

Rowerowe planowanie w mieście

na przykładzie doświadczeń Wrocławia

Monika Kozłowska-Świąconek, Daniel Chojnacki

Artykuł przybliża zagadnienia ruchu rowerowego i infrastruktury rowerowej w mieście na przykładzie kilkuletnich doświadczeń Wrocławia. Pokazuje istotę tych zagadnień od etapu planowania przestrzennego do realizacji w terenie. Zwraca uwagę na potrzebę współpracy planistów i osób realizujących inwestycje rowerowe. Artykuł przedstawia także przykłady uwzględniania potrzeb infrastruktury rowerowej w planach miejscowych, studium i w realizacjach w terenie. Wskazuje również, na przykładzie Kopenhagi, jak rower jako środek transportu w mieście, może w korzystny sposób wpływać na miejskie przestrzenie publiczne. Prezentuje innowacyjne, w skali kraju, rozwiązania dla tras rowerowych między innymi takie jak: śluzki rowerowe, pasy rowerowe, kontrapasy, sygnalizatory rowerowe.



mgr inż. Monika Kozłowska-Świąconek
Biuro Rozwoju Wrocławia
monika.kozlowska-swieconek@um.wroc.pl



mgr inż. Daniel Chojnacki,
oficer Rowerowy
Urząd Miejski Wrocławia
Wydział Inżynierii
Miejskiej
daniel.chojnacki@um.wroc.pl

Istotę i wagę planowania z uwzględnieniem transportu rowerowego w mieście przedstawiono na przykładzie Wrocławia. Wydaje się, że zagadnienia rowerowe we Wrocławiu zostały już na tyle przeanalizowane i przetestowane, że mogą stać się przykładem dobrej praktyki, która w perspektywie czasu może przynieść wymierne efekty w funkcjonowaniu innych miast w kraju.

Ruch rowerowy we Wrocławiu

Sieć tras rowerowych we Wrocławiu obejmuje obecnie ponad 170 km tras o różnym charakterze: wydzielonych dróg, ciągów pieszo-rowerowych, pasów rowerowych, bulwarów. Długość tras rowerowych we Wrocławiu wydaje się być imponująca, jednak ich sieć charakteryzuje się niepełną spójnością, miejscowo niską jakością rozwiązań technicznych oraz trudnościami przestrzennymi w centralnej części miasta.

Nizinny i równinny obszar całości terenu miejskiego sprzyja szerokiej popularyzacji ro-

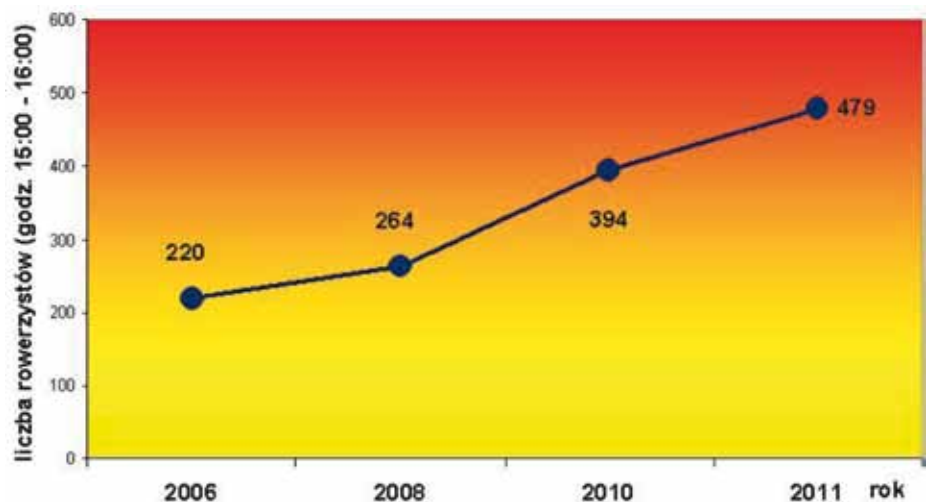
weru w zakresie wykorzystania tego taniego, zdrowego i ogólnie dostępnego środka lokomocji nie tylko w turystyce i rekreacji, ale także w odciążaniu transportu samochodowego i zbiorowego w podróżach codziennych, w tym do pracy i do miejsca nauki.

Wrocław znajduje się na jednej z tras europejskiej sieci tras rowerowych Euro Velo – Euro Velo 9. Jest to jeden z elementów sieci rowerowej łączący Morze Bałtyckie z Morzem Adriatyckim (Szlak Bursztynowy), przebiegający z Gdańska przez Czechy do Austrii, dalej do Słowenii i kończący się w Puli nad Adriatykiem. Dodatkowo przez Wrocław przebiega Rowerowy Szlak Odry – trasa rekreacyjna o znaczeniu ponadregionalnym.

Powyższe atuty miasta powodują, że najistotniejszym założeniem kreowania transportu rowerowego jest to, że rower w sieciowych relacjach funkcjonalnych traktowany jest jako alternatywny środek transportu. Ma stać się rzeczywistą alternatywą i konkurencją dla transportu samochodowego. Niezwykle istotne jest więc dążenie do wzmacniania sieci rowerowej, nie tylko o trasy rekreacyjne, ale również sieć miejskich tras służącą codziennym podróżom rowerowym, dojazdowi do przystanków komunikacji publicznej oraz do szkół i uczelni.

Transport rowerowy we Wrocławiu już obecnie traktowany jest jako alternatywny środek transportu. Potwierdzeniem tej tezy są przeprowadzone w 2010 roku Kompleksowe Badania Ruchu, które wykazały, że prawie 4% mieszkańców miasta odbywa swoje codzienne podróże rowerem. Badania w Warszawie w 2005 r. i w Krakowie w 2010, pokazały 1% udział podróży rowerem w ogólnej liczbie podróży, a w Gdańsku w 2009 roku – 2%. Może się wydawać, że wrocławski poziom 4% to niewiele – jeśli jednak spojrzeć na ten odsetek w porównaniu z innymi dużymi miastami Polski to sytuacja we Wrocławiu jest bardzo obiecująca.

Badania ruchu rowerowego wykonane we Wrocławiu w 2006, 2008, 2010 i 2011 roku wykazały dynamiczny rozwój ruchu rowerowego. Na przykładowym skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich i Swobodnej – w centrum miasta – wzrost liczby rowerzystów w ciągu 5 lat wyniósł aż 120 % – z 220 do 479 rowerzystów na godzinę. Dane te z jednej strony obrazują duże zainteresowanie tą formą transportu, z drugiej stymulują do podejmowania licznych inicjatyw wspierających ruch rowerowy.



1. Wzrost liczby rowerzystów na skrzyżowaniu Powstańców Śląskich Swobodna w latach 2006 - 2011

Zagadnienia rowerowe w ważnych dokumentach Wrocławia

Tematyka rowerowa podejmowana jest w kilku istotnych dokumentach miasta. Należą do nich w układzie chronologicznym ich powstania.

1. Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu 2005

Opracowanie to zawiera skrytykowaną wizję funkcjonowania transportu rowerowego w mieście. Opracowanie przyjęte zostało Zarządzeniem Prezydenta nr 5493/05 z 9 czerwca 2005 roku i było jednym z pierwszych przyczynków do propagowania roweru jako alternatywnego środka transportu w mieście oraz do planowania i realizacji infrastruktury rowerowej, która temu propagowaniu ma służyć.

2. Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia 2005

Wraz z opracowaniem *Koncepcji...* przygotowane zostały *Standardy...*, których zadaniem jest zapewnienie wysokiej jakości infrastruktury rowerowej. Korzystają z nich instytucje, które biorą bezpośredni udział w planowaniu, projektowaniu i realizacji wszystkich elementów, które składają się na system tras rowerowych w mieście.

3. Oficer Rowerowy 2007

W 2007 roku Prezydent, dla koordynacji wszystkich miejskich działań związanych z ruchem rowerowym, powołał do struktury Miasta Oficera rowerowego, którego głównym zadaniem jest dbanie o rozwój i funkcjonowanie transportu rowerowego w Mieście.

4. Polityka rowerowa Wrocławia 2010

W 2010 r. uchwalona została przez Radę Mięską *Polityka rowerowa Wrocławia*, która jest elementem strategii rozwojowej Miasta, mającej na celu zapewnienie wysokiej jakości życia w Mieście. *Polityka rowerowa Wrocławia* opiera się o zasadę wspierania efektywnej i niekonfliktogennej formy transportu, jaką jest rower, który ma się stać alternatywnym środkiem transportu w mieście. Jej główny cel strategiczny to osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w Mieście w 2020 r.

5. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia 2010

Zagadnienia rowerowe znalazły swoje miejsce – w postaci pełnego rozdziału i planszy tematycznej – w obowiązkowym dokumencie planistycznym miasta – zaktualizowanym w 2010 r. *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia*. Analizie uwarunkowań poddano nie tylko infrastrukturę rowerową jako taką, ale również jej powiązanie z innymi zagadnieniami planistycznymi. W *Studium...* wskazano najistotniejsze kierunki rozwoju transportu

rowerowego, które mają jednocześnie przełożenie na konstruowanie kolejnych dokumentów planistycznych miasta, czyli planów miejscowych.

Podstawowym dążeniem zapisanym w *Studium* mającym ideowy i fundamentalny charakter jest dążenie do tego, aby rower stał się alternatywnym środkiem transportu w mieście. Dążenie to opiera się na zapewnieniu dostępności całego miasta dla ruchu rowerowego i uczynienia go bardziej przyjaznym dla poruszających się rowerami. Pełna dostępność rowerem istotna jest w szczególności w obszarze Starego Miasta.

W *Studium* – dla podkreślenia istoty problematyki rowerowej – posłużono się pojęciem *tras rowerowej*, a nie wyłącznie terminem drogi czy ścieżki rowerowej. Trasa rowerowa to szersze pojęcie zdefiniowane w *Studium...* jako czytelny i spójny ciąg rozwiązań technicznych, zapewniający bezpieczny i wygodny ruch rowerowy, na który mogą składać się: wydzielone drogi rowerowe, ciągi pieszo rowerowe, pasy rowerowe, ulice w strefach ograniczonej prędkości, ulice w strefach zamieszkania, drogi wewnętrzne oraz inne podobne. Takie rozwiązanie daje nam większą elastyczność w kształtowaniu przestrzeni miejskiej przy jednoczesnym stworzeniu możliwości dobrego rozwoju infrastruktury rowerowej. Przy kształtowaniu tej infrastruktury nie zawsze bowiem najlepszym rozwiązaniem jest tradycyjna, wydzielona droga rowerowa. Według angielskich wytycznych, stosowanych również w Niemczech, a popartych badaniami europejskimi, wydzielenie drogi rowerowej jest ostatnim stopniem – najmniej korzystnym sposobem ukształtowania elementu infrastruktury rowerowej. Na pierwszy rzut oka stwierdzenie wydaje się zaskakujące, bo wydzielona droga rowerowa powinna być „spełnieniem marzeń” użytkowników – tak jednak nie jest. Badania pokazują, że rowerzysta, żeby czuć się bezpiecznie oraz żeby dać poczucie bezpieczeństwa pieszemu, powinien być usytuowany w przestrzeni ulicy jak najbliżej innych pojazdów. Posługując się takim kluczem przy doborze rozwiązań rowerowych powinno rozważać się rozwiązania w następującej kolejności: najpierw czy jest możliwa eliminacja ruchu kołowego? Jeśli nie, to czy możliwe są ograniczenia liczby pojazdów? Jeśli także nie, to rozważamy możliwość ograniczenia prędkości pojazdów i wydzielenia pasów rowerowych. Jeśli żadne z powyższych nie jest możliwe dopiero wtedy zaleca się budowę wydzielonej drogi rowerowej. Zwykle więc korzystniejszym rozwiązaniem jest stosowanie pasów rowerowych, które zapewniają lepsze warunki ruchu rowerowego. W intensywnie zagospodarowanych centrach miast często też nie ma w ogóle potrzeby wydzielania niezależnej infrastruktury rowerowej – dotyczy to w szczególności ulic w strefach

zamieszkania, gdzie obowiązują ograniczenia prędkości i gdzie każdy użytkownik przestrzeni ulicy jest równouprawniony.

W *Studium...* Wrocławia zdecydowano się także na kategoryzację tras rowerowych w zależności od pożądanych parametrów technicznych i funkcji pełnionej w strukturze miasta.

Kategoryzacja przyjęta została w oparciu o przywołany wcześniej dokument – *Koncepcję podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu* oraz towarzyszące mu *Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego Wrocławia*, w których to uzależniono parametry tras od ich funkcji w mieście. Przyjęto więc system tras rowerowych złożony z tras głównych i zbiorczych oraz najważniejszych tras rekreacyjnych. Zdefiniowano je przy tym następująco:

- trasy główne – łączą wszystkie ważniejsze obszary miasta i główne węzły tras rowerowych, których funkcją jest obsługa ruchu międzydzielnicowego oraz innych najważniejszych relacji w skali miasta,
- trasy zbiorcze – łączą osiedla i inne ważne obszary z trasami głównymi i węzłami oraz trasy główne ze sobą, których funkcją jest uzupełnienie sieci tras głównych i rozprowadzenie ruchu rowerowego w obrębie dzielnic, oraz skrócenie drogi i czasu przejazdu na relacjach międzydzielnicowych i zwiększenie spójności na poziomie sieci,
- trasy lokalne – wszystkie pozostałe trasy rowerowe, których podstawową funkcją jest obsługa bezpośredniego dojazdu do wszystkich celów lub źródeł ruchu w mieście,
- trasy (szlaki) rekreacyjne – trasy umożliwiające rekreację i sport rowerowy, a także na niektórych odcinkach narciarstwo biegowe, biegi czy jazdę na rolkach.

W *Studium...* zapisano szereg postulatów dotyczących transportu rowerowego, które mają wskazywać w jakim kierunku powinny zmierzać działania planistyczne. Postulaty te to w szczególności:

- dążenie do zorganizowania systemu *Bike & Ride* (B+R) umożliwiającego odbywanie podróży w części rowerem, a w części środkami transportu publicznego, obejmujące budowę parkingów przesiadkowych B+R oraz dostosowanie funkcjonowania systemu transportu publicznego do potrzeb systemu B+R,
- dążenie do lokalizacji parkingów przesiadkowych B+R w bezpośrednim powiązaniu z parkingami P+R zapewniając spójność obu systemom,
- sytuowanie parkingów B+R w ważnych przesiadkowo miejscach, czyli w rejonach dworców kolejowych i autobusowych, rejonach centrów akademickich, w rejonach pętli tramwajowych i przystanków kolejowych obsługujących m.in. kolej aglomeracyjną,

- uruchomienie systemu wypożyczania rowerów w mieście,
- budowę przejazdów rowerowych pod mostami dla utrzymania ciągłości tras rowerowych biegnących wzdłuż Odry,
- zwiększenie gęstości tras rowerowych w centrum miasta w układzie promienowym, tam gdzie mogą pojawić się znaczne ruchy wynikające z dużych skupisk źródeł i celów podróży rowerowych,
- dążenie do sytuowania parkingów dla rowerów w rejonie największych atrakcji turystycznych i innych obiektów będących celem podróży rowerowych, w tym przy obiektach użyteczności publicznej,
- wspieranie działań mających na celu promowanie trasy Euro Velo 9 jako elementu przyciągającego turystów, jak i promującego ruch rowerowy,
- dążenie do wyposażenia przestrzeni miejskiej o parkingi dla rowerów.

Nowym elementem, który pojawił się w zapisach *Studium...* jest zalecenie o ustalaniu w planach miejscowych liczby miejsc postojowych dla rowerów w zależności od dopuszczonego przeznaczenia terenu. Wprowadzone zostały przedziały wartości wskaźników, do wykorzystania w planach miejscowych. Wartości wskaźników w zależności od poszczególnych przeznaczeń zapisane zostały w *Studium...* Współczynniki parkingowe dla rowerzystów bazują na współczynnikach stosowanych w Norymberii i zostały opracowane na potrzeby *Studium...* przy współpracy Oficera rowerowego. Dla przykładu wskaźnik miejsc postojowych dla rowerów dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wynosi 0,4 – 1 miejsca postojowego dla rowerów na 1 mieszkanie.

Rower w planach miejscowych

Kierunki rozwoju w zakresie transportu rowerowego ustalone w *Studium...* mają bezpośrednie przełożenie na dokumenty planistyczne miasta w postaci planów

miejscowych. Tak więc z poziomu zaleceń *Studium...* przechodzimy na poziom planu, który powinien już zawierać odpowiednie konkretne zapisy m.in. w zakresie zagadnień rowerowych. Żeby takie zapisy wprowadzić do planu indywidualnie analizuje się infrastrukturę rowerową istniejącą i planowaną. Wszystkie wytyczne do projektów planów miejscowych przechodzą tzw. audyt rowerowy, w ramach którego uzyskuje się od Oficera rowerowego wnioski i sugestie do projektu planu. Efektem końcowym analiz jest wprowadzenie do planu miejscowego zapisów w części ogólnej dotyczących wskaźników miejsc postojowych dla rowerów oraz zapisów w poszczególnych terenach związanych głównie z sytuowaniem lub odpowiednim powiązaniem tras rowerowych. Oprócz tego do słownika planu miejscowego implementowana jest definicja trasy rowerowej, dzięki której w możemy w planie wprowadzać zapisy rowerowe, a potem w przyszłości – na etapie realizacji – elastycznie dobierać najlepsze rozwiązania dla rowerzystów w konkretnych już miejscach.

Program rowerowy czyli „roweryzowanie” Wrocławia

Polityka rowerowa Wrocławia w instrumentach planistycznych i finansowych uwzględnia konieczność przygotowywania 4-letnich Programów Rowerowych obejmujących pełne spektrum działań Miasta na rzecz wdrażania polityki rowerowej. W ramach utworzenia stanowiska Oficera rowerowego wraz z sekcją ds. rozwoju ruchu rowerowego zrealizowano Program rowerowy na lata 2008 – 2011. Za podstawę opracowania Programu przyjęto inicjatywy mające na celu jak największy wzrost liczby rowerzystów. W jego skład weszły przede wszystkim: trasy rowerowe, parkowanie i integracja z transportem zbiorowym, innowacyjna inżynieria ruchu, Wrocławski Rower Miejski, niwelacja krawężników, partycypacja społeczna.

Trasy rowerowe

W zadaniu tym skupiono się na połączeniu systemu tras rowerowych w spójny system. Wykonane zostały między innymi dokumentacje projektowe na 10 km odcinków tras rowerowych. Zrealizowano budowę niektórych odcinków oraz rozpoczęto zmiany organizacji ruchu mające na celu lepsze zarządzanie dostępną przestrzenią w ramach istniejących szerokości jezdni. Reorganizacja przestrzeni w większości polegała na wydzielaniu pasów lub kontrapasów rowerowych. Na zdjęciu 2 pokazano przykład kontrapasu na ul. Ładnej.

W ramach prowadzonych działań trasy rowerowe były również realizowane „przy okazji” innych inwestycji. Wszystkie projekty drogowe przechodzą proces tzw. audytu rowerowego – są sprawdzane pod kątem przyjazności rozwiązań dla rowerzystów. W procesie uczestniczą organizacje pozarządowe zaangażowane w rozwój ruchu rowerowego. W ramach 4-letniego Programu zrealizowano między innymi trasy rowerowe na następujących ulicach: Graniczna, Obwodnica Śródmiejska (odcinek północny), Bardzka, Strzegomska, Krakowska, Kosmonautów, Lotnicza, Al. Śląska, Królewiecka, Pl. Teatralny, Ładna, Gabrieli Zapolskiej, Malarska, Odrzańska, Kielbaśnicza, Rуска, Św. Mikołaja, Ofiar Oświęcimskich, Wita Stwosza, Robotnicza, Polaka, Powstańców Śląskich, Świdnicka, Kazimierza Wielkiego.

Parkowanie i integracja z transportem zbiorowym

Rozpoczęto budowę parkingów rowerowych – to, oprócz tras rowerowych, jeden z najważniejszych elementów systemu rowerowego. W tym celu opracowano *Wytyczne dla parkingów rowerowych*, które służą jako pomoc dla jednostek urzędu miejskiego oraz inwestorów zewnętrznych – dostępne są w wersji elektronicznej na stronie urzędu:



2. Kontrapas na ulicy Ładnej



3. Zadaszony parking na pętli tramwajowej Leśnica



4. Śluza rowerowa na ulicy Świdnickiej



5. Rowerowa brama wjazdowa do centrum miasta na ul. Ruskiej

<http://www.wroclaw.pl/files/Parkingi%20rowerowe%20-%20wytyczne.pdf>

Wybudowano 2000 wolno stojących miejsc parkingowych dla rowerzystów oraz 500 zadaszonych w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, pętli komunikacji zbiorowej lub innych ważnych pod kątem łączenia środków transportu przystankach. Na zdjęciu 3 pokazano przykład parkingu Bike&Ride w Leśnicy.

Aby zapewnić szeroką partycypację społeczną zapotrzebowania na parkingi rowerowe są zgłaszane przez mieszkańców za pomocą internetowego formularza. Jest to stały proces trwający nieprzerwanie 3 lata. W 2010 roku na korzyść rowerzystów został również zmieniony regulamin przewozów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. W ramach integracji komunikacji zbiorowej z transportem rowerowym zalegalizowano przewóz rowerów we wszystkich tramwajach i autobusach. Poprzedni zapis wymagał uzyskania zgody motorniczego co generowało niepotrzebne konflikty.

Innowacyjna inżynieria ruchu

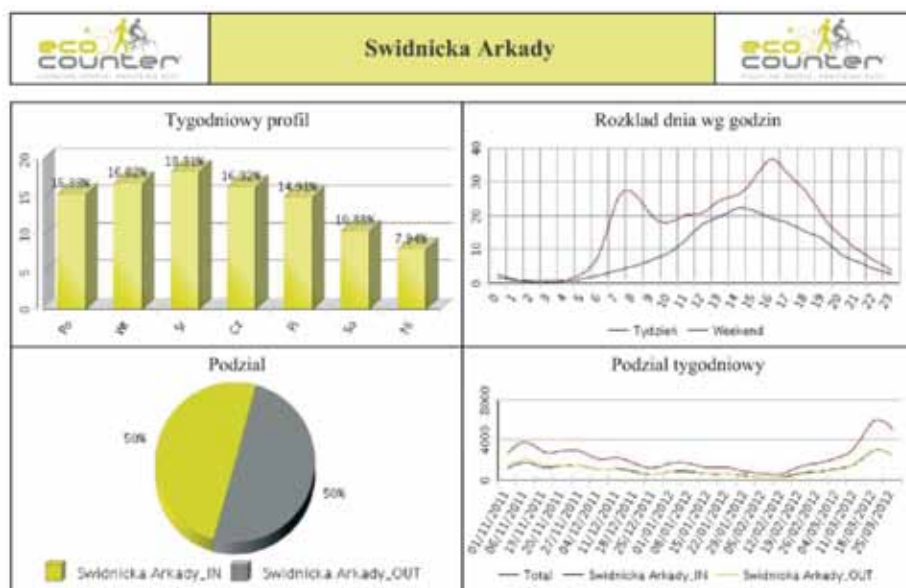
Zastosowano liczne, innowacyjne w skali kraju, rozwiązania eksperymentalne mające na celu poprawę przejezdności rowerem ważnych punktów i ulic w mieście. Wyznaczono śluzy rowerowe, które umożliwiają w bezpieczny sposób wykonanie manewru skrętu w lewo oraz wraz z pasami filtrującymi umożliwiają rowerzystom ominięcie korków i zajęcie pozycji na czole skrzyżowania. Na zdjęciu 4 pokazano przykład śluzy na ul. Świdnickiej.

Kosztom pasa ruchu przeznaczanego dla samochodów wyznaczono także pas rowerowy na ul. Kazimierza Wielkiego. Wyznaczono również trasę rowerową na ulicy Świdnickiej, w ramach której powstał pas samochodowo rowerowy oraz pas rowerowy pomiędzy pasami rozplotu dla samochodów. W wielu rozwiązaniach zastosowano trzy komorowe sygnalizatory dla rowerzystów umożliwiające sterowanie ruchem rowerowym w niedostępny do tej pory sposób.

W ramach realizacji założeń *Koncepcji...* zaprojektowano 8 rowerowych bram wjazdowych do centrum oraz zrealizowano jedną z nich. Przykład bramy zachodniej, od strony ul. Ruskiej pokazano na zdjęciu 5.

Wytyczono przejazd rowerowy przez środek skrzyżowania ulic Hallera Powstańców Śląskich. Dzięki niemu rowerzyści oszczędzają do 3 minut przy przejeździe przez tylko jedno skrzyżowanie.

W ramach stałego monitorowania ruchu rowerowego zamontowane zostały 4 pętle indukcyjne służące do automatycznego zliczania rowerzystów. Dzięki temu dostarczane są informacje odnośnie ilości



6. Rozkład natężenia ruchu rowerowego na ulicy Powstańców Śląskich listopad – marzec/kwiecień

rowerzystów bez konieczności wykonywania standardowych pomiarów. Przykładowy raport z takiej pętli pokazano na zdjęciu 6.

Wrocławski Rower Miejski

Skuteczną metodą promocji ruchu rowerowego jest również otwarta w 2011 roku wypożyczalnia rowerów miejskich – Wrocławski Rower Miejski. Dzięki niej zalety roweru mogły być testowane przez tych, którzy nie rozważali wcześniej roweru jako środka transportu. Wypożyczalnia składająca się z 140 rowerów zlokalizowanych w 17 stacjach okazała się dużym sukcesem. Tylko w pierwszym sezonie działania do systemu przystąpiło ponad 21 tys. Użytkowników, a rowery były wypożyczone ponad 100 tysięcy razy. W 2012 roku sieć została powiększona o kolejne 9 stacji i 60 rowerów. Stację rowerową na ul. Wita Stwosza pokazano na zdjęciu 7.

Niwelacja krawężników

Dla zachęcenia Wrocławian do korzystania z rowerów miejskich zapewniających komfort poruszania się po mieście zdecydowano o zniwelowaniu krawężników do 0 cm na najważniejszych drogach rowerowych. Działanie to spotkało się z dużym zadowoleniem ze strony rowerzystów, w związku z czym w 2012 roku planowana jest realizacja 3 już etapu obniżenia krawężników. We wszystkich nowych inwestycjach oczywiście uwzględniana jest konieczność stosowania wtopionych krawężników.

Partycypacja społeczna

Udział społeczeństwa to bardzo ważny element prowadzonej polityki rowerowej. Zmiany pro rowerowe były często inicjowane przez organizacje pozarządowe będące przedstawicielami wrocławskich rowerzystów. Od wielu lat projekty drogowe prze-

chodzą tzw. audyt rowerowy, który ma na celu tworzenie infrastruktury przyjaznej rowerzystom. Uchwalona w 2010 roku *Polityka rowerowa Wrocławia* stworzona została również przy współpracy z środowiskiem rowerowym – co więcej liczne zapisy zostały wprowadzone przez organizacje rowerowe na wszystkich etapach powstawania dokumentu. 4 letnie programy rowerowe, których przygotowywanie zostało nakazane w *Polityce...*, są budowane również w oparciu o konsultacje z przedstawicielami rowerzystów. We Wrocławiu funkcjonuje Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego, która skupia w swoich szeregach zarówno urzędników miejskich jak i przedstawicieli organizacji pozarządowych.

Dodatkowo udostępniono tzw. listę interwencyjną, która służy jako pomost pomiędzy rowerzystami a urzędem miejskim. Korzystając z poczty elektronicznej można zgłosić jakiegokolwiek usterki dotyczące infrastruktury rowerowej. Narzędzie jest powszechnie wykorzystywane przez wrocławskich rowerzystów, którzy zgłaszają wiele problemów od rozbitego szkła na drodze rowerowej po konieczność budowy infrastruktury rowerowej.

Podejmowanie działań i decyzji w oparciu o udział społeczny nie jest proste i często prowadzi do konfrontowania różnych zdań i opinii. Jednak właśnie dzięki ożywionej dyskusji istnieje możliwość podejmowania kreatywnych działań, które służą samym użytkownikom a zatem i Miastu. W perspektywie wieloletniej udział strony społecznej prowadzi do oszczędności dla gminy. Dlatego partycypacja społeczna w kształtowaniu polityki rowerowej Miasta jest czynnikiem bardzo ważnym przynoszącym duże korzyści przede wszystkim mieszkańcom. Zdjęcie 8 przedstawia jedno ze spotkań zorganizowanych w Urzędzie Miejskim przez Oficera rowerowego.

Przyszłość Wrocławia

Sytuacja rowerowa we Wrocławiu oczy-

wiście nie jest idealna. Wrocław nie może w tym zakresie konkurować z takimi miastami jak Berlin czy Kopenhaga, w której infrastruktura rowerowa jest tak zachęcająca, że ponad 30% podróży w mieście odbywa się rowerem. Niektóre miasta Europy Zachodniej niewątpliwie mogą stać się źródłem inspiracji dla innych miast w tym, w jaki sposób „widzieć” rower w mieście i jakie korzyści można z pozytywnego „widzenia” uzyskać.

W wielu miastach - wielkością podobnych do Wrocławia – funkcjonuje nie tylko bogata sieć tras rowerowych, głównie prowadzonych w ramach jezdni dla samochodów, ale przede wszystkim szereg udogodnień organizacyjnych, które pozwalają użytkownikom rowerów czuć się bezpiecznie w przestrzeni publicznej miasta. Rowerem można praktycznie dojechać wszędzie i w większości miejsc bezpiecznie go zaparkować. W miastach tych wspaniale funkcjonują przestrzenie publiczne, które żyją w dzień i w nocy – również, a może przede wszystkim dlatego, że dominują w nich ludzie poruszający się pieszo i rowerem.

We Wrocławiu poczyniono już wiele działań dla oddania staromiejskich przestrzeni publicznych pieszym i rowerzystom. Działania te powodują zwiększenie dostępności i atrakcyjności centrum miasta dla mieszkańców oraz gości. Niewątpliwie działania te będą kontynuowane i rozwijane również w przyszłości, **ponieważ rower jest w mieście pojazdem dobrych przestrzeni publicznych.** ◀

Materiały źródłowe

- [1] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, 2010
- [2] Polityka rowerowa Wrocławia, 2010
- [3] Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu, 2005
- [4] Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego Wrocławia, 2005



7. Stacja Wrocławskiego Roweru Miejskiego



8. Posiedzenie zespołu roboczego w UM