany przez osoby zarządzające polityką rowerową danego miasta.

Poszczególne **trasy podzielono na odcinki i węzły**. Podział wynika z tego, że poszczególne trasy są w praktyce bardzo niejednorodne, a bariery mogą pojawiają się punktowo lub liniowo. W większości podział ten będzie bardzo oczywisty i intuicyjny. Generalnie kluczem do podziału na odcinki jest jednorodność warunków na nim panujących, np. trasa biegnie 2 kilometry czteropasmową ulicą z dwoma jezdniami, a później wchodzi w znacznie węższą dwupasmową w zwartej zabudowie centrum miasta, a później idzie np. strefę ograniczonego ruchu itd. Jeśli chodzi o węzły to są one naturalnie pomiędzy poszczególnymi wybranymi odcinkami, albo dodatkowo w miejscach, gdzie trasa krzyżuje się z innym ważnym ciągiem i to krzyżowanie się wpływa znacząco na ruch na danym odcinku (bo np. możliwe są kolizje, albo trzeba czekać i są opóźnienia itp. węzłami nie są skrzyżowania z bocznymi

mniej ruchliwymi, podporządkowanymi ulicami). Podział na odcinki znajdował się w gestii badacza danej trasy.

Przebieg badania polegał na przejechaniu trasy i wynotowaniu wszystkich istniejących istotnych barier, a następnie określeniu stopnia przyjazności dla ruchu rowerowego poszczególnych odcinków i węzłów. Do notowania barier służył zunifikowany formularz tabelaryczny (w załączeniu) i robocze mapki drukowanych z googlemap. Na mapie googlmpas można było zmierzyć poszczególne badane odcinki, co było potrzebne do wykonania podsumowania). Ankiety/formularze trzeba było wcześniej przygotować w ilości odpowiadającej ilości badanych odcinków i węzłów na danej trasie. Zgromadzone podczas przejazdu dane przeniesione są do automatycznego arkusza kalkulacyjnego, o takiej samej strukturze. co pozwoliło na łatwą obróbkę zgromadzonego materiału i wykonie mapy zbiorczej przyjazności rowerowej docelowego systemu tras rowerowych danego miasta.

Barierę klasyfikowane były poprzez przypisanie ich do kategorii znanych z CROW, natomiast z stopień przyjazności określono w czterech kategoriach. Nie ma jednoznacznego algorytmu mówiącego jaka ilość barier oznacza, którą konkretnie kategorię. Jednakże każdy doświadczony rowerzysta wiedział czy dany odcinek ulicy jest mu przyjazny czy nie i co na nim mu najbardziej przeszkadza (co trzeba poprawić). W tym sensie ocena zawsze miała wymiar częściowo subiektywny. Obiektywnym kryterium są obecne zachowania rowerzystów – ich obserwacja daje ważną podpowiedź czy dana infrastruktura jest przyjazna czy nie (na odcinakach nieprzyjaznych ruch rowerowy będzie zawsze mały w stosunku do potencjału, a ludzie będą się poruszać nielegalnie tj. najczęściej po chodnikach).

Tabela przedstawiająca użytą w badaniu klasyfikację barier dla ruchu rowerowego (wraz ze wskazówkami dla wykonawców i kodami wg klasyfikacja bazującej na 5 wymogach CROW)

Wymogi CROW	Katalog barier
1. Brak spójności	1A brak możliwości kontynuowania legalnej jazdy rowerem na danej trasie 1B odcięte relacje do innych tras zbiorczych i głównych 1C ważne źródła i cele podróży odcięte od trasy 1D poważne braki w oznakowaniu (np. nie wiadomo czy droga jest czy nie ma, nie wiadomo czy jest jedno czy dwukierunkowa) . 1E inne (wskazać w uwagach, o ile mają istotny charakter)
Wskazówki/ komentarze: Na potrzeby niniejszego badania spójność oznacza możliwość przejechania rowerem danej trasy/ odcinka rowerem, a także dotarcia nim do wszystkich ważnych celów podróży i ważnych poprzecznych do trasy relacji (połączone z trasą trasy główne i zbiorcze). Powyższe kategorie barier dotyczą poszczególnych badanych odcinków i węzłów. Spójność dla całych tras będzie można określić dopiero po przebadaniu całej trasy, za braki w spójności uznawane będą odcinki trasy w kategoriach 3 i 4.	
2. Brak bezpieczeństwa	2A prawdopodobieństwo kolizji z pojazdami (również ze względu na brak infrastruktury rowerowej w jezdni) 2B możliwość kolizji przez zieloną strzałkę 2C skrzyżowania o znacznym natężeniu ruchu bez uspokojenia ruchu lub sygnalizacji świetlnej 2D skrzyżowania z drogami podporządkowanymi bez wyraźnego priorytetu dla DDR (np.. brak oznakowania) 2E miejsce o ograniczonej widoczności 2F inne (wskazać w uwagach o ile mają istotny charakter)
Wskazówki/ komentarze: Bezpieczeństwo to wymóg bardzo istotny i dość oczywisty. Trasa która ma poważne braki w zakresie bezpieczeństwa nie może dostać pozytywnej oceny! Uzupełnienie braków w tym zakresie Jednakże nie może być realizowany kosztem innych wymogów, bo powstawała by infrastruktura bezpieczna, ale całkowicie zniechęcająca do jazdy (typowy błąd zarządzających ruchem w Polsce)	
3. Brak bezpośredniości	3A sygnalizacja świetlna lub konieczności ustępowania pierwszeństwa 3B przeplatanie tras, odginanie toru jazdy 3C duży ruch pieszych 3D zwężenie drogi rowerowej, brak skrajni, ostre łuki 3F korki samochodowe, w których musi stać rowerzysta 3G inne (wskazać w uwagach)

Wskazówki/ komentarze: Bezpośredniość na potrzeby badania sprowadzać się będzie do wylistowania miejsc, gdzie różne przeszkody powodują opóźnienia (wg CROW istnienie opóźnień oznacza, że brak spełnienia wymogu bezpośredniości). W badaniu zakłada się, że trasy są bezpośrednie w znaczeniu dosłownym, bo sami tak zdefiniowaliśmy ich przebiegi na etapie projektowania docelowej sieci tras (bez sensem byłoby definiowanie idealnych tras, których współczynnik wydłużenia był by ponad normatywny). Ważnym punktem odniesienia dla badania opóźnień związanych z organizacją ruchu jest odniesienie opóźnień rowerzysty do równoległego ruchu samochodowego (bo ruch samochodowy zazwyczaj w polskiej rzeczywistości zawyżony priorytet). Jeżeli rowerzysta pokonuje dany węzeł oczekując oczekując na światłach tyle ile samochody na równoległej relacji uznajemy, dla uproszczenia, że nie ma opóźnień (wyjątkiem są sytuacje, gdzie można ruch zorganizować inaczej, gdzie nie ma powodu i są możliwości żeby rowerzysta mógł jechać podczas, gdy samochody na danej relacji stoją.

	4A konieczność częstego zatrzymywania się i ruszania 4B nawierzchnia odczuwalnie obniżająca komfort jazdy, zwiększająca opory toczenia (fazowana, pofałdowana kostka, nawierzchnia gruntowa w dobrym stanie, droga brukowana), 4C punktowe przeszkody wymagające usunięcia (dziury, studzienki, garby), 4D nawierzchnia bardzo utrudniająca jazdę tj. zmuszająca do ograniczenia tempa jazdy, problem ma charakter liniowy 4F inne (wskazać w uwagach o ile są istotne)
4. Brak wygody	

Wskazówki/ komentarze: Kwestia oceny w proponowanym wygody na danej trasie sprowadza się w istocie do dwóch czynników problemu częstego zatrzymywania się i ruszania oraz problemów związanych z nawierzchnią. Konieczność częstego zatrzymywania się uznajemy jako barierę, tylko wtedy, gdy możliwe jest na danym odcinku rozwiązanie tego problemu i nie wynika to z warunków obiektywnych, takich jak np. przebieg drogi przez ścisłe centrum miasta, gdzie istnieją duża ilość skrzyżowań.

Jeśli chodzi o nawierzchnię, to odnotowujemy tylko sytuację, gdy jakość nawierzchni jest barierą dla ruchu. Istnienie bariery w postaci złej nawierzchni wpływa na kategorię trasy/odcinka – np. jeżeli trasa jest z kostki fazowanej na całej długości (poza tym poprawna), to nie może znaleźć się w pierwszej kategorii. Dylematy związane z nawierzchnią mogą pojawiać się przy okazji tras prowadzących przez zabytkowe fragmenty miast, gdzie asfalt nie bardzo pasuje. Wtedy zaleca się zwiększenie tolerancji dla braku komfortu np. równo położony brak z lekkimi fazami, nie będzie stanowił tu wartej odnotowania bariery (w sytuacjach tego typu odnotowujemy tylko kategorię 4D i 4F).

6. Brak atrakcyjności	5A Trasa na zatłoczonej ulicy o dużym hałasie, całkowicie niekomfortowa
-----------------------	---

Wskazówki/ komentarze: Ten wymóg ze względu na specyfikę badania ma znaczenie raczej podrzędne (choć nie można o nim absolutnie zapomnieć i całkowicie tego aspektu pominąć!). W praktyce polskiej miejskiej rzeczywistości będzie bardzo trudno go zapewnić. Trasy główne dla r. r. przebiegać będą w przeważającej części na korytarzach komunikacyjnych intensywnie wykorzystywane przez innych użytkowników, próby ich rozdzielania (wyznaczenie trasom alternatywnych równoległych przebiegów) będzie niosło za sobą duże ryzyko utraty waloru bezpośredniości, albo spójności – w postaci odcięcia dla ruchu rowerowego ważnych celów i źródeł celów podróży, które są sytuowane zazwyczaj właśnie przy głównych ulicach. Zatem żeby uniknąć sytuacji, w której istnienie tej bariery musiałoby dotyczyć prawie wszystkich miejsc, proponuje się oznaczenie jej ograniczyć do sytuacji, w których istnieje oczywisty sposób podniesienia atrakcyjności tych ciągów, będący możliwy politycznie do zastosowania (bo oczywiście skutecznym sposobem podniesienia atrakcyjności dowolnego ciągu rowerowego biegnącego wzdłuż ruchliwej ulicy byłby np. całkowite lub częściowe zamknięcie jej dla samochodów – stosunkowo rzadko będzie to jednak realne – tylko gdy gdzieś jest to realne wtedy oznaczenie bariery ma sens, np. można podnieść rowerową atrakcyjności danej ulicy eliminując z niej ruch ciężki, co wpisuje się w politykę transportową miasta).

Tabela przedstawiająca kategorie przyjazności dla ruchu rowerowego
(przypisywane są trasom/odcinkom na podstawie wcześniejszej analizy barier)

1. Warunki ruchu dobre lub bardzo dobre

W pierwszej kategorii znajdują się ciągi, na których jeździ się dobrze i zachęcają do jazdy na rowerze (większość rowerzystów w praktyce z nich korzysta), są tam udogodnienia dla ruchu rowerowego, ewentualne bariery, które występują mają charakter nieznaczny, albo są one tylko punktowe i łatwe do usunięcia (albo z przyczyn obiektywnych nie jest praktycznie nie możliwa do usunięcia np. lokalne zwężenie drogi w obszarze starej zabudowy, krótka kładka, most itp.).

2. Warunki ruchu dostateczne

Druga kategoria to trasy, które posiadają odczuwalne bariery, ale żadna nie jest bardzo poważna i dalej można tam w miarę sprawnie i bezpiecznie jeździć. Zaliczamy do nich trasy gdzie istnieją jakieś udogodnienia dla rowerzystów (albo nie są one potrzebne), a większość ruchu rowerowego odbywa się z legalnie (czyli ludzie korzystają z pasów, dróg rowerowych, uspokojonych ulic, a nie jadą masowo po chodniku).

3. Mierne warunki ruchu

Trasy które charakteryzuje brak udogodnień dla ruchu rowerowego (ewentualnie istnieją, ale tak złej jakości, że nikt z nich nie korzysta, utrudniają jazdę lub potęgują niebezpieczeństwo). Trasami tej kategorii będą najczęściej ulice na których jazda jest nieatrakcyjna, a bezpieczeństwo subiektywne nie jest wystarczające, itp., gdzie stosunkowo łatwo można sytuację poprawić.

Wskazówka: kluczem do rozstrzygnięcia, która trasa znajduje się w drugiej, a która w trzeciej kategorii, są realne zachowania rowerzystów. Jeśli większość porusza się dziś chodnikiem to jest to kategoria trzecia (warunki obiektywne mogą wskazywać na jazdę po ulicy, ale żeby trzeba by coś zmienić (np. namalować sierzanty).

4. Brak warunków dla ruchu rowerowego

Czwarta kategoria to odcinki, gdzie nie dość, że nie ma żadnych udogodnień, to istnieją poważne bariery przekreślające całkowicie ich przyjazność dla r.r. i obiektywnie nie ma tam dziś warunków do jazdy rowerem. Odcinki wymagają konkretnej infrastrukturalnej zmiany w postaci stworzenia udogodnień (ddr, cpr, pasy, strefa). Bariery takie to przykładowo: realny brak bezpieczeństwa (najczęściej będzie to konieczność jazdy rowerem ulicą z samochodami jadącymi ponad 40 km/h, lub z dużym ruchem pojazdów ciężkich), brak możliwości legalnej jazdy (formalna konieczność zsiadania z roweru), wielkie opóźnienia, wydłużenia trasy, duży dyskomfort).

Wskazówka: w tej kategorii powinny znaleźć się trasy, których rowerzyści unikają (obecny ich kształt blokuje rozwój ruchu rowerowego), albo większość porusza chodnikiem i zmiana ich zachowań na legalne narażała by ich na niebezpieczeństwo, albo definitywnie zniechęcałaby do jazdy.





UWAGA: bardzo ważnym elementem uzupełniającym system powyższy system kategoryzacji odcinków jest **komentarz opisowy zawarty w uwagach**. Po nadaniu należy dodać krótki opis charakteryzujący dany odcinek (niejako uzasadnić nadaną ocenę), wskazać punkty do poprawy (lista) i sugestie rozwiązań/udogodnień docelowych do zastosowania w danym miejscu (budowa ddr, cpr, pasa itp., oraz ewentualnych poprawek do zastosowania krótko terminowo (usunięcie istniejących przeszkód, malowanie śluzu, zmiana programu sygnalizacji, ograniczenie prędkości samochodów, sierzanty, wstawienie słupków przeciw parkowaniu itp.). Warto usuwaniu barier nadać hierarchię ważności.

Podobny jak w przypadku poszczególnych tras i węzłów opisowy komentarz powinien dotyczyć całości tras i ostatecznie całego systemu tras głównych.

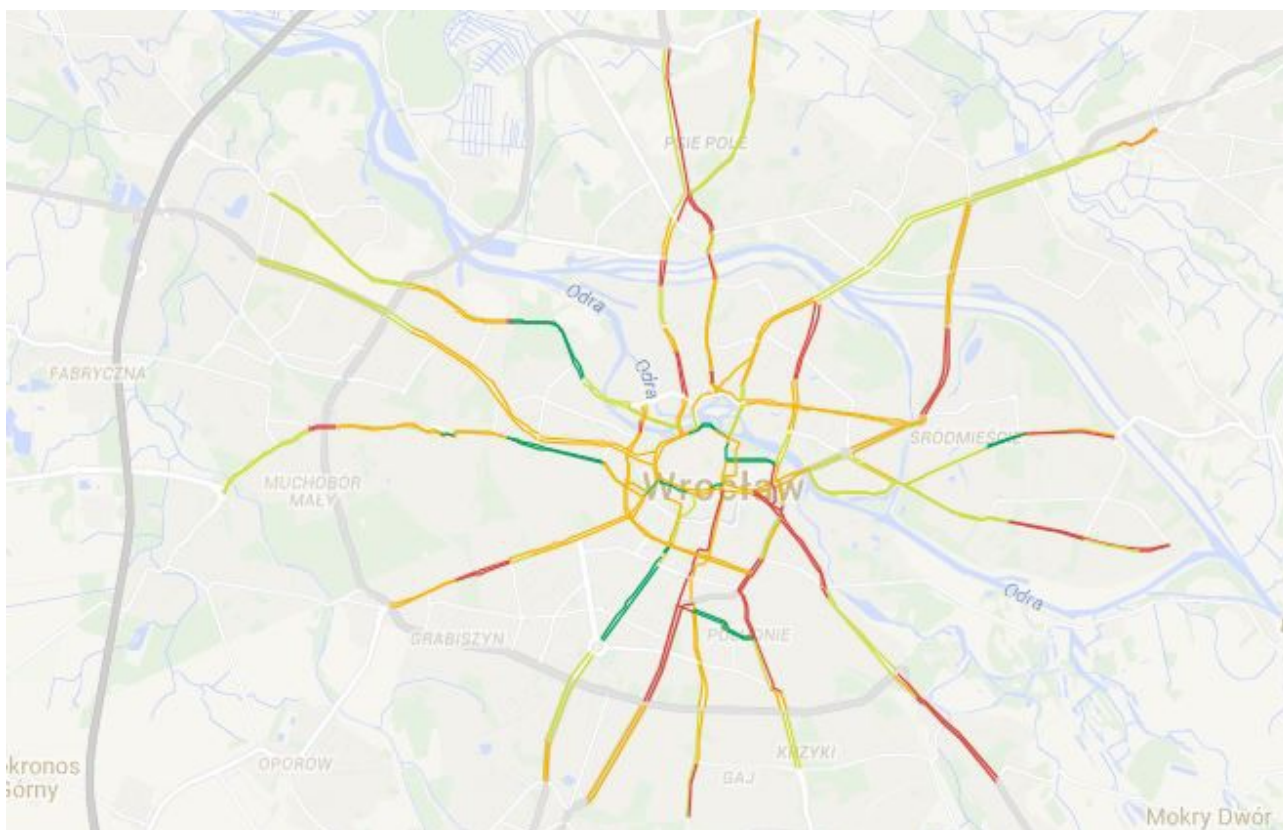
- Wyniki badania (zestawienia tabelaryczne i wykresy, oceny poszczególnych tras, mapa przyjazności rowerowej systemu tras głównych)

System głównych tras rowerowych

Legenda

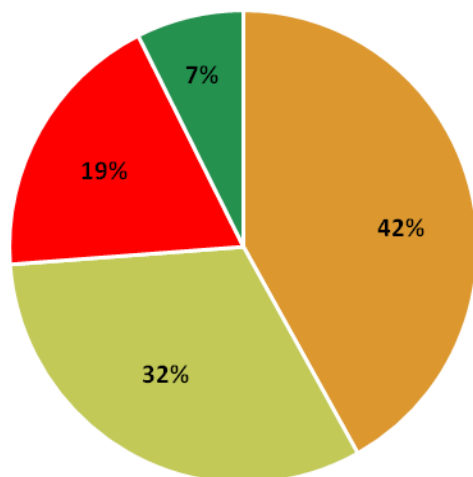
warunki dla ruchu rowerowego	kolor
1. Dobre lub bardzo dobre	
2. Dostateczne warunki	
3. Mierne warunki	
4. Brak warunków	

Poszczególne kolory oznaczają stopień przyjazności dla ruchu rowerowego poszczególnych tras, każdy odcinek trasy prowadzony oznaczony jest dwoma nitkami odpowiadającym dwóm kierunkom ruchu (zgodnie z ruchem prawostronnym).

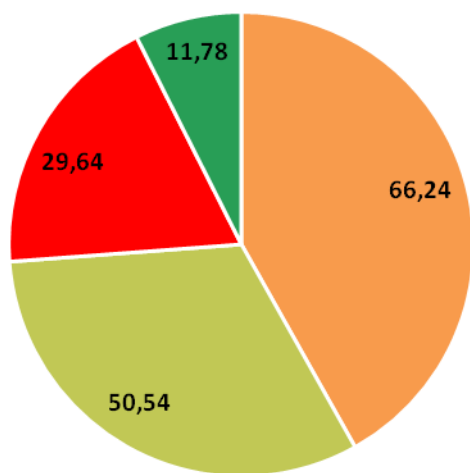


Największym mankamentem wrocławskiego systemu komunikacji rowerowej jest brak spójności. Trudno znaleźć jest choćby w pełni kompletną jedną trasę prowadzącą do centrum pozbawiając większych lub mniejszych barier dla ruchu rowerowego.

Udział poszczególnych kategorii



■ zła ■ dobra ■ bardzo zła ■ bardzo dobra
 Udział długości poszczególnych kategorii tras rowerowych we Wrocławiu w roku 2014.



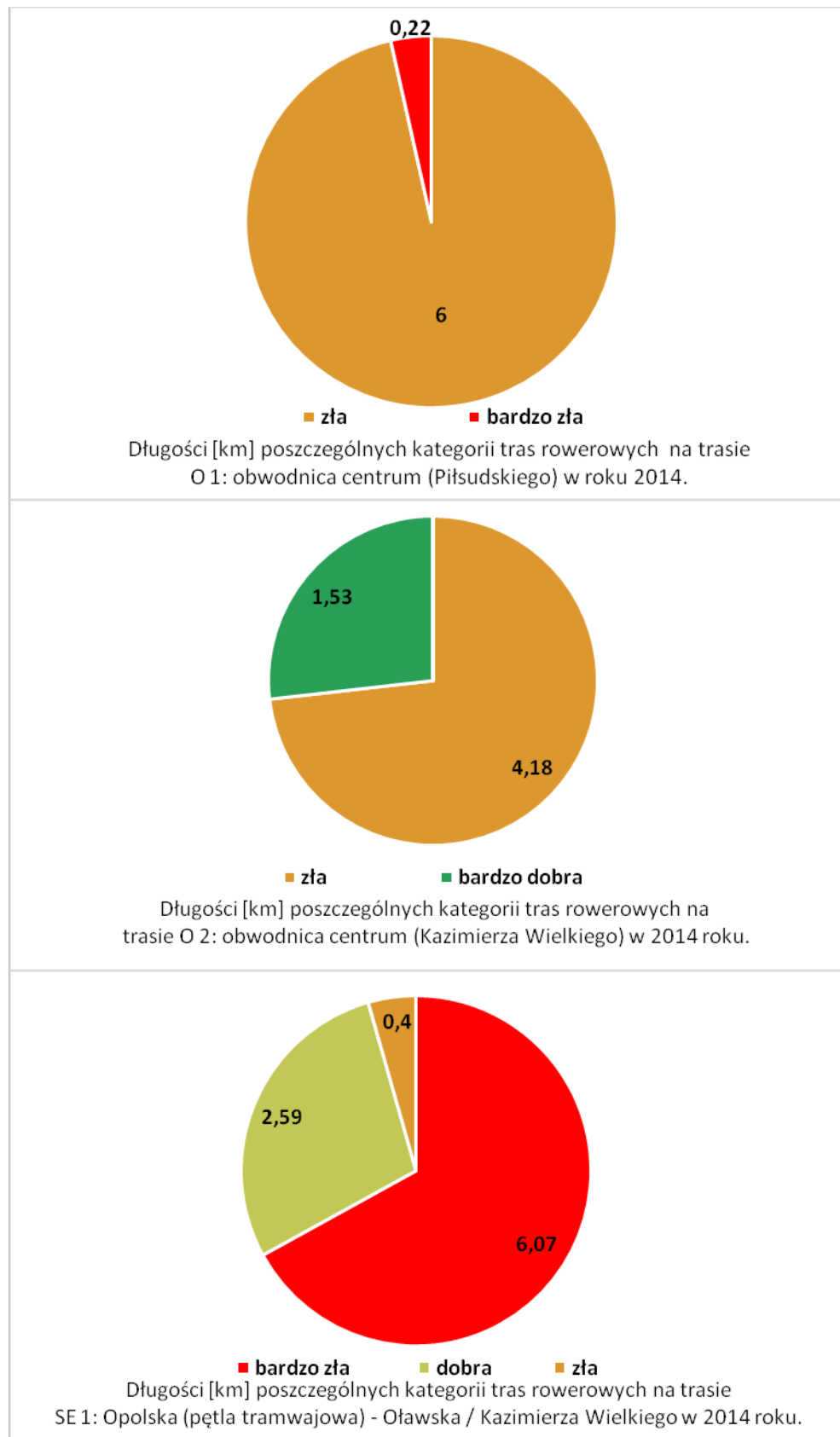
■ zła ■ dobra ■ bardzo zła ■ bardzo dobra
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych we Wrocławiu w 2014 roku.

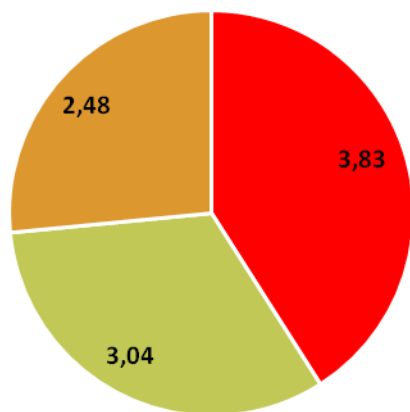
Z danych wynika jednoznacznie, że dominującą kategorią są odcinki posiadające mierne warunki dla ruchu rowerowego. Tłumaczyć to może po części fenomen dużego jak na polskie miasta udziału ruchu rowerowego w codziennych podróżach wrocławskimi ulicami. Zdecydowane bariery występują bowiem już tylko na niespełna 1/5 długości systemu tras głównych. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przypuszczać, że ilość tras głównych nadających się do jazdy kształtująca się na poziomie prawie 40 % ogółu (wraz z dużą ilością infrastruktury na relacjach podrzędnych) stanowi już na tyle poważną zachętę do jazdy, aby rower mógł stanowić konkurencję dla innych środków transportu (na bardzo wielu relacjach).

Jednakże na całe powyższe rozumowanie konieczne należy oczywiście nałożyć poprawkę związaną z faktem, że bardzo znaczny odsetek rowerzystów porusza się po mieście chodnikami i w ten sposób radzą sobie z barierami, bądź miernymi warunkami dla ruchu rowerowego (z punktu widzenia takich osób kategoria mierne warunki i brak warunków jest nierozróżnialna). Oczywistym jest jednak, że oparcie komunikacji rowerowej w mieście na systemie, którego dominującą formą infrastruktury dla rowerzystów są nieprzystosowane do tego chodniki wyczerpało już we Wrocławiu swój potencjał. Pomijając już nawet aspekt prawny tej sytuacji (sukces ruchu rowerowego we Wrocławiu jest dziś

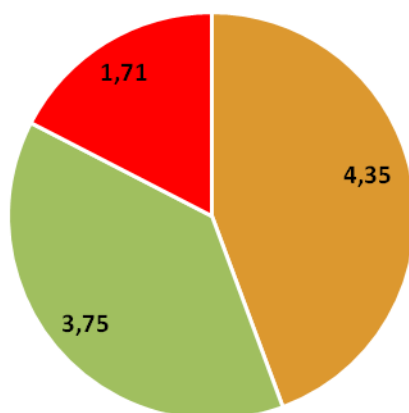
możliwy wyłącznie dzięki bezkarności powszechnych wśród rowerzystów zachowań nielegalnych), nie wydaje się możliwym osiągnięcie we Wrocławiu celów polityki rowerowej, bazując na powszechnej jeździe po chodnikach.

Komunikacja rowerowa w poszczególnych częściach miasta

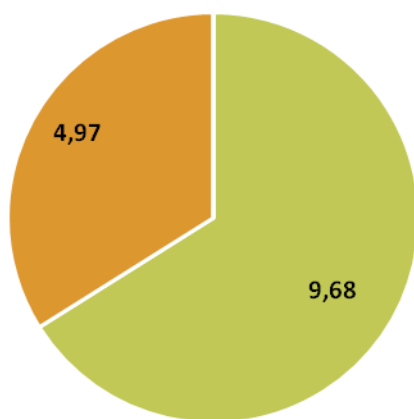




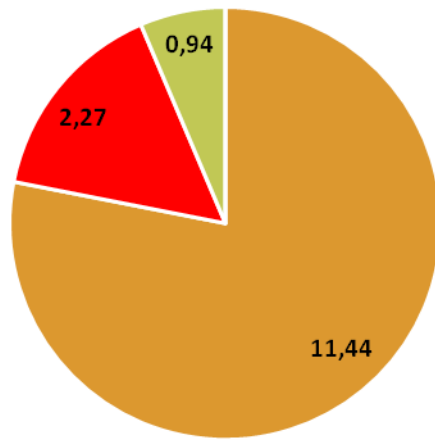
■ **bardzo zła** ■ **dobra** ■ **zła**
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie
 N 1: Marino- Mosty Pomorskie (na południe) w 2014 roku.



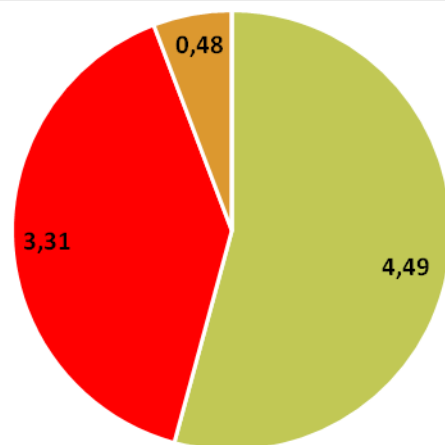
■ **zła** ■ **dobra** ■ **bardzo zła**
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie
 N 2: Poświęcka / Kamieńskiego - Drobnera w 2014 roku.



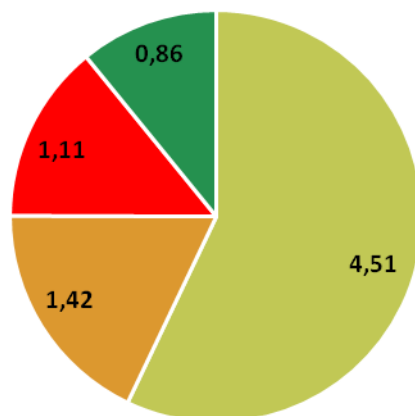
■ **dobra** ■ **zła**
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie NE 1: Rondo
 Lotników Polskich - Jedności Narodowej / Poniatowskiego w 2014 roku.



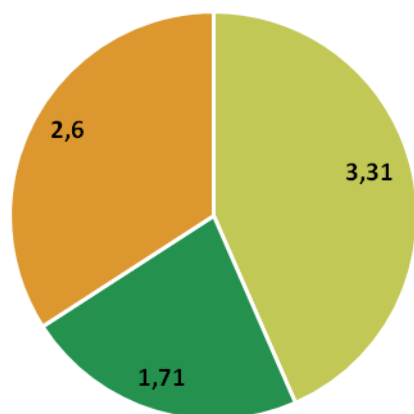
■ zła ■ bardzo zła ■ dobra
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie NE 2:
 Krzywoustego/Brucknera - Kochanowskiego/plac Grunwaldzki w 2014 roku.



■ dobra ■ bardzo zła ■ zła
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie
 E 1: Rondo Reagana - Olszewskiego/Bacciarellego w 2014 roku.

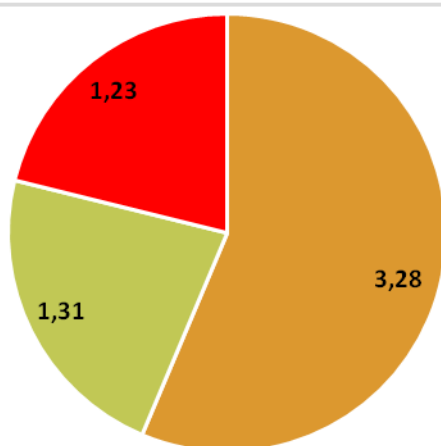


■ dobra ■ zła ■ bardzo zła ■ bardzo dobra
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie E 2: Most
 Swojczycki - Most Grunwaldzki (przez wybrzeże Wyspiańskiego) w 2014 roku.



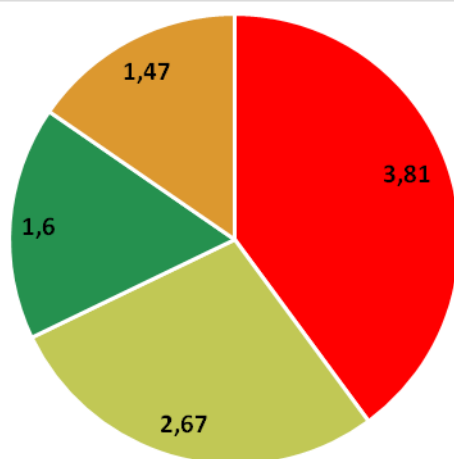
■ dobra ■ bardzo dobra ■ zła

Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie S 1: Modrzejewskiej - Powstańców Śląskich / Krzycka w 2014 roku.



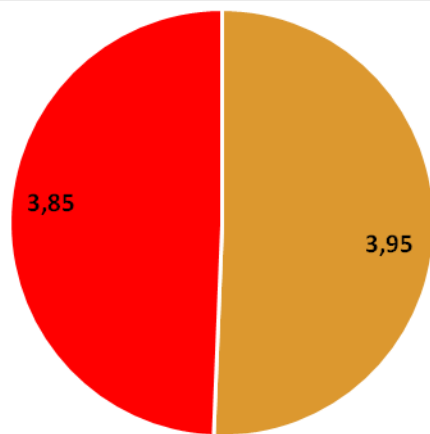
■ zła ■ dobra ■ bardzo zła

Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie S 2: Borowska/Sucha - Borowska/Grota Roweckiego w 2014 roku.

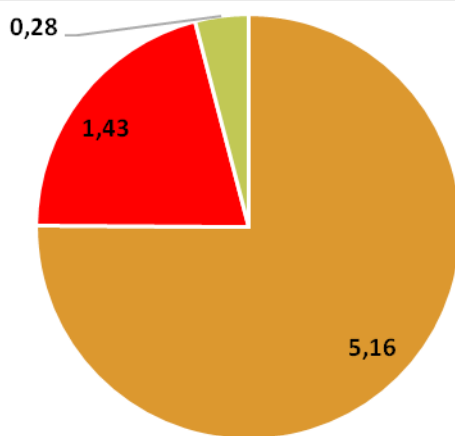


■ bardzo zła ■ dobra ■ bardzo dobra ■ zła

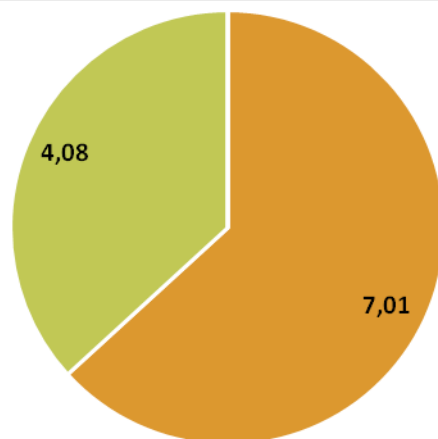
Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie S 3: Świeradowska - Purkyniego w 2014 roku.



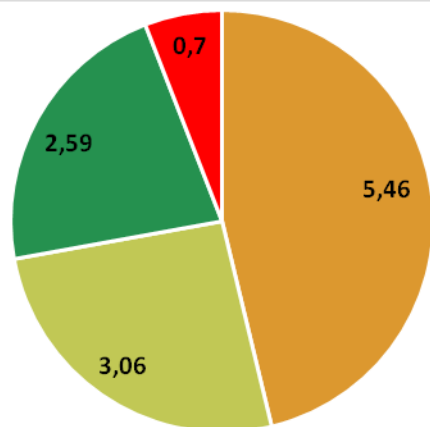
■ zła ■ bardzo zła
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie
 S 4: Ślężna na wysokości pętli tranwajowej - Kazimierza Wielkiego w 2014 roku.



■ zła ■ bardzo zła ■ dobra
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie
 SW 1: Grabiszyńska / Klecińska - Kazimierza Wielkiego w 2014 roku.

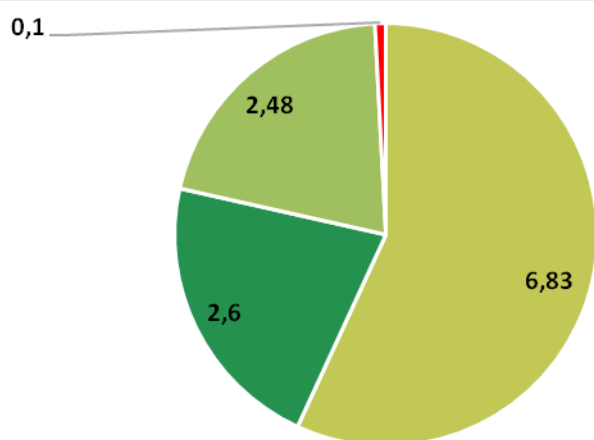


■ zła ■ dobra
 Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie
 W 1: Pilczycka / Gwarecka - most Pomorski w 2014 roku



■ zła ■ dobra ■ bardzo dobra ■ bardzo zła

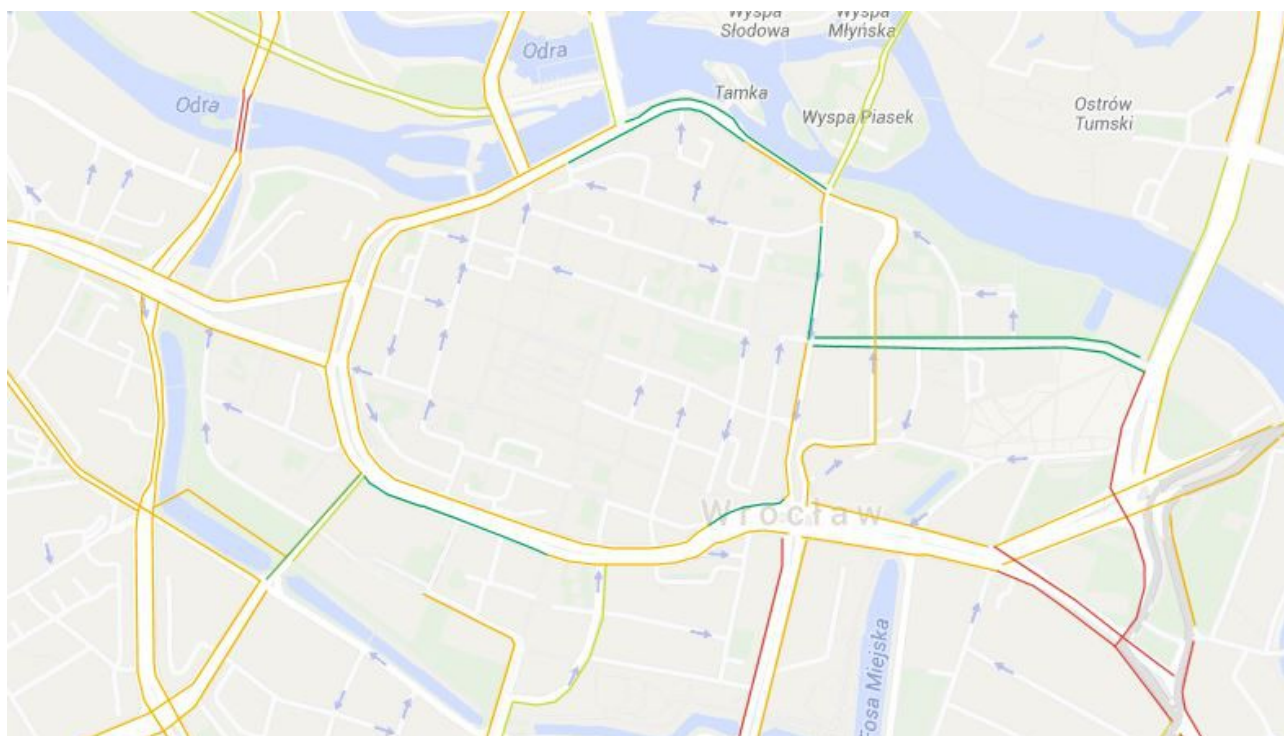
Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie W 2: Kazimierza Wielkiego - Graniczna / Mińska w 2014 roku



■ dobra ■ bardzo dobra ■ zła ■ bardzo zła

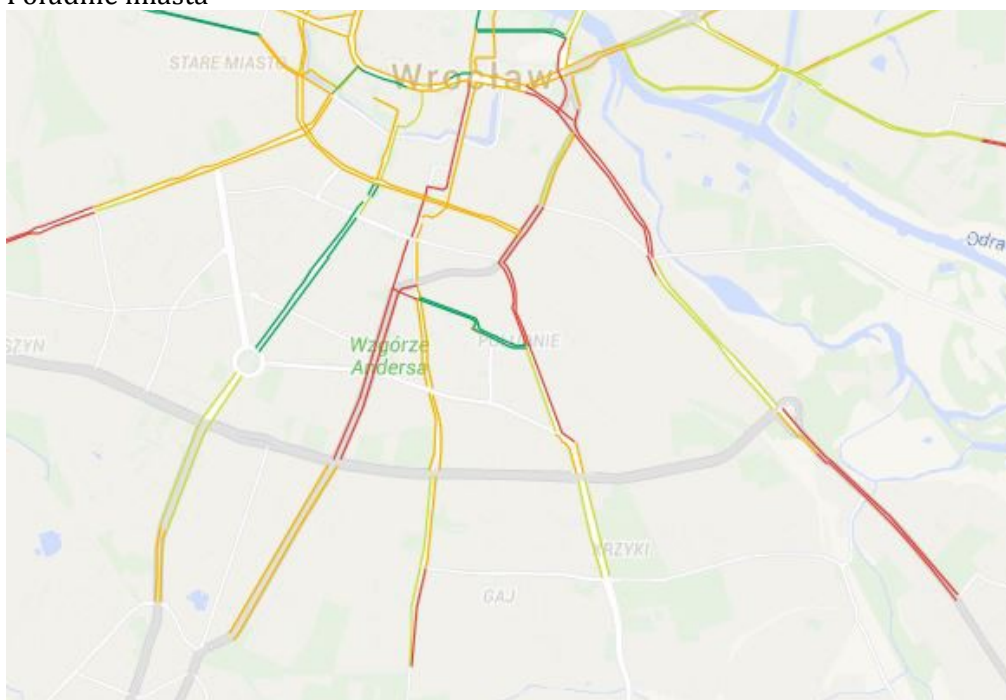
Długości [km] poszczególnych kategorii tras rowerowych na trasie NW 1: Pilczycka / Gwarecka - most Pomorski w 2014 roku

Ścisłe centrum



Sytuacja dla ruchu rowerowego w ścisłym centrum miasta pozostawia wiele do życzenia. O ile w obrębie obwodnicy starego miasta (Kazimierza, Nowy Świat Grodzka, Św. Katarzyny) warunki dla ruchu są względnie dobre (problem są jedynie nawierzchnia, zakaz jazdy na Rynku, utrzymana jednokierunkowość niektórych ulic i występujące miejscowo duże natężenie ruchu pieszego), to już na samej obwodnicy i innych głównych ulicach w tym obszarze, z wyjątkiem krótkich odcinków, warunki ruchu są złe lub bardzo złe. Wielką piętą achillesową miasta jest bardzo złe warunki dla komunikacji w rowerowej okolicach dworca głównego. Sporą szansę wyraźną poprawę sytuacji daje zaplanowany do realizacji na 2015 roku projekt 10 km pasą rowerowych w centrum miasta, który zwyciężył w głosowaniu w tegorocznego budżetu obywatelskiego (WBO 2014). To czy stanie się przełomem dla komunikacji rowerowej w centrum zależeć będzie od jego ostatecznego kształtu.

Południe miasta

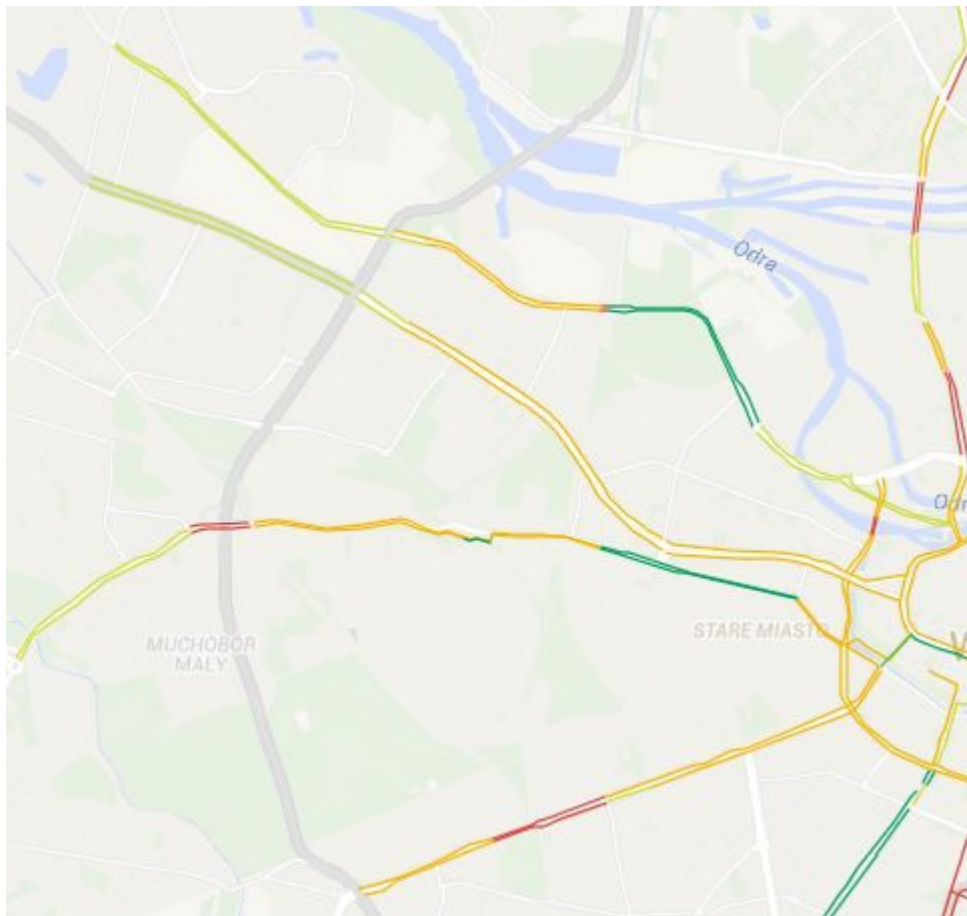


Sytuacja na trasach biegnących z południa miasta jest bardzo zróżnicowana. Najlepsze warunki dla ruchu rowerowego panują na najważniejszej z nich – czyli na Powstańców Śląskich – Świdnicka. Tarasa posiada ciągłość na prawie całej swojej długości, a istotne bariery pojawiają się dopiero na ulicy Świdnickiej (i Widok). Trasy biegnące wzdłuż Borowskiej i Traugutta-Krakowska-Opolska są przyjazne rowerzyście tylko na wybranych odcinkach (około 1/3 długości) natomiast trasy wzdłuż ulic Ślężnej oraz Hubskiej są nieprzyjazne dla rowerzysty na większej części swojego przebiegu, w tym kluczowych odcinka bliżej centrum miasta, gdzie potencjalny ruch rowerowy mógłby być największy.

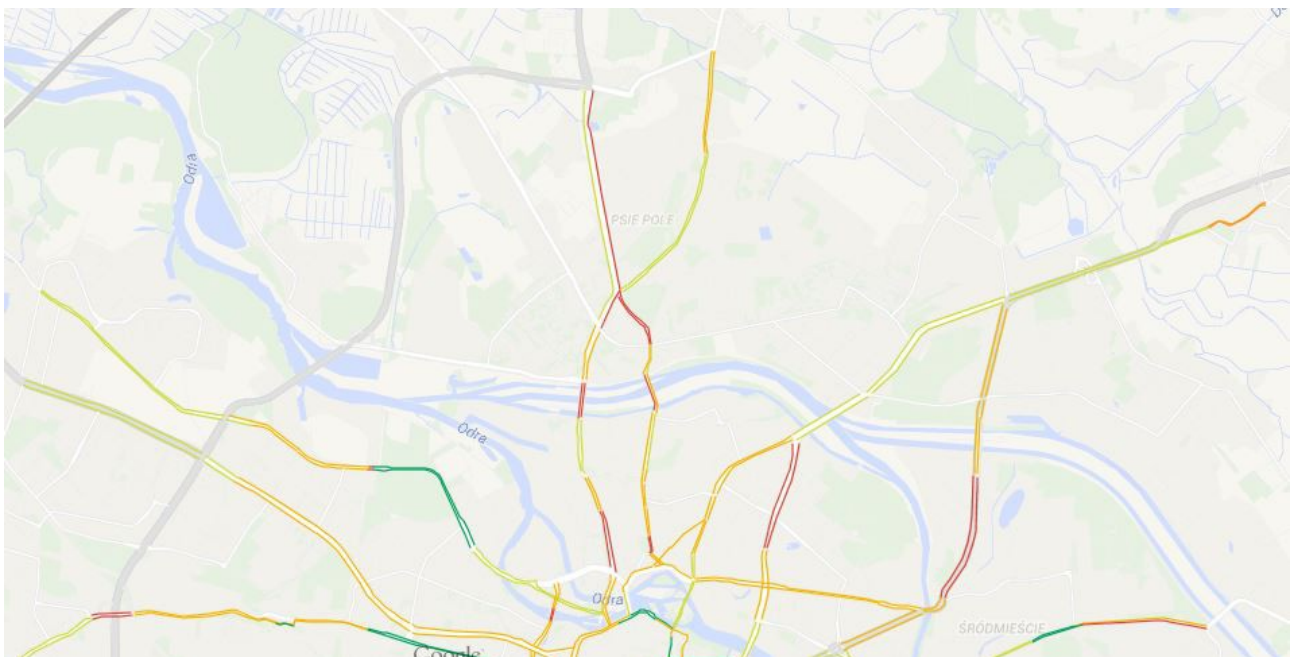
Zachodnia część miasta

Trasy rowerowe usytuowane w zachodniej części miasta na tle innych rejonów wyglądają w większości względnie dobrze. Jedyną trasą, na którą bariery przeważają zdecydowanie na odcinkami przyjaznymi rowerzyście jest trasa biegnąca ulica Grabiszyńska. Pozostałe posiadają udogodnienia dla rowerzystów prawie na całym swych długościach, przy tylko Legnicka jest dobrze podłączona do centrum. Zarówno trasa wzdłuż ulic Popowickiej i Długiej, jak i ciąg Strzegomska Braniborska urywają się w pobliżu centrum. Druga z nich traci też liniowo ciągłość. Charakterystyczne dla tej części miast jest to, że istniejąca tam infrastruktura rowerowa posiada bardzo słabą jakość i zapewnia na większości swojego przebiegu co najwyżej mierne warunki dla ruchu rowerowego (dobitnym przykładem jest Legnicka, gdzie od przecięcia obwodnicy śródmiejskiej, gdzie rowerzysta narażony jest na bardzo duże

opóźnienia z uwagi między innymi na konieczność przekraczania tej szerokiej i ruchliwej arterii w kilku miejscach).

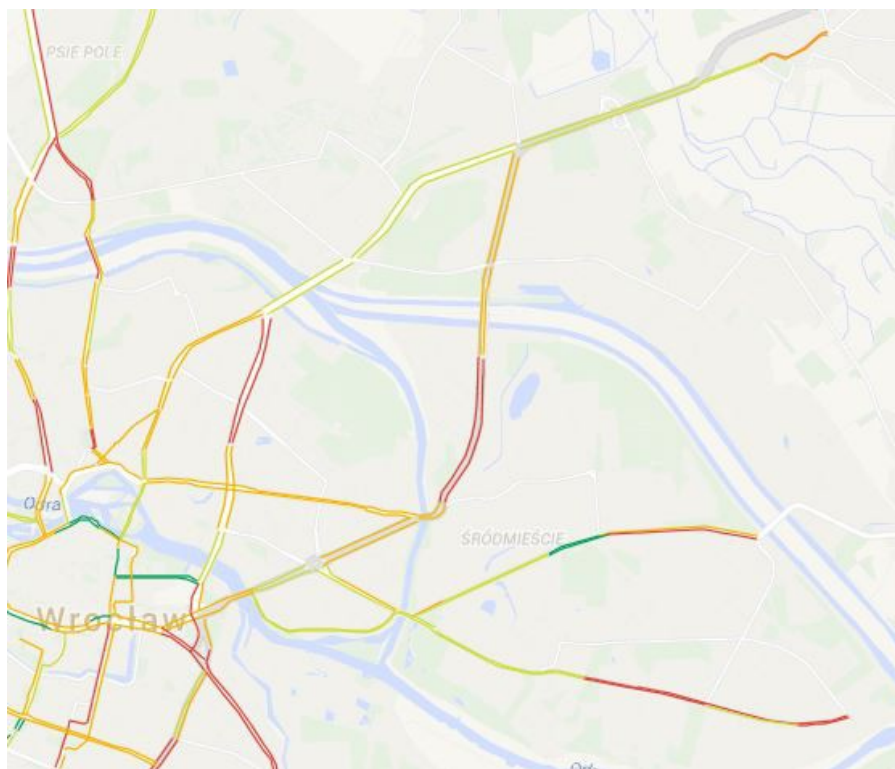


Północna część miasta



Charakterystyczną cechą tras położonych na północy Wrocławia jest ich zróżnicowanie jakościowe i nieciągłość związana z występowaniem licznych liniowych odcinków bez warunków dla ruchu rowerowego. Niestety regułą jest to, że czym bliżej centrum tym warunki dla ruchu rowerowego są coraz gorsze. W zasadzie prawie żadna z tras głównych (wyjątkiem jest ciąg wzdłuż Wyszyńskiego) nie zapewnia rowerzystom minimalnego nawet standardu jazdy po przekroczeniu północnego koryta Odry. Większość ruchu wygenerowanego przez drogi rowerowa z osiedli, odbywa się w tym obszarze chodnikami, część ruchu przejmują zaś ulice o względnie uspokojonym ruchu samochodowym (potencjalne trasy zbiorcze).

Wschodnia część miasta



Trasy ulokowane na wschodzie Wrocławia dają względnie najlepsze warunki dla ruchu rowerowego na tle innych rejonów miasta. Trasy pozwalają dotrzeć rowerzyście w okolice ścisłego centrum, natomiast istotne luki występują w oddaleniu od centrum i częściowo są rekompensowane możliwością korzystania z tras alternatywnych (zbiorczych lub lokalnych). Najpoważniejszą z dziur w systemie tras głównych w tej części miasta są: ulica Kochanowskiego, Olszewskiego (z zdegradowaną infrastrukturą poniemiecką) oraz bardzo złe warunki dla ruchu rowerowego dla podróżujących z Wojnowa i Strachocina.

- Posumowanie i wnioski

Szkielet system komunikacji rowerowej jest zrealizowany jest mniej niż w połowie i wysycił na dzień dzisiejszy swoje możliwości w zakresie generowania dodatkowego ruchu rowerowego. Lokalizacja odcinków tras, na których osoby badające stwierdziły co najmniej dostateczne warunki dla ruchu rowerowego nie pokrywają się w pełni z odcinakami, które posiadają infrastrukturę rowerową. Wynika z to z faktu, że jakość tej infrastruktury nie zawsze bywa zadowalająca i mimo istnienia udogodnień dedykowanych rowerzystom, występują na tych odcinkach wciąż istotne bariery dla ruchu rowerowego.

8. Ocena podsumowująca (dla całości polityki rowerowej)

Polityka rowerowa realizowana we Wrocławiu jest na dzień dzisiejszy mocno zaawansowana. W skali Polski może uchodzić nawet za wzorcową. Wrocław jest bez wątpienia w ścisłej czołówce w kraju w tym zakresie. Składa się na nią większość najważniejszych elementów, które powinna zawierać wzorcowa polityka rowerowa. Istnieje we Wrocławiu bardzo wyraźna deklaracja władz miasta co do woli rozwoju systemu komunikacji rowerowej. Ma to nie tylko wyraźne odbicie we wszystkich najważniejszych miejskich dokumentach planistycznych powiązanych z transportem. Rozwojowi ruchu rowerowemu dedykowany jest osobny dokument strategiczny w randze uchwały Rady Miasta. Funkcjonuje w urzędzie zespół kompetentnych osób odpowiedzialnych za realizację polityki rowerowej. Inwestycje infrastrukturalne realizowane we Wrocławiu posiadają coraz lepszą jakość (niestety z wyjątkami), a część z nich może uznawana za modelowe i nowatorskie w skali naszego kraju. Wrocław ma pokaźną jak na warunki ilość infrastruktury rowerowej i prawdopodobnie najwyższy wśród polskich miast udział ruchu rowerowego w podróżach. W strukturach urzędniczych miasta znajdują się trzech specjalistów. W zakresie zarządzania rozwojem ruchu rowerowego i tworzenia rowerowej infrastruktury.

We Wrocławiu realizowane są różnorodne działania miękkie związane z ruchem rowerowy. Oficer rowerowy prowadzi też bardzo skuteczną promocję działań pro rowerowych miasta, czego efektem jest dość mocno ugruntowany w świadomości mieszkańców wizerunek Wrocławia jako miasta sławiącego na ruch rowerowy (zwłaszcza tej części społeczeństwa, która nie wykorzystuje roweru systematycznie w celach komunikacyjnych).

Jednak w tej beczce miodu jest całkiem spora łyżka dziegciu. Polityka względem ruchu rowerowego prowadzona w mieście ma również dość poważne słabości, które trudno jest wychwycić w pobieżnej ocenie.

Najwyraźniejsza słabość wrocławskiej polityki rowerowej to tempo jej realizacji. Na tym polu można mówić o największym zawodzie. Wciąż bardzo daleko jest do realizacji podstawowego jej celu czyli stworzenia w mieście spójnego systemu tras rowerowych, co gorsza nie jest znany choćby przybliżony termin kiedy taki system w mieście powstanie. Znamienne jest to, że twórcy dokumentów strategicznych związanych z transportem konsekwentnie starali się w nich unikać zawarcia jakichkolwiek twardych wskaźników, na podstawie których można by później dokonać jednoznacznej i obiektywnej ewaluacji efektów prowadzonych działań (można odnieść niemal wrażenie, że z założenia, pokazano w dokumentach kierunek polityki, ale z silną intencją ograniczenia ryzyka związanego z zawarciem w nim konkretów, z których można by miasto później rozliczać).

Środki finansowe dedykowane programowi rowerowemu były o wiele za niskie wobec potencjału jaki ma Wrocław. Mimo stopniowego wzrostu nakładów w kolejnych latach, udział procentowy pieniędzy przeznaczonych stricte na rozwój ruchu rowerowego w budżecie na transport jest wciąż niższy niż procentowy udziału rowerzystów w ruchu. W związku z tym w 2015 Wrocław zanotuje pierwszą porażkę w realizacji polityki rowerowej - czyli nie ociągnie zakładanego przez dokument poziomu udziału w ruchu (10%). Stosunkowo niskie środki przeznaczane na program rowerowy w mieście mogą sugerować powierzchowność pro-rowerowych deklaracji ze strony władz miasta. Realny podział środków jest jak wiadomo lepszym wyznacznikiem priorytetów władz od suchy zapisów w dokumentach strategicznych i niestety ruch rowerowych na tym polu przegrywa konkurencję z innymi potrzebami transportowymi.

Inną płaszczyzną mogącą wskazywać na słabość deklaracji wobec ruchu rowerowego są plany operacyjne, z których nie sposób wywnioskować jakie inwestycje będą w najbliższej przyszłości we Wrocławiu i w jakiej sekwencji. Czteroletnie palny inwestycji rowerowych były w praktyce traktowane bardzo elastycznie.

Najważniejsza jednak przeszkodą dla rozwoju ruchu rowerowego w mieście jest bariera niewidzialna. Jest to rozdźwięk pomiędzy polityką realizowaną a deklarowaną. Silną zasadą stojącą na przeszkodzie

realizacji bardzo wielu udogodnień koniecznych dla rozwoju ruchu rowerowego jest zasada nie pogarszania warunków ruchu samochodowego. Chociaż zasada ta nie ma swojego odbicia w dokumentach strategicznych jest bardzo często czynnikiem decydującym o ostatecznym kształcie realizowanych inwestycji. Jeżeli stworzenie udogodnień dla rowerzystów mogłoby spowodować pogorszenie się warunków ruchu samochodowego, zwłaszcza zakresie przepustowości ulicy, to najczęściej takie rozwiązanie po prostu nie powstaje. Dzieje się tak w niestety w miejscach priorytetowych (niezależnie od deklaracji, zapisów czy oficjalnych kierunków) czego jaskrawymi przykładami mogą być inwestycje takie, jak ulica Krupnicza (gdzie podczas remontu nie poprawiły się warunki ruchu rowerowego), Braniborska (którą zrealizowano w ułomnym kształcie, tj. bez kontynuacji do pl. Orłąt Lwowskich) czy pourywana na fragmentach ul. Kazimierza Wielkiego.

Symptomatyczną słabością polityki rowerowej miasta był też brak przywództwa politycznego dla projektu rowerowego. Osobą reprezentującą politykę na zewnątrz był oficer rowerowy, który z racji swojego umocowania nie jest osobą podejmującą realnie ważne decyzje (co może wprowadzać w błąd opinię publiczną, fałszywie sugerując, że oficer rowerowy jest osobą kreującą politykę miasta, kiedy w praktyce miał on niewielki wpływ na w na kwestie kluczowe, takie jak: wysokość budżetu na drogi rowerowe oraz docelowy kształt inwestycji).

Do wyborów w listopadzie 2014, w kontekście ruchu rowerowego nie reprezentował publicznie miasta żaden z ważniejszych polityków, nie mówiąc już o Prezydencie, który od 2009 bardzo konsekwentnie odmawiał jakiegokolwiek bezpośredniego dialogu z rowerzystami (zgodnie z publicznymi deklaracjami Prezydenta podczas wyborów ma to ulec zmianie dopiero w 2015 roku, rolę opiekuna politycznego polityki rowerowej powierzono Wice Prezydentowi Maciejowi Blujowi).

Jako ostatnią istotną słabość rowerowej Wrocławia należy na pewno wskazać ewaluację prowadzonych działań. Badanie zmian wywołanych poprzez realizowane inwestycje nie jest we Wrocławiu obowiązującym standardem. Władze Wrocławia z zasady, prawdopodobnie z uwagi na obawę o uszczerbek na swoim wizerunku unikały, też zdecydowanie publicznej dyskusji na temat efektywności swoich działań. Zamiast prób konstruktywnego wykorzystania krytyki ze strony organizacji (np. apele o wzrost budżetu na inwestycje rowerowe) odpierana była on niesłusznymi zarzutami o radykalizm i roszczeniowość środowisk rowerowych. Udział społeczny w polityce miał zatem formę niesformalizowanego opiniowania wybranych projektów. Umocowane formalnie w polityce rowerowej Wrocławia, rady rowerowe miały zaś bardzo słabą efektywność i zbyt często służyły do komunikowania środowisku nie naruszalnych decyzji kierownictwa Wydziału Inżynierii Ruchu, co do ostatecznego kształtu inwestycji. W radach brakowało przedstawiciela wyższej instancji, który mógłby być arbitrem w kwestiach spornych pomiędzy stroną społeczną a wydziałem.

Analiza SWOT dla polityki rowerowej Wrocławia

Siły:	Słabości:
<ul style="list-style-type: none"> • duża ilość istniejącej infrastruktury • silna deklaracja polityczna mająca odbicie w dokumentach strategicznych • pro-rowerowy kierunek oficjalnej polityki transportowej • dobrze zdefiniowane cele (ambitne, ale realne) • fachowa kadra w urzędzie (sekcja mobilności) • istnienie podstawowych danych pozwalających na racjonalne zarządzanie • nowatorskie w skali Polski wdrożenia inwestycyjne • niemal absolutna bezkarność jazdy chodnikami (co pozwala rowerzystom na 	<ul style="list-style-type: none"> • bardzo jeszcze niekompletny główny szkielet tras rowerowych (odcięte dzielnice słabo przejezdne centrum) • niskie tempo realizacji (niezrealizowany wskaźnik średnioterminowy) • elastyczność zapisów dokumentów strategicznych • brak planu inwestycyjnego • brak precyzyjnego horyzontu realizacji • brak odwagi władz do wprowadzania zmian pro rowerowych kosztem ruchu samochodowego (ukryta bariera w postaci utrzymywania pro samochodowego kursu polityki transportowej) • brak przywództwa politycznego

omijanie najpoważniejszych barier)	<ul style="list-style-type: none"> • niewystarczająca ewaluacja działań • mało efektywny udział społeczny
<p>Szanse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rosnący ruch rowerowych • poparcie społeczne dla ruchu • rozwój kultury rowerowej • ograniczenie, spadek mobilności mieszkańców (zbyt dużo samochodów na skutek zbyt „nieśmiałej” realizacji polityki rozwoju alternatywnych środków komunikacji) • brak pieniędzy na drogie inwestycje (pro-samochodowe i w transport publiczny) 	<p>Zagrożenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pro-samochodowy zwrot w polityce miasta • brak odwagi władz do oddania przestrzeni rowerzystom • zły PR rowerzystów (konflikt na drogach i chodnikach, z uwagi na powszechne wykorzystywanie do jazdy chodników) • nieprzychylność opinii publicznej wdrażaniu programu rowerowego • spontaniczne kampanie anty-rowerowe w mediach (przerysowanie konfliktu i sprzeczności interesu rowerzysty – kierowca) • brak/spadek odwagi politycznej władz do wprowadzania zmian • działania policyjne przeciwko jeździe chodnikami umożliwiające omijanie przez rowerzystów największych barier

9. Rekomendowany plan działań naprawczych

1. Zwiększenie tempa realizacji inwestycji pro-rowerowych (wzrost funduszy przeznaczanych na ten cel) zwłaszcza w obrębie szkieletu głównych tras rowerowych (budowa brakujących odcinków twardej infrastruktury);
2. Zwiększenie priorytetu dla ruchu rowerowego podczas podejmowania decyzji o podziale przestrzeni pomiędzy poszczególne środki transportu (bardziej odważne kierowanie się zapisami obowiązujących dokumentów);
3. Skonkretyzowanie planu realizacji poszczególnych etapów realizacji polityki rowerowej (np. poprzez opracowanie planu operacyjnego), stworzenia kosztorysu najważniejszych inwestycji i określenie harmonogramu ich realizacji;
4. Aktualizacja koncepcji docelowego systemu komunikacji rowerowej (przebiegi tras głównych i zbiorczych) wraz uwzględnieniem dzielnicowych węzłów komunikacyjnych;
5. Wzmocnienie przywództwa politycznego polityki rowerowej (polityk odpowiadający za realizację polityki rowerowej);

6. Wzmocnienie pozycji oficera rowerowego poprzez umocowanie go jako pełnomocnika prezydenta miasta (wzmocnienie wdrażania polityki poprzez zwiększenie wpływu na ważne decyzje);
7. Poprawa efektywności udziału społecznego na wszystkich etapach realizacji polityki rowerowej, zwłaszcza na poziomie ewaluacji jej realizacji jako procesu, na etapie programowania (ustalania priorytetów działań inwestycyjnych), oraz większej przejrzystości prac projektowych (dostęp do procesu projektowego na poziomie koncepcji);
8. Zwiększenie skali działań miękkich (realizacja ich z zaangażowaniem organizacji społecznych), zwłaszcza w tematach takich, jak:
 - budowy społecznego poparcia dla ruchu rowerowego (uświadamiania korzyści z ruchu rowerowego, konieczność ograniczania ruchu samochodowego itp.),
 - zachęcenia mieszkańców do codziennego użycia (zwłaszcza dzieci i młodzieży szkolnej),
 - edukacji w zakresie zwiększenia BRD (wśród kierowców i rowerzystów).
9. Wzmocnienie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów (, skuteczne egzekwowanie ograniczeń prędkości, likwidacja miejsc niebezpiecznych, efektywne akcje prewencyjne);
10. Optymalizacja działań ewaluacyjnych poprzez systemowe badanie efektywności inwestycji pro- rowerowych w zakresie generowania dodatkowego ruchu rowerowego, poprawy bezpieczeństwa, zmian zachowań rowerzystów, itp.