

mgr inż. arch. Tomasz Zaborowski
Polski Klub Ekologiczny, Okręg Dolnośląski

Rozwój ruchu rowerowego we Wrocławiu - współpraca ze środowiskiem rowerzystów, rola miejskiego oficera rowerowego

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Seminarium: Polityka transportu rowerowego w mieście.
Urbanistyka – infrastruktura – dialog społeczny.
Radom, 16.12.2010

I. ROWEROWY WROCŁAW - CHARAKTERYSTYKA

ROWEROWY WROCŁAW - CHARAKTERYSTYKA

- wg szacunkowych danych UM - ok. 3% udział ruchu rowerowego w transporcie miejskim – **jedno z najwyższych natężeń ruchu rowerowego** wśród dużych miast w Polsce
- w przeciągu ostatnich 4 lat natężenie ruchu rowerowego w mieście w okresie letnim wzrosło o ok. 50%
- **160 km „twardej” infrastruktury rowerowej** - największa gęstość dróg rowerowych wśród dużych polskich miast
- 110 km ciągów pieszo-rowerowych (cpr), 49 km wydzielonych dróg dla rowerów (ddr), 1 km pasów rowerowych
- opracowane instrumentarium **polityki rowerowej miasta**
- **aktywność społecznych organizacji** rowerowych
- promowanie prorowerowego wizerunku miasta

ROWEROWY WROCŁAW



ROWEROWY WROCŁAW



ROWEROWY WROCŁAW



ROWEROWY WROCŁAW - PROBLEMY

- **niekonsekwencja władz miasta we wdrażaniu polityki transportowej** – liczne odstępstwa od wdrażania uchwał rady miejskiej
- **paradoks „getta ścieżek rowerowych”** – nieadekwatność parametrów ilościowych do oceny jakości systemu rowerowego
- **niespójność sieci tras rowerowych** - raport NIK z 2010 r. stwierdza, że sieć tras rowerowych nie tworzy „spójnego systemu komunikacyjnego”
- **niedobór udogodnień organizacyjnych**
- **dyskryminacja rowerzystów w organizacji ruchu drogowego**
- **niska jakość większości infrastruktury rowerowej**
- **niska dostępność rowerowa centrum miasta**

ROWEROWY WROCŁAW - PROBLEMY



■ „getto ścieżek rowerowych”

ROWEROWY WROCŁAW - PROBLEMY



■ niespójność sieci tras rowerowych

ROWEROWY WROCŁAW - PROBLEMY



■ niska jakość infrastruktury rowerowej

ROWEROWY WROCŁAW - PROBLEMY



■ niska dostępność rowerowa centrum miasta

II. WSPÓŁPRACA WŁADZ MIASTA ZE ŚRODOWISKIEM ROWERZYSTÓW

WSPÓŁPRACA WŁADZ MIASTA ZE ŚRODOWISKIEM ROWERZYSTÓW

- działalność Dolnośląskiego Towarzystwa Cyklistów, Dolnośląskiej Fundacji Ekorozwoju, Polskiego Klubu Ekologicznego, Pomarańczowej Alternatywy
- **1994 - pierwsze plany budowy tras rowerowych w mieście – współpraca Zakładu Dróg i Komunikacji z DTC**
- **1995 → pierwsza uchwała Rady Miejskiej Wrocławia w/s rozwoju ruchu rowerowego**
- **1996 → RM uchwała *Program rozwoju systemu tras rowerowych '96 - '99* tzw. *Program 100 km***
- **1999 → RM uchwała postępową *Politykę Transportową Wrocławia***
- **2001 - zawiązanie Koalicji Rowerowy Wrocław (DTC, DFE, PKE, PA, SZK)**
- **2002 - opracowanie pierwszego raportu nt. stanu wrocławskich tras rowerowych *Defekty Wrocławskiego Systemu Rowerowego***
- **2003 - rozpoczęcie dialogu społecznego przy Okrągłym Stole Rowerowym**
- **nadanie formalnych ram procesowi społecznego opiniowania projektów drogowych**
- **2003-2004 - kooperacja władz miasta ze środowiskiem rowerzystów przy opracowywaniu *Standardów* oraz *Koncepcji***

WSPÓŁPRACA WŁADZ MIASTA ZE ŚRODOWISKIEM ROWERZYSTÓW

- 2005 → przyjęcie zarządzeniem prezydenta *Koncepcji podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu* oraz *Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego miasta Wrocławia*
- koncepcja kompromisem pomiędzy oczekiwaniami środowiska rowerowego a wolą władz miasta
- brak realizacji przez władze miasta założeń *Koncepcji*
- 2006 - wyczerpanie formuły Okrągłego Stołu Rowerowego
- 2006 – zawieszenie działalności Koalicji Rowerowy Wrocław
- 2006 - utworzenie **Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej** i Wrocławskiego Porozumienia Rowerowego
- 2006 - **drugi społeczny raport** n/t polityki rowerowej Wrocławia
- 2007 - skuteczna akcja medialna **Złoty krawężnik**
- 2007 – wznowienie dialogu społecznego w formie **Zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego**



WSPÓŁPRACA WŁADZ MIASTA ZE ŚRODOWISKIEM ROWERYSTÓW

- **2007 → utworzenie w Urzędzie Miejskim Sekcji ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego (stanowisko tzw. „oficera rowerowego”)**
- oficerem rowerowym zostaje kompetentna osoba wywodząca się ze środowiska organizacji rowerowych
- niewielkie uprawnienia kompetencyjne oficera w procesach decyzyjnych UM – brak możliwości blokowania projektów drogowych nie uwzględniających udogodnień prorowerowych
- 2008-2009 - tworzenie projektu Polityki Rowerowej – współpraca członków Zespołu (PKE, WIR i UM)
- **2010 → rozszerzenie Sekcji ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego do 2 etatów**
- 2010 – utworzenie zarządzeniem prezydenta Rady ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego jako kontynuacji Zespołu – platformy współpracy władz miasta i organizacji rowerowych
- **2010 → uchwalenie przez RM *Polityki Rowerowej Wrocławia***

III. OSIĄGNIĘCIA ORGANIZACYJNE WROCŁAWIA – INSTRUMENTARIUM POLITYKI ROWEROWEJ MIASTA

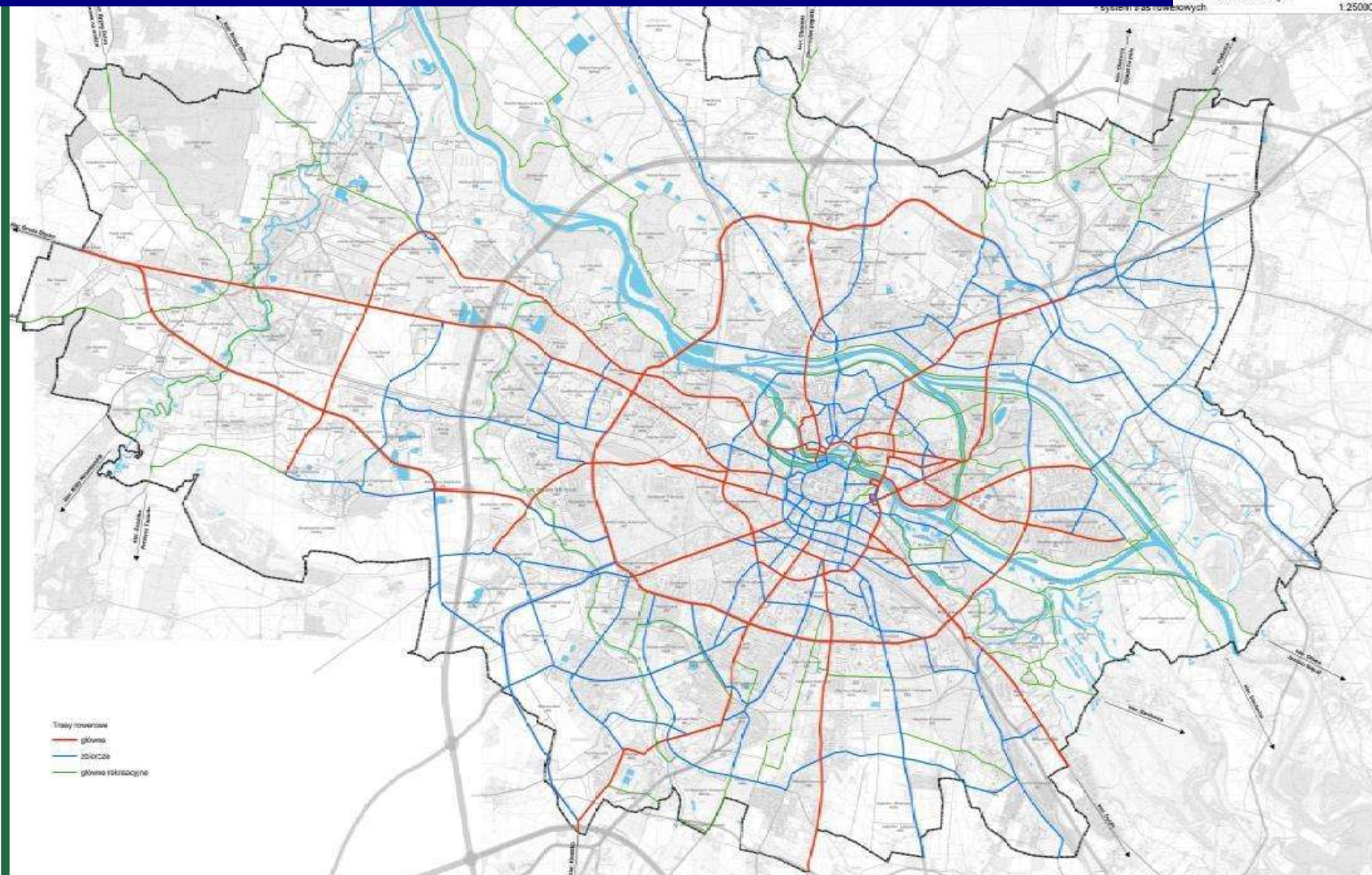
POLITYKA TRANSPORTOWA WROCŁAWIA

- uchwalona przez Radę Miejską Wrocławia w 1999 roku jako **odpowiedź na negatywne „skutki gwałtownego rozwoju motoryzacji”**
- generalny cel: „stworzenie warunków zapewniających sprawne, bezpieczne i efektywne ekonomicznie przemieszczanie się osób oraz towarów, przy spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska”
- **„strategia zrównoważonego rozwoju”**
- kreowanie korzystnego podziału zadań przewozowych - **„powiększanie udziału podróży pieszych, rowerowych i komunikacją zbiorową”**
- „utrzymywanie wysokiej zwartości struktury miasta i hamowanie procesów dekoncentracji osadnictwa”
- stopniowe **ograniczanie dostępności centrum miasta dla samochodów**
- **podział miasta na 4 strefy** „podlegające odmiennym priorytetom w zakresie organizacji transportu” – w strefie staromiejskiej priorytet ruchu pieszego, w strefie śródmiejskiej **„priorytet dla komunikacji zbiorowej, ruchu pieszego i rowerowego”**
- aktualność Polityki – trafność diagnozy stanu komunikacji i innowacyjność podejścia

KONCEPCJA PODSTAWOWEJ SIECI TRAS ROWEROWYCH

- **Koncepcja podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy** przyjęta zarządzeniem prezydenta miasta w 2005 r.
- „podstawa do określania i ustalania przebiegu najważniejszych tras rowerowych w sporządzanych planach miejscowych i przygotowywanych przez ZDiK inwestycji drogowych”, zapisy przeniesiono do *Studium*
- cel: „stworzenie systemu rowerowego spełniającego 5 głównych wymogów: spójności systemu, bezpośredniości, bezpieczeństwa, wygody i atrakcyjności” (wymogi CROW)
- „**podstawowy szkielet układu rowerowego**” - 107 km tras głównych i 110 km zbiorczych
- braki dokumentu:
- **brak horyzontu czasowego** i harmonogramu wdrożeniowego
- **sprzeczności z ustaleniami Polityki Transportowej** - priorytet nadawany komunikacji samochodowej kosztem transportu rowerowego (np.. brak ciągłości prowadzenia tras głównych w najdogodniejszych, bezpośrednich korytarzach ulicznych, brak tras głównych w strefie śródmiejskiej)
- wewnętrzne sprzeczności, nieuwzględnienie możliwości prowadzenia tras poza korytarzami ulicznymi
- **Koncepcja krokiem milowym** zmiany podejścia władz miasta do TR, pomimo ułomności i braków wdrożeniowych

KONCEPCJA PODSTAWOWEJ SIECI TRAS ROWEROWYCH



WIAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA
WROCŁAWIA, 2006
dy Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r.
WROCŁAWIA
arowania przestrzennego
system tras rowerowych

STANDARDY PROJEKTOWE I WYKONAWCZE

- *Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia* przyjęto zarządzeniem prezydenta miasta w 2005 r., razem z *Koncepcją tras rowerowych*
- opracowane na podstawie *Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*, czerpią z terminologii i wiedzy zebranej w publikacji holenderskiej organizacji standaryzacyjnej CROW
- definicje trasy rowerowej, pasa rowerowego, kontrapasa i śluzy rowerowej
- wymóg stosowania nawierzchni bitumicznej „o wysokim standardzie równości”
- braki dokumentu:
 - brak szczegółowych wytycznych projektowania i wykonania podbudowy i nawierzchni DDR, dopuszczanie wyjątków
 - brak odrębnego rozpatrzenia sposobów rozwiązywania skrzyżowań z pasami rowerowymi
 - lakoniczne potraktowanie kwestii projektowania sygnalizacji świetlnej
- pomimo braków, proponowane rozwiązania techniczne są innowacyjne w warunkach polskiej praktyki projektowej

WSKAŹNIKI PARKINGOWE DLA ROWERÓW

- opracowane przez Sekcję ds. Rozwoju Ruchu Rowerowego
- wpisane do aktualnego wrocławskiego *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*
- szczegółowe wskaźniki parkingowe dla rowerów, określające pożądane ilości miejsc parkingowych przy różnych rodzajach przeznaczenia terenu - zabudowie mieszkaniowej, usługowej, zakładach produkcyjnych i terenach zielonych
- podstawą jest przyjęty 5-10% udział ruchu rowerowego do 15-30% w przypadku dojazdów do szkół i uczelni

WSKAŹNIKI PARKINGOWE DLA ROWERÓW

WYTYCZNE PARKINGOWE DLA ROWERÓW

Celem opracowanych wytycznych jest prezentacja praktycznych rad, które ułatwią budowę parkingów rowerowych oraz zachęca do korzystania z roweru.

Zamieszczone dane kierowane są do pracowników samorządowych, gmin, instytucji prywatnych oraz wszystkich innych gmin, które chcąc wykonać na swoim terenie komunikacji w Mieście, ograniczyć potrzeby terenowe pod miejsca postojowe oraz przyczynić się do poprawy środowiska poprzez instalację parkingów rowerowych. Dzięki temu pracodawca może zachęcić swoich pracowników do przyjeżdżania do pracy rowerem, dyrektor szkoły swoich uczniów, galerie handlowe, restauracje czy sklepy swoich klientów, a deweloper zaoszczędzić na kosztownej budowie miejsc parkingowych.



Parking rowerowy, Plac Solny, Wrocław

LOKALIZACJE

Stojaki rowerowe powinny być montowane możliwie blisko drzwi celu podróży w łatwo dostępnym, oświetlonym i dobrze widocznym miejscu. Odległość od stojaka do celu podróży w żadnym wypadku nie powinna być większa niż 10 metrów. W pracownym wypadku rowery będą zapinane do stojaków bliżej innych ludzi i nowo do stojaków. Jeśli do obiektu jest więcej niż jedno wejście stojaki powinny zostać rozproszone i zlokalizowane przy każdym z nich.



Brak stojaka przy wszystkich drzwiach celu podróży skutkuje przemieszczeniem roweru do końca, Galeria Grunwaldzka, Wrocław

Bezpieczeństwo rowerów można zwiększyć przez monitorowanie parkingu za pomocą kamery.

Stojaki rowerowe najlepiej gdy znajdują się w pobliżu infrastruktury rowerowej tak aby był możliwy słowny dopływ do parkingu. W przypadku braku takiej możliwości stojaki umieszczamy na chodniku lub w zatokach postojowych dla samochodów. We wszystkich przypadkach dojazd do parkingu powinien być pozbawiony kolizyjników i innych utrudnień.

Lokalizacja na chodnikach

Stojaki umieszczane na chodnikach powinny w możliwie małym stopniu ograniczać swobodę poruszania się pieszych. Dlatego powinny być umieszczane po zewnętrznych stronach chodnika po stronie jezdni, celu podróży lub w ciągu innych mebli miejskich. Celem oszczędności przestrzeni należy ustawić je pod kątem np. 45°.



Stojaki ustawione na chodniku pod kątem 45°, Berlin

W przypadku wąskich chodników można analizować uchylenie rowu. Do stojaków należy zapewnić łatwy dostęp z jezdni i chodnika.

Lokalizacja w zatokach postojowych

W przypadku umieszczania stojaków rowerowych w linii zatoki postojowej dla samochodów należy je grupować po kilka, ustawiać pod kątem ok. 45 stopni do osi jezdni (w orientacji ułatwiającej ujazd z jezdni), aby rower o długości 2,0 m nie wystawał poza obręb miejsc postojowych dla samochodów i zawsze osłaniał z przodu i z tyłu masywnymi elementami masy architektury tak, aby manewrujące samochody nie mogły uderzyć rowerów, a jednocześnie był łatwy dostęp od strony chodnika i jezdni.



Odcinanie elementów struktury architektury stojaki w zatokach parkingowych pod kątem 45°, Berlin

WYMIARY PARKINGÓW

Celem stworzenia funkcjonalnych parkingów rowerowych przedstawiamy charakterystyczne wymiary dla użytkowania stojaków w różnych popularnych konfiguracjach.



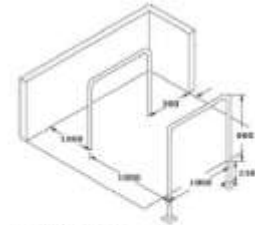
Przypadek wykorzystania stojaków



Przypadek wykorzystania stojaków w rzędach



Odcinanie wykorzystanie stojaków pod kątem 45°



Wymiary przydatne przy montażu

Nie należy instalować stojaków pozwalających przypiąć jedynie kóło roweru. Takie rozwiązanie zwiększa niebezpieczeństwo kradzieży oraz nie umożliwia wygodnego i stabilnego oparcia roweru. Popularny widok pustych stojaków wobec oślepienia lamp i znaków drogowych wynika z braku ich funkcjonalności.



Rowery zaparkowane do celu podróży - w tym nie funkcjonalny stojak dla rowerów tzw. „wysokość”, Miła Targowa, Wrocław

PARKINGI ZADASZONE

Kolejnym krokiem zachęcającym do podróży rowerem jest budowa zadaszonych parkingów rowerowych. Zadanie chroni rower przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Przepuszczające światło

materiały oraz oświetlenie poprawiają widoczność a monitoring bezpieczeństwa.



Przykład nowoczesnego zadashowanego parkingu rowerowego

Dla obiektów o potencjalnie dużym udziale ruchu rowerzystów zaleca się dodatkowe inwestycje, które zachęcają mieszkańców do przyjazdu rowerem. Należą do nich oprócz zadaszonych parkingów, rowerowych również przechowalnie rowerowe, szafki, przekierowania, przyciski i mały warsztat z podstawowymi narzędziami.

Rowery rowerowe są najsłabszą częścią metody chroniącą rowery przed kradzieżą, a także są najłatwiejszym urządzeniem wśród użytkowników.



Łokierki rowerowe

Dostęp do lokierki, parkingów strażniczych, przechodni musi być możliwy bez przenoszenia roweru po schodach, a sposób przyjmowania, przechowywania i wydawania roweru umożliwiać jednoznaczny identyfikację właściciela i jego roweru. Dobry

Wrocław
miasto spotkań

Wrocław
miasto spotkań

Wrocław
miasto spotkań

SEKCJA DS. ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO W UM

- „opracowywanie i przedkładanie Prezydentowi Wrocławia projektów **4-letnich Programów Rowerowych** zawierających m.in. priorytety i harmonogramy wdrażania udogodnień dla ruchu rowerowego”
- „opracowywanie **corocznych planów rowerowych**”
- „przygotowywanie projektów elementów składowych dokumentów planistycznych i finansowych Miasta odnoszących się do działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego”
- „opiniowanie koncepcji i planów budowy infrastruktury drogowej w zakresie **udogodnień dla rowerzystów**”
- „monitorowanie oznakowania i stanu technicznego tras rowerowych, przygotowywanie planów działań modernizacyjnych i remontowych”
- „prowadzenie kampanii promujących jazdę rowerem”
- „opracowanie zasad funkcjonowania **systemu uzgodnień**, zapewniającego uwzględnienie zapisów polityki rowerowej podczas realizacji zadań własnych w jednostkach organizacyjnych Miasta”

(Polityka Rowerowa Wrocławia, uchwała RM Nr LV/1688/10 z dnia 14.10.2010)

KOORDYNATOR SEKCJI – „OFICER ROWEROWY”

- koordynator („**oficer rowerowy**”) wyłoniony w drodze konkursu
- wybór kandydata zaangażowanego w pracę społeczną, codziennego użytkownika roweru, posiadającego **doświadczenie** w opiniowaniu projektów infrastruktury oraz pracy na analogicznym stanowisku w mieście Cork w Irlandii
- korzyści dla urzędu miasta: marketing urzędu, pozytywny PR – miasto prorowerowe
- korzystny efekt uboczny, niezależny od sukcesów merytorycznych: przepływ fachowej wiedzy o infrastrukturze rowerowej do jednostek urzędu, projektantów, mediów
- braki systemu: **brak mocy decyzyjnej** – oficer nie ma głosu decydującego w/s opiniowanych projektów
- efekt stopniowego wzrostu znaczenia w strukturach urzędowych – wraz z rozwojem polityki rowerowej miasta oraz widocznymi efektami działań

(Polityka Rowerowa Wrocławia, uchwała RM Nr LV/1688/10 z dnia 14.10.2010)

RADA DS. ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

- „interdyscyplinarne forum dyskusji oraz płaszczyzna współpracy” organizacji rowerowych z władzami miasta (UM, ZDiK)
- kontynuacja formuły Okrągłego Stołu Rowerowego i Zespołu ds. RRR
- „przygotowywanie wytycznych dotyczących infrastruktury rowerowej do zlecanych koncepcji i projektów drogowych i innych związanych z transportem rowerowym”
- „opiniowanie koncepcji i projektów drogowych w zakresie udogodnień dla rowerzystów”
- „opiniowanie dokumentów mających na celu rozwój ruchu rowerowego”
- „monitoring wdrażania Polityki Rowerowej Wrocławia”
- „opracowanie wieloletniego planu działań promocyjnych w zakresie popularyzacji roweru jako środka komunikacji”
- „zgłaszanie propozycji działań mających na celu rozwój transportu rowerowego oraz propozycji ich sfinansowania”
- „wypracowanie zasad realizacji audytu rowerowego – oceny zgodności opracowywanych dokumentacji z polityką rowerową”

(Polityka Rowerowa Wrocławia, uchwała RM Nr LV/1688/10 z dnia 14.10.2010)

POLITYKA ROWEROWA WROCŁAWIA



POLITYKA ROWEROWA WROCŁAWIA

- uchwalona przez Radę Miejską Wrocławia 14 października 2010 r.
- uznanie roweru za pożądany „alternatywny środek transportu w mieście”
- przełom w podejściu do ruchu rowerowego – **zawarcie mierzalnych celów strategicznych:**

- **2015 r. - 10% udział ruchu rowerowego** w liczbie podróży pieszych
- **2020 r. – 15% udział ruchu rowerowego** we wszystkich podróżach w mieście

- najważniejsze działania:
- „rozwój sieci tras rowerowych tak, by tworzyły spójną sieć”
- „zmiany w organizacji ruchu pod kątem udogodnień dla ruchu rowerowego”
- promocja społeczna, popularyzacja ruchu rowerowego
- modernizacja infrastruktury
- parkingi dla rowerów, integracja z transportem publicznym



(Polityka Rowerowa Wrocławia, uchwała RM Nr LV/1688/10 z dnia 14.10.2010)

POLITYKA ROWEROWA WROCŁAWIA

- umocowanie *Koncepcji* w *Studium* i planach miejscowych
- aktualizacja *Koncepcji* oraz *Standardów*
- **kluczowe instrumentarium:**
 - „4-letnie Programy Rowerowe obejmujące pełne spektrum działań Miasta na rzecz wdrażania polityki rowerowej”
 - uszczegóławiające **roczne plany rowerowe**, opracowywane na podstawie aktualnego Programu Rowerowego
 - monitoring – określone kryteria oceny skuteczności wdrażania PR
- **ocena zawartości dokumentu:**
 - PR jest kompromisem pomiędzy projektem Zespołu ds. RRR a władzami miasta
 - **w PR nie zawarto:** uprawnień Sekcji do **blokowania projektów niezgodnych z PR**; opiniowania (**audytu**) realizowanych inwestycji drogowych i urbanistycznych w zakresie standardu infrastruktury rowerowej; **raportu jakości infrastruktury rowerowej** jako jednej z metod monitoringu; **źródeł finansowania** – deklaracji kwoty przeznaczanej na RR jako % wydatków na transport
 - **PR pierwszym całościowym dokumentem strategicznym** n/t ruchu rowerowego we Wrocławiu, z konkretnymi, mierzalnymi celami

(Polityka Rowerowa Wrocławia, uchwała RM Nr LV/1688/10 z dnia 14.10.2010)

III. OSIĄGNIĘCIA MERYTORYCZNE – ROLA MIEJSKIEGO OFICERA ROWEROWEGO

STOJAKI ROWEROWE

- w r. 2009 zamontowano w mieście 775 stojaków rowerowych
- zastosowano trwałe, proste, wygodne i bezpieczne typ stojaka rurowego (odwrócone „U”)
- typ stylizowanego stojaka staromiejskiego wyłoniono w drodze konkursu dla studentów ASP
- centrum Wrocławia pod względem możliwości parkowania roweru jako pierwsze duże miasto w Polsce przypomina miasta zachodniej Europy
- najbardziej widoczny skutek działalności oficera rowerowego
- otwarta akcja „Wnioskuj o stojak”

Zamów w urzędzie miejskim stojak na rower
Dziś 2009-09-30, sobota, aktualizacja 2009-09-30 16:25

gazeta
Wrocław

Każdy, kto zna miejsca, w których brakuje stojaków na rowery, może zgłosić ten fakt do wrocławskiego urzędu miejskiego. Magistrat obiecuje, że postara się wypełnić tę lukę.


Zdjęcie: Daniel Chojnacki, wrocławski oficer rowerowy

Stojaki mają kształt odwróconej litery U. Zapewniają one bezpieczne podparcie dla roweru oraz pozwalają przypiąć ramię i koło. Każdy, kto chciałby mieć taki w pobliżu swojego domu lub miejsca pracy, do którego dojeżdża na dwóch kółkach, musi jedynie wysłać e-mail pod adresem: marta.dabrowska@um.wroc.pl lub wypełnić specjalny wniosek dostępny na stronie internetowej magistratu: www.wroclaw.pl

Ala są warunki: wszystkie wnioski będą weryfikowane - czy są naprawdę potrzebne i czy jest to miejsce grunt.

REKLAMY GOOGLE

trwroclaw.com
rozszerzony portal Wrocławia wjeżdż i sprawdzić
www.trwroclaw.com

• Sprawdź 7 kg w 2 tygodnie •
codziennie odchudzasz 100g. Zdobądź 100% i zdobądź 3 tygodnie za darmo.

Kask za Darmo
Zdobądź tytuł technika. Zdobądź swoje miejsce i wygraj kask! www.dobrykask.pl

SERWISY

- Rowerownik

Daniel Chojnacki, wrocławski oficer rowerowy: - Gdyby był to teren prywatny, do ustawienia stojaków konieczna jest zgoda jego zarządcy.

Stojaków - według deklaracji urzędników - stanęło we Wrocławiu już 500. Obecnie trwa rozmieszczanie w mieście 1100 kolejnych.

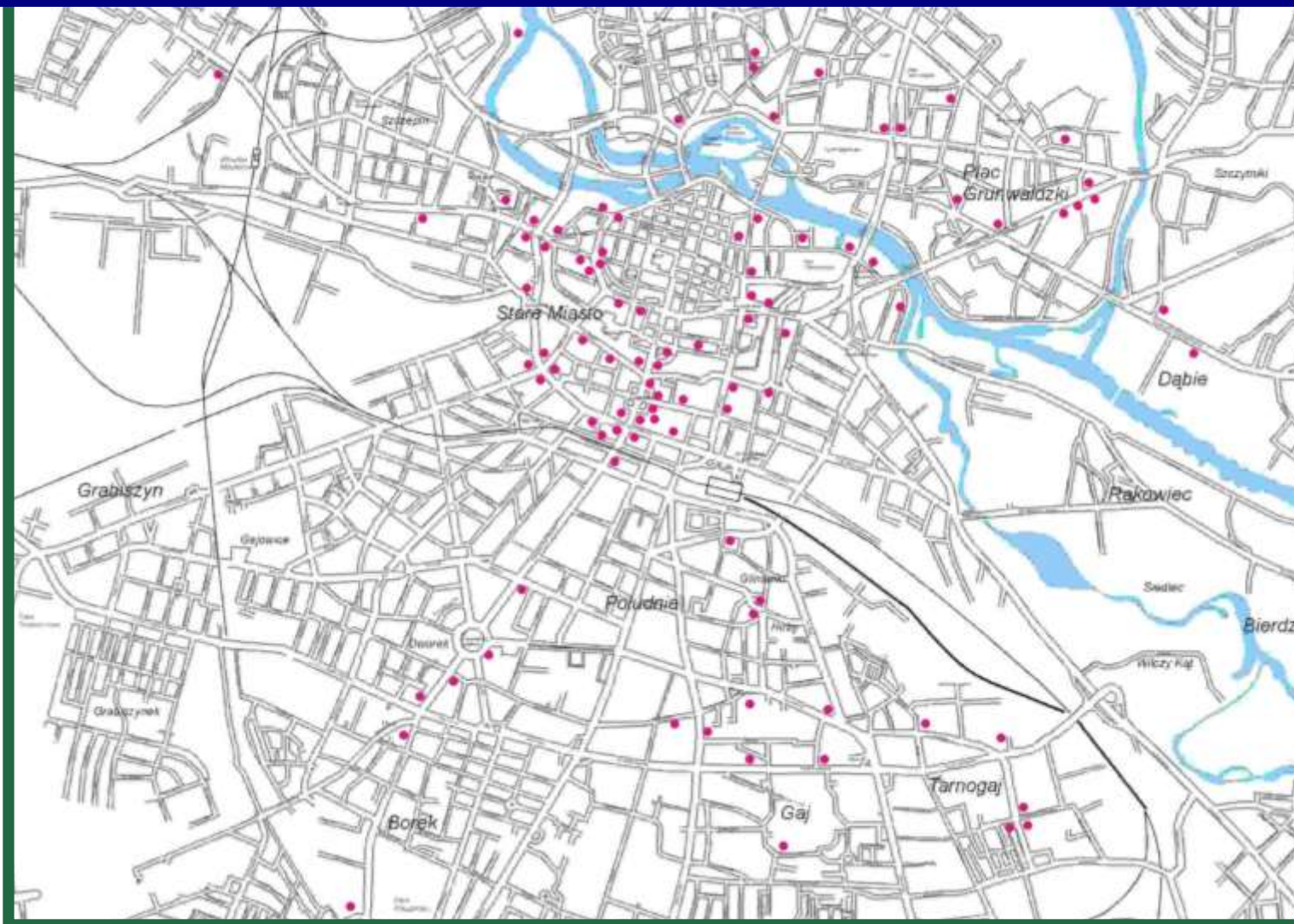
Ala to nie koniec. Do wiosny powstanie we Wrocławiu 400 miejsc parkingowych dla rowerów. Chojnacki: - Ich liczba jest praktycznie nieograniczona. Będziemy je zamawiać w miarę zapotrzebowania.

Źródło: Gazeta Wyborcza Wrocław

STOJAKI ROWEROWE



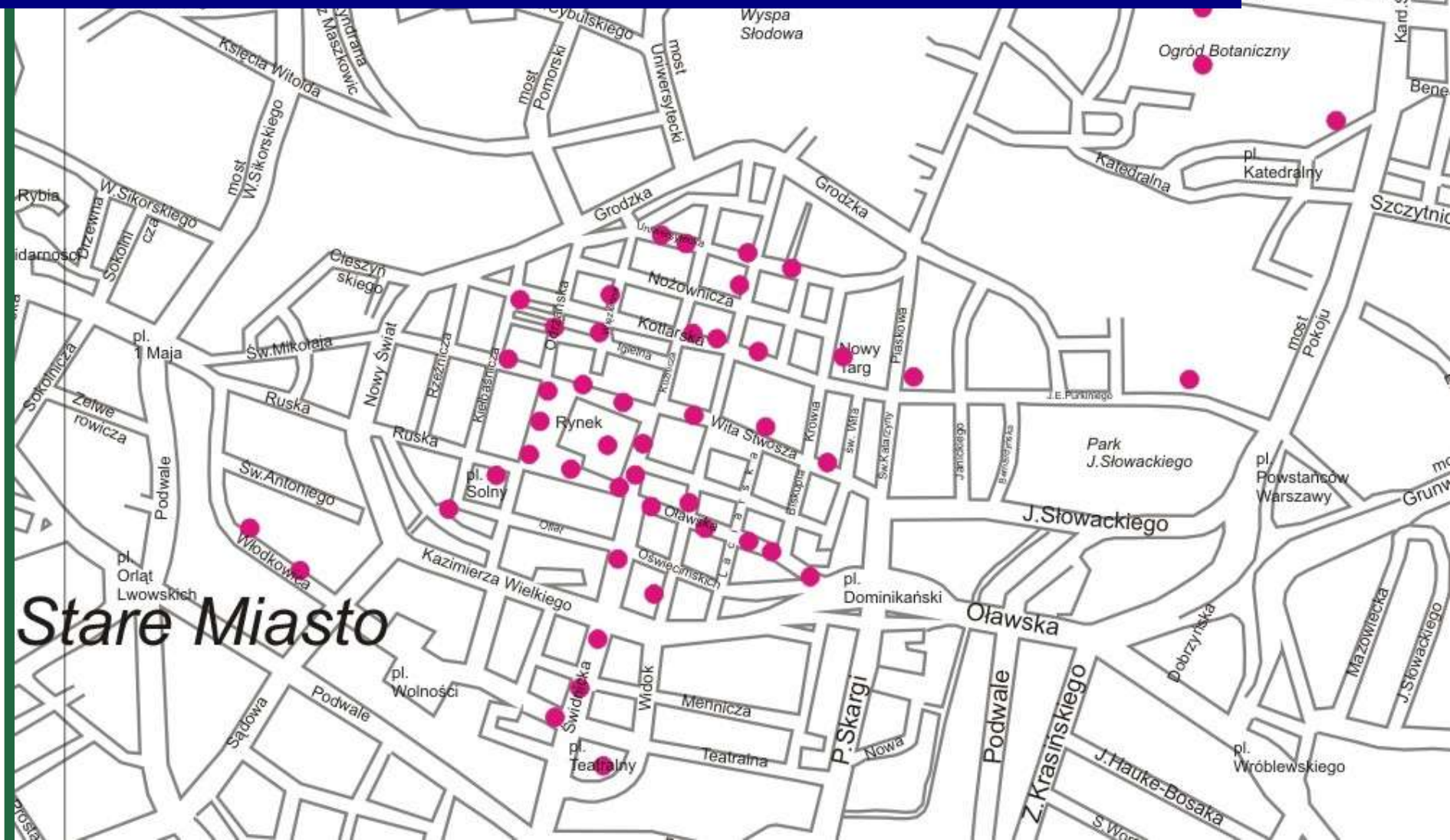
550 STOJAKÓW ROWEROWYCH W 100 MIEJSCACH POZA CENTRUM



550 STOJAKÓW ROWEROWYCH W 100 MIEJSCACH POZA CENTRUM



200 STOJAKÓW ROWEROWYCH W 50 MIEJSCACH W CENTRUM

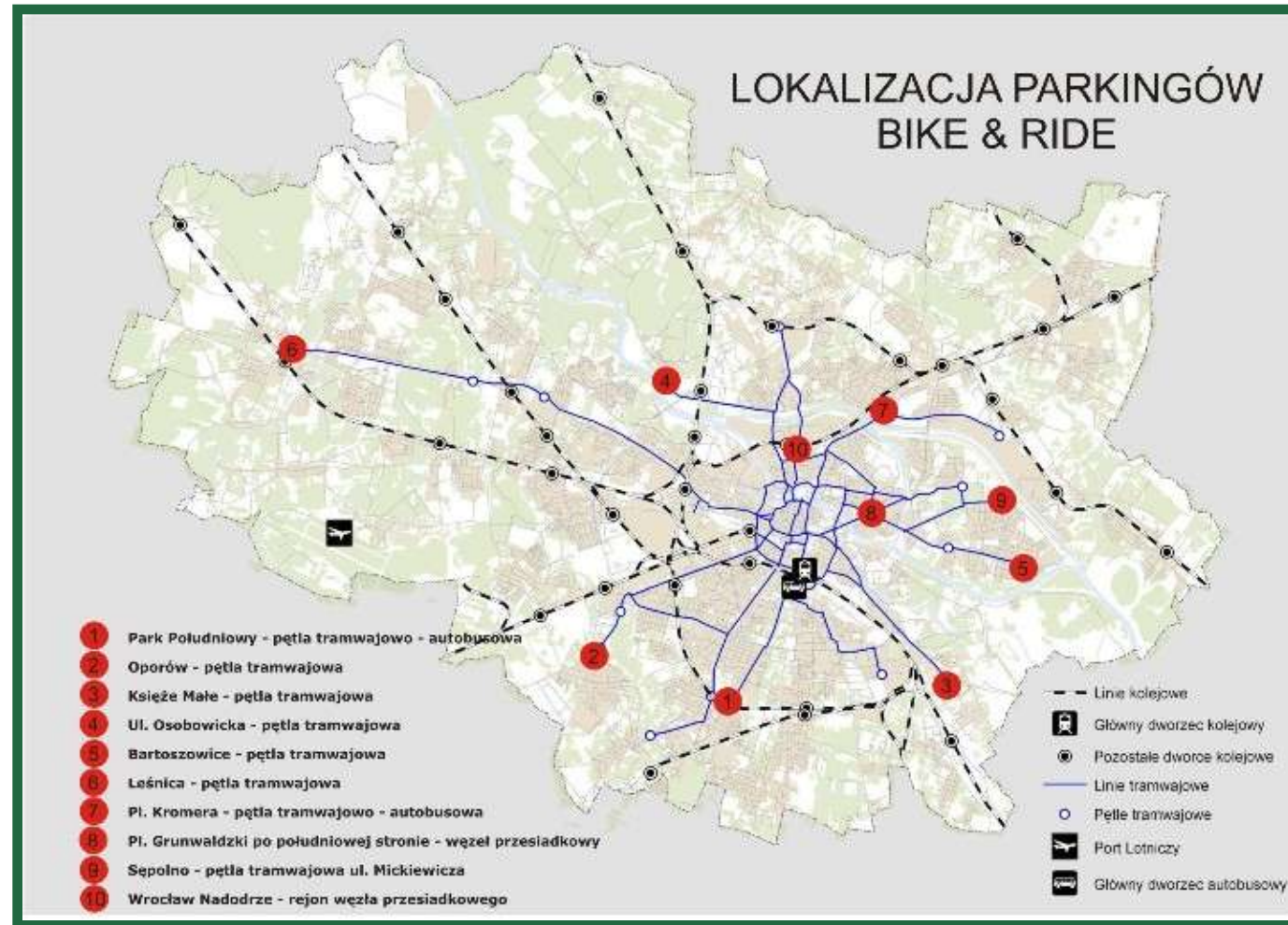


200 STOJAKÓW ROWEROWYCH W 50 MIEJSCACH W CENTRUM



SYSTEM PARKINGÓW *BIKE & RIDE*

- **250 stojaków w 10 lokalizacjach** (2009 r.)
- 16 wiat rowerowych
- lokalizacja wiat w węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej
- od 1 kwietnia 2010 możliwość przewożenia rowerów w pojazdach komunikacji zbiorowej



SYSTEM PARKINGÓW *BIKE & RIDE*



plac Grunwaldzki



Leśnica
plac Kromera



MOŻLIWOŚĆ JAZDY ROWEREM „POD PRĄD” B-2/T-22

- w 2005 r. po raz pierwszy we Wrocławiu **udostępniono dla ruchu rowerowego ulicę jednokierunkową w obu kierunkach** - na fragmencie ul. Kuźniczej - za pomocą jedynie oznakowania pionowego: **kombinacji znaków B-2/T-22 bez wyznaczania kontrapasów**
- **rozwiązanie bezpieczne** – pozwala na bezpośredni kontakt wzrokowy kierowcy i rowerzysty
- sprawdzona i powszechna praktyka w krajach Europy Zachodniej
- rozwiązanie pozwala na istotne **zwiększenie dostępności miasta na rowerze**, zwłaszcza w obszarach gęstej zabudowy śródmiejskiej
- na obszarze Starego Miasta jest **14 odcinków** ulic jednokierunkowych z dopuszczeniem dwukierunkowego ruchu rowerowego (sierpień 2010)
- rozwiązanie pokrewne - ulice z całkowitym lub warunkowym zakazem ruchu samochodów, opatrzone znakiem T-22 - nie dotyczy rowerów (17 odcinków na Starym Mieście - sierpień 2010)

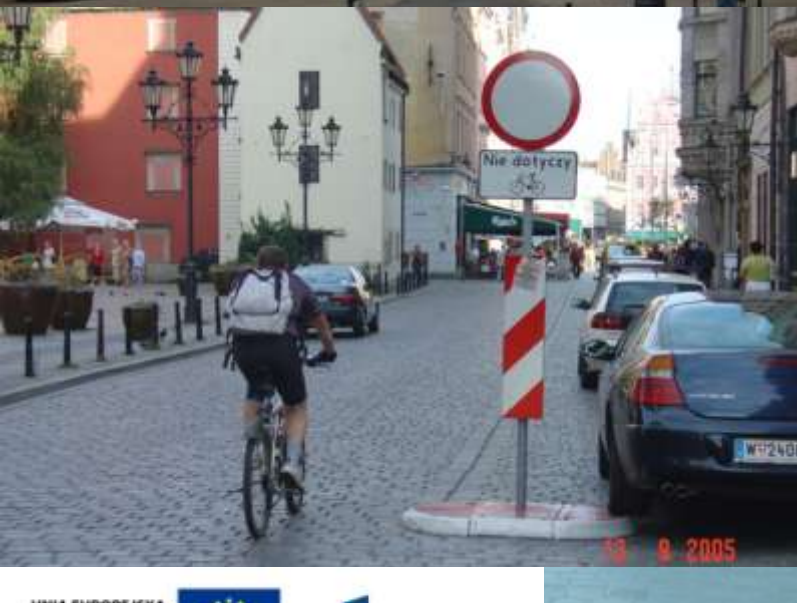
MOŻLIWOŚĆ JAZDY ROWEREM „POD PRĄD” B-2/T-22



MOŻLIWOŚĆ JAZDY ROWEREM „POD PRĄD” B-2/T-22



MOŻLIWOŚĆ JAZDY ROWEREM „POD PRĄD” - T-22



KONTRAPASY

- jednokierunkowy pas dla rowerów prowadzący ruch „pod prąd” na ulicy jednokierunkowej
- rozwiązanie bezpieczne – pozwala na bezpośredni kontakt wzrokowy kierowcy i rowerzysty
- powszechne rozwiązanie w krajach o rozwiniętej kulturze rowerowej
- w 2010 r. został oddany do użytku pierwszy wrocławski kontrapas (ul. Ładna)
- kolejne realizacje:
ul. Malarska i Zapolskiej



PRZEJAZD ŚRODKIEM SKRZYŻOWANIA

- skrzyżowanie ul. Powstańców Śląskich / Hallera / Wiśniowa
- trasa rowerowa biegnie w osi jezdni ulicy Powstańców Śląskich - w pasie rozdziału
- przy jeździe na wprost rowerzyści byli zmuszeni do oczekiwania na czterech osygnalizowanych przejazdach
- umożliwiono przejazd środkiem skrzyżowania
- budowa przejazdu nie pociągnęła za sobą konieczności zmiany programu sterującego sygnalizacją
- przejazd jest bezpieczny - odbywa się „w cieniu” tramwajów
- zamontowano odrębne sygnalizatory S-5 dla rowerzystów (z symbolem roweru)
- rozwiązanie modelowe w skali Polski



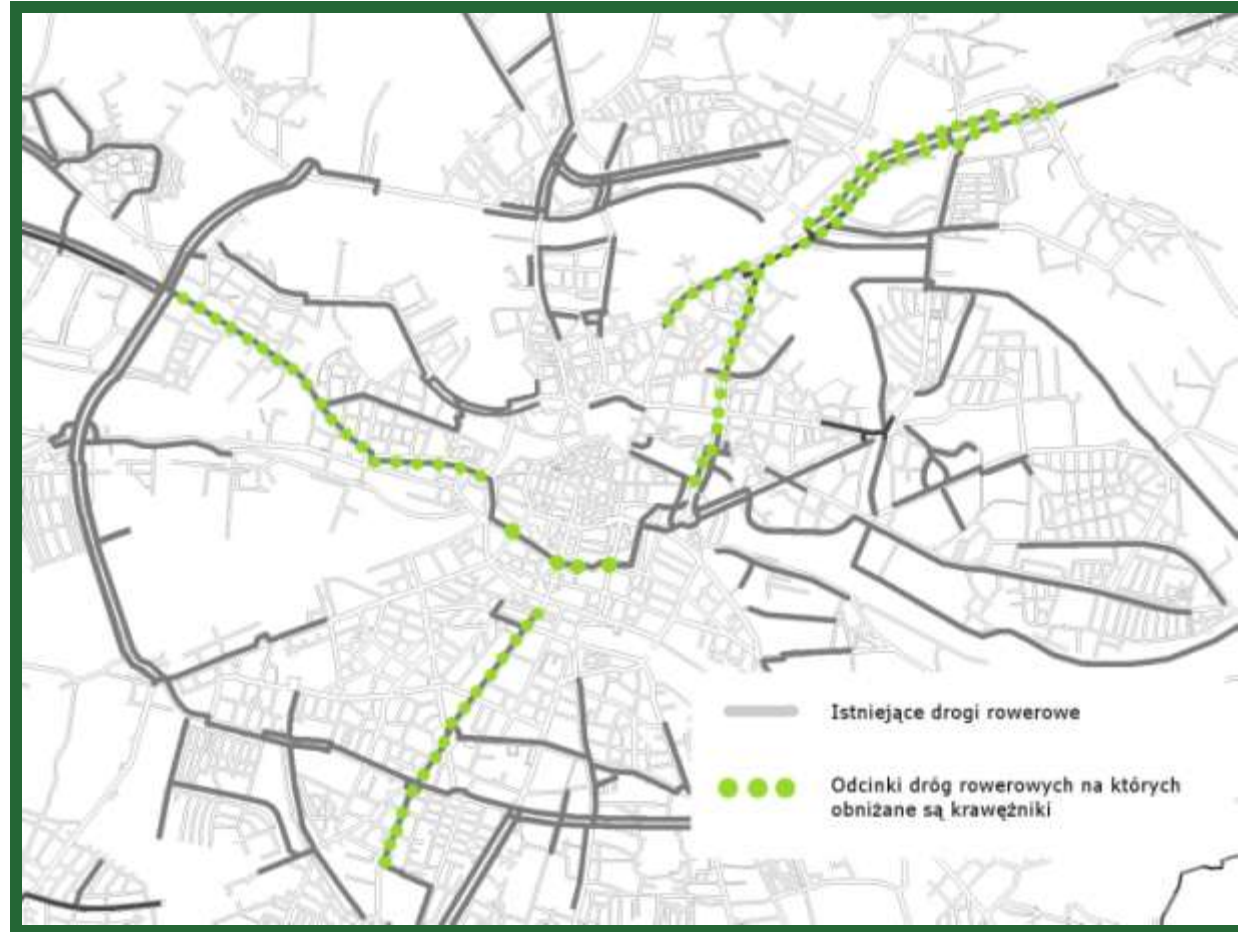
PIERWSZE W POLSCE ŚLUZY ROWEROWE

- w sierpniu 2010 r. we Wrocławiu powstały pierwsze w Polsce śluzy rowerowe (skrzyżowanie pl.Bema z ul.Kilińskiego i Drobnera)
- śluza umożliwia bezpieczne i szybsze pokonanie skrzyżowanie dzięki zajęciu przez rowerzystę dogodniejszej pozycji do względem samochodów
- śluza umożliwia rowerzyście bezpieczny lewoskręt
- zastosowanie osobnych, małych sygnalizatorów dla rowerzystów



LIKWIDACJA WYSTAJĄCYCH KRAWĘŻNIKÓW

- likwidacja wystających krawężników na najważniejszych trasach rowerowych
- 14,4 km tras w 2010 r.
- w planach na 2011 r. dalsze 22,1 km tras
- wieloletnie postulaty środowiska rowerzystów wreszcie przyniosły skutek
- poprawianie błędów projektowych i wykonawczych z przed lat – zbędny dodatkowy koszt
- czy ten sam los czeka inne wadliwe rozwiązania?

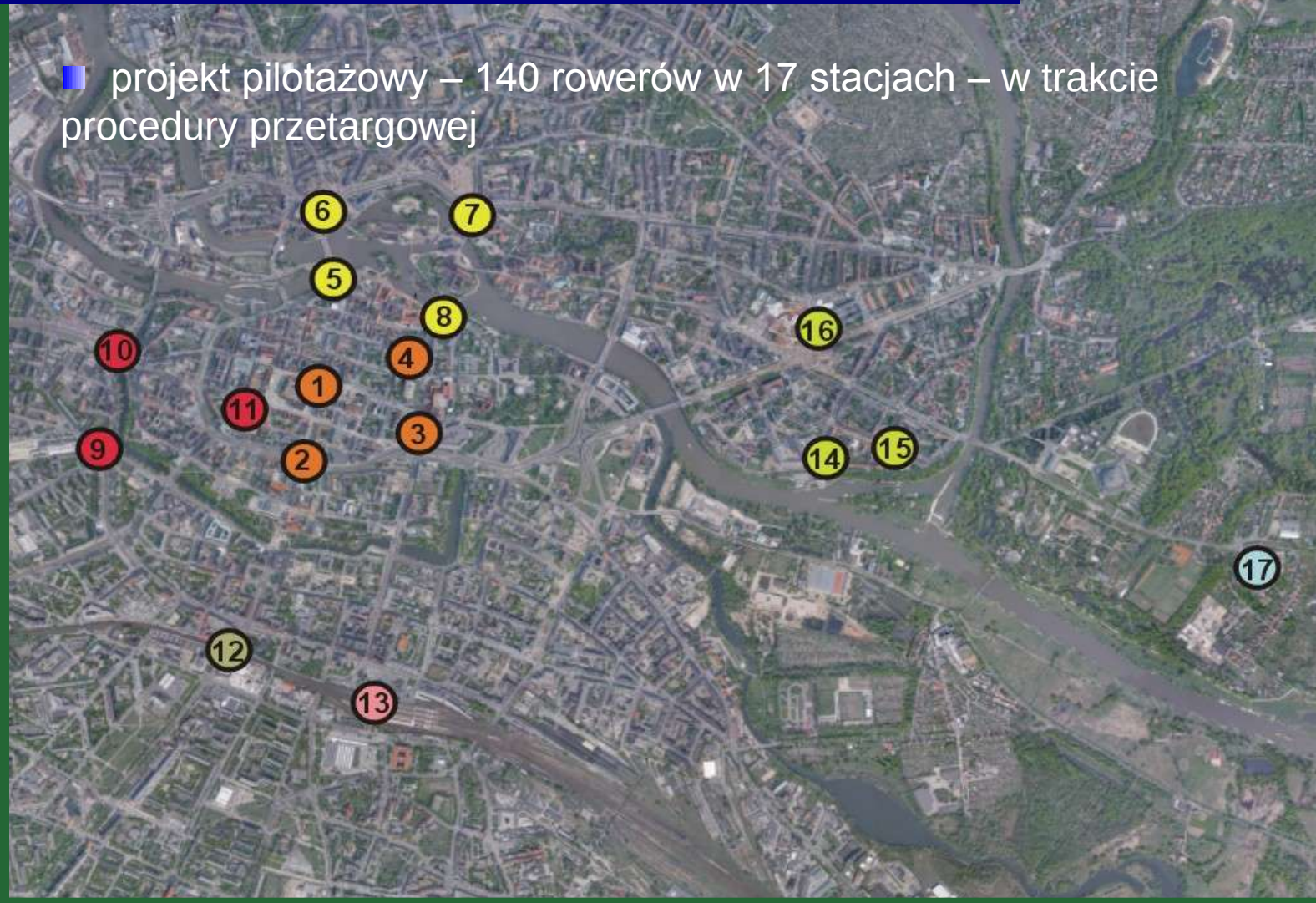


LIKWIDACJA WYSTAJĄCYCH KRAWĘŻNIKÓW



WYPOŻYCZALNIA ROWERÓW MIEJSKICH

- projekt pilotażowy – 140 rowerów w 17 stacjach – w trakcie procedury przetargowej



V. PODSUMOWANIE – REKOMENDACJE

PODSUMOWANIE

- we Wrocławiu wykonano dużo niedobrej infrastruktury rowerowej, którą teraz lub w przyszłości trzeba będzie przebudowywać
- parametry ilościowe nie sprawdzają się; w polityce rowerowej liczy się jakość rozwiązań
- we Wrocławiu brakuje konsekwencji wdrażania zrównoważonej polityki transportowej – realizacji postanowień dobrych dokumentów strategicznych
- problem niewystarczających środków finansowych – znikomy ułamek w wydatkach inwestycyjnych miasta na transport
- transfer wiedzy oraz zaangażowanie społecznych organizacji rowerowych jest gwarancją wzrostu świadomości problematyki transportu u społeczności i władz miasta
- sekcja rowerowa w UM wraz z „oficerem rowerowym” wydatnie przyczynia się do intensyfikacji i wzrostu jakości prac nad systemem rowerowym miasta

REKOMENDACJE

- wskazane **wykorzystanie doświadczeń polskich i zagranicznych miast** o bardziej zaawansowanych problemach transportowych oraz bardziej rozwiniętym transporcie rowerowym
- wskazane **wykorzystanie potencjału i fachowej wiedzy aktywistów** z lokalnych i krajowych organizacji społecznych promujących ruch rowerowy
- konieczność uwzględnienia kluczowej roli **zintegrowanego planowania przestrzennego i transportowego**
- potrzeba wypracowania **dokumentu strategicznego** – Polityki Rowerowej miasta jako konsensusu społeczno-politycznego
- potrzeba **utworzenia komórki urzędowej ds. transportu rowerowego** oraz zatrudnienia kompetentnej osoby do koordynacji prac
- konieczność **przewidzenia środków finansowych**, które i tak są bardzo małe w porównaniu ze skalą inwestycji w inne środki transportu

W prezentacji wykorzystano materiały Urzędu Miasta Wrocławia, Zakładu Dróg i Utrzymania Miasta oraz Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

mgr inż. arch. Tomasz Zaborowski

Polski Klub Ekologiczny, Okręg Dolnośląski