



## **Założenia do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020**

(Polityka równoważenia systemu transportowego  
na Dolnym Śląsku - Podsystem rowerowy)

Wrocław, grudzień 2013

**Uchwała Zarządu Województwa Dolnośląskiego**  
**Nr 5088/IV/13 z dnia 17 grudnia 2013 r**



Samorządowa  
Jednostka Organizacyjna  
Województwa Dolnośląskiego

**Zespół autorski:**

*dr Maciej Borsa – Dyrektor  
Aleksandra Sieradzka-Stasiak  
Marzena Pasak*

**Współpraca:**

*Radosław Lesisz  
Daniel Chojnacki  
Cezary Grochowski*

**Ilustracja na okładce:**

*Jędrzej Stasiak, lat 8*

**spis treści**

1. Wprowadzenie
2. Tezy opracowania
3. Zarys celów
4. Obszary realizacji celów
5. Podmiot wdrażający
6. Proces realizacji polityki
7. Audyt
8. Ramy finansowe
9. Podstawowe definicje

## 1. WPROWADZENIE

Realizując politykę województwa dolnośląskiego a także wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, Instytut Rozwoju Terytorialnego podjął prace analityczne, planistyczne i narzędziowe nad polityką rowerową dla województwa. Ma ona służyć równoważeniu systemu transportowego Dolnego Śląska, poprzez budowę zintegrowanego systemu transportu rowerowego.

Stworzenie takiego systemu transportu rowerowego nie tylko podniesie jakość życia mieszkańców województwa, pozytywnie wpłynie na stan środowiska przyrodniczego i propagować będzie zmianę modelu życia, ale także stanie się wiodącym elementem rozwoju turystyki, która w myśl Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego, zwiększy znaczenie Dolnego Śląska w Polsce i Europie. Jeden z komponentów Polityki będzie dedykowany Regionalnemu Programowi Operacyjnemu Województwa Dolnośląskiego. Podjęte działania będą pomocne w ukierunkowaniu wydatkowania środków finansowych na wsparcie i rozwój transportu rowerowego, jako jednego z elementów zrównoważonej polityki transportowej województwa dolnośląskiego.

Opracowanie polityki rowerowej dla województwa dolnośląskiego ma na celu stworzenie skutecznego narzędzia realizacji zintegrowanego systemu rowerowego i zarządzania jego rozwojem.

**Założenia do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej** są pierwszym etapem podjętych w IRT prac a ich zadaniem jest określenie metodologii opracowania Dolnośląskiej Polityki Rowerowej. Założenia w obecnej roboczej formie są materiałem do dyskusji, w wersji finalnej powinny być przedstawione Zarządowi Województwa do akceptacji.



**schemat nr 1.**Proces opracowania Założeń do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020

## 2. TEZY OPRACOWANIA

Sformułowanie, proponowanej w Założeniach, metodologii poprzedziła analiza dobrych praktyk a także konsultacje z audytorem systemu BYPAD<sup>1</sup> i przedstawicielami wrocławskiego środowiska cyklistów. Przeanalizowano ponadto aktualne regionalne dokumenty strategiczne i programowe pod kątem ich wskazań dla rozwoju infrastruktury rowerowej oraz możliwości dofinansowania jej rozwoju w latach 2014-2020.

<sup>1</sup> BYPAD jest elastycznym narzędziem analitycznym i może być realizowany w **miastach, aglomeracjach i regionach** – PROGRAM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ

Podstawą formułowania metodologii są następujące tezy obrazujące rozpoznany „bilans otwarcia” dla opracowania polityki rozwoju transportu rowerowego w regionie:

1. opracowanie polityki rowerowej jest zgodne z obowiązującymi dokumentami strategicznymi województwa dolnośląskiego,
2. w projekcie RPO poddanym obecnie konsultacjom społecznym przewidziane są działania umożliwiające finansowanie realizacji podsystemu transportowej infrastruktury rowerowej,
3. polityka rowerowa regionu opracowywana jest z wyprzedzeniem do polityki transportowej województwa, z którą ma być kompatybilna,
4. transport rowerowy jako system w obszarze województwa nie funkcjonuje wcale,
5. polityka rowerowa powinna określić cele, priorytety i narzędzia wdrażania celów (działania),
6. polityka powinna zidentyfikować bariery, możliwości i oczekiwania rozwoju infrastruktury rowerowej,
7. polityka rowerowa powinna określić regionalne standardy rowerowe,
8. polityka rowerowa powinna wykreować model skutecznej partycypacji, obejmującej wszystkie reprezentatywne dla jej celów grupy społeczne,
9. polityka rowerowa powinna być spójna z regionalnymi dokumentami o charakterze strategicznym,
10. audyt na potrzeby polityki rowerowej powinien być opracowany w fazie początkowej procesu tworzenia polityki, a następnie w fazie wdrożeniowej - przeprowadzany cyklicznie, określając stopień realizacji polityki.

Efektem realizacji *Dolnośląskiej Polityki Rowerowej* ma być zintegrowany system infrastruktury transportu rowerowego w regionie, który docelowo ma się stać stałym elementem równoważenia i wspomagania systemu transportowego województwa. Docelowo jego rolą będzie przejmowanie obsługi części ruchu indywidualnego w regionie, zwłaszcza w obszarach aglomeracji miejskich.

Prace nad *Dolnośląską Polityką Rowerową 2014 - 2020*, Instytut Rozwoju Terytorialnego planuje wykonywać w ścisłej współpracy z ekspertami i środowiskiem cyklistów oraz przy aktywnym udziale społeczeństwa.

### 3. ZARYS CELÓW

Cel główny *Dolnośląskiej Rowerowej 2014 - 2020*, to:

**Poprawa transportowej mobilności mieszkańców regionu poprzez zdefiniowanie, wdrażanie oraz popularyzację idei zrównoważanego transportu z udziałem ruchu rowerowego i pieszego, jako integralnej części systemu transportowego województwa dolnośląskiego.**

Cele szczegółowe zostaną określone w dokumencie *Dolnośląska Polityka Rowerowa 2014-2020*. Dla każdego z celów zostaną wskazane narzędzia oraz wskaźniki, które w powiązaniu ze wskaźnikami określonymi w regionalnych dokumentach strategicznych i RPO 2014 – 2020, pozwolą monitorować ich poziom realizacji.

Tym niemniej już na etapie *Założeń do Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020* proponuje się, w nawiązaniu do celu głównego, następujące cele szczegółowe wraz ze wskaźnikami oceniającymi poziom ich realizacji:

**CEL 1 Zwiększenie do 10% udziału komunikacji rowerowej w ruchu miejskim do 2020 r**

- udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży w mieście

**CEL 2 Wzrost udziału ruchu rowerowego w strukturze podróży do 5% do 2020 r. w skali regionu**

- udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży

**CEL 3 Stworzenie spójnego systemu infrastruktury transportu rowerowego w skali regionu**

- % udział nowych tras rowerowych względem całej sieci
- % udział tras rowerowych odpowiadających wymogom CROW

**CEL 4 Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego - zmniejszenie o 50% ryzyka wypadków rowerowych do 2020 r.**

- liczba ofiar zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów
- liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów

**CEL 5 Poprawa jakości życia przez zwiększenie swobody wyboru środka transportu, w tym integracja transportu rowerowego z innymi rodzajami transportu.**

- liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych
- liczba miejsc postojowych w systemie B&R
- liczba systemów rowerów publicznych

**CEL 6 Redukcja uciążliwości komunikacyjnych i poprawa stanu środowiska (hałas, emisja CO<sub>2</sub>)**

- poziom emisji zanieczyszczeń w transporcie
- liczba mieszkańców narażonych na ponadnormatywny poziom hałasu

**CEL 7 Rozwój turystyki i rekreacji rowerowej**

- długość turystycznych i rekreacyjnych tras rowerowych

**CEL 8 Popularyzacja idei zrównoważonego transportu, budowanie powszechnej świadomości korzyści płynących z rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania idei mobilności aktywnej**

- liczba akcji promocyjno - edukacyjnych

**CEL 9 Stworzenie trwałych form współpracy i instytucji dialogu społecznego**

- liczba stałych pracowników administracji zajmujących się transportem rowerowym
- liczba zawartych porozumień na rzecz rozwoju transportu rowerowego

**Schemat 2.** Propozycja celów szczegółowych DPR 2014-2020 wraz ze wskaźnikami oceniającymi poziom ich realizacji.

#### 4. OBSZARY REALIZACJI CELÓW

By w pełni wykorzystać szanse jakie daje aktywna mobilność, realizacja polityki rowerowej odbywać się będzie w wielu zróżnicowanych funkcjonalnie obszarach województwa. Poszczególne obszary realizacji celów mają swoją specyfikę, stąd będą dla nich formułowane osobne, odpowiadające tej specyfice pakiety działań.



**Schemat 3.** Proponowane obszary realizacji celów DPR 2014-2020

#### 5. PODMIOTY WDRAŻAJĄCE POLITYKĘ

Podmiotem odpowiedzialnym za wdrażanie Dolnośląskiej Polityki Rowerowej 2014-2020 jest Samorząd Województwa Dolnośląskiego, który w procesie realizacji Polityki będzie współpracował z wieloma podmiotami, zarówno podległymi mu kompetencyjnie, jak i niezależnymi.

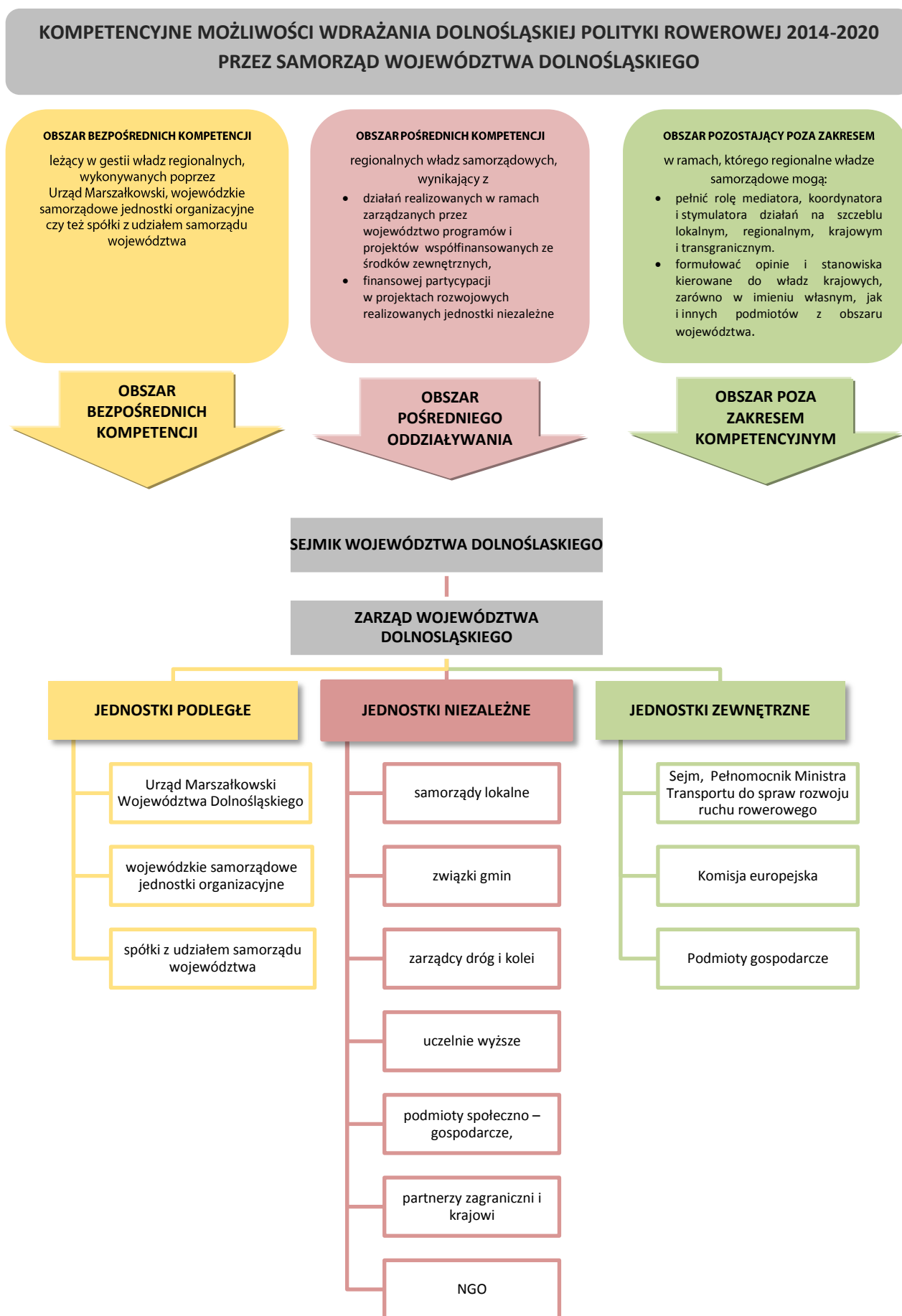
Możliwości wdrażania Dolnośląskiej polityki rowerowej 2014-2020 przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego odpowiednio do posiadanych w tym zakresie kompetencji obrazuje poniższy schemat. Zidentyfikowane, możliwe pola działania samorządu województwa obejmują obszar bezpośrednich kompetencji, obszar pośrednich kompetencji i obszar pozostający poza zakresem kompetencyjnym województwa.

W ramach obszaru bezpośrednich kompetencji opracowana zostanie Dolnośląska Polityka Rowerowa 2014-2020 oraz przeprowadzana będzie cykliczna ocena efektów jej realizacji.

Bezpośrednia realizacja dokumentu w ramach procesu wdrażania Dolnośląskiej Polityki Rowerowej pozostawać będzie w gestii jednostek niezależnych i zewnętrznych, jednakże przy wsparciu Samorządu województwa (w ramach obszaru pośrednich kompetencji). Konieczne jest opracowanie mechanizmów wsparcia jednostek niezależnych przez samorząd województwa.

Dla usprawnienia procesu wdrażania Polityki i zoptymalizowania jej efektów, konieczne jest inicjowanie działań w zakresie wsparcia legislacyjnego na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim. Działając poza obszarem własnych kompetencji, Samorząd Województwa chce współuczestniczyć w procesie kształtowania nowych uregulowań prawnych, przyczyniających się do systemowego rozwoju transportu rowerowego.

**Schemat.4** Ogólny proces realizacji DPR 2014-2020 wg kompetencji samorządu województwa dolnośląskiego.

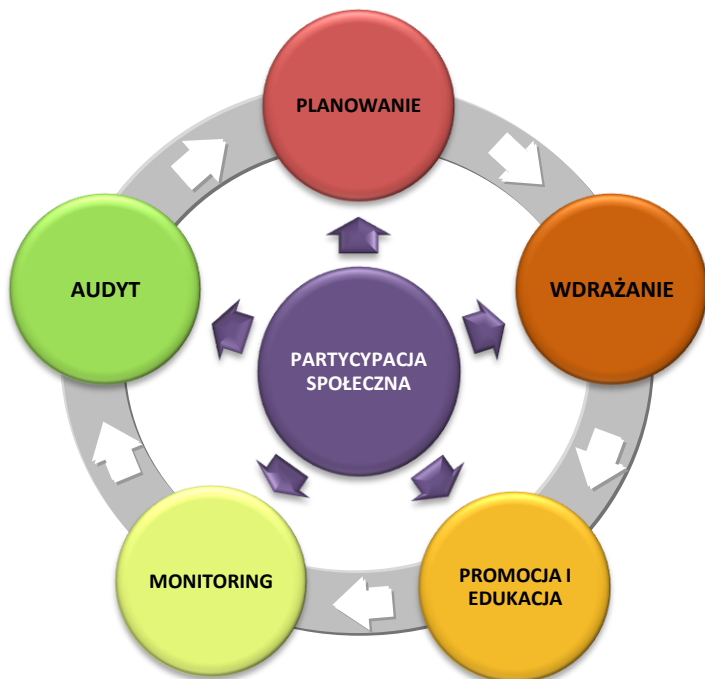


## 6. PROCES REALIZACJI POLITYKI

Narzędziami osiągnięcia założonych celów są działania podejmowane na wielu płaszczyznach, składające się na proces realizacji DPR. Wyróżnia się następujące komponenty działań:

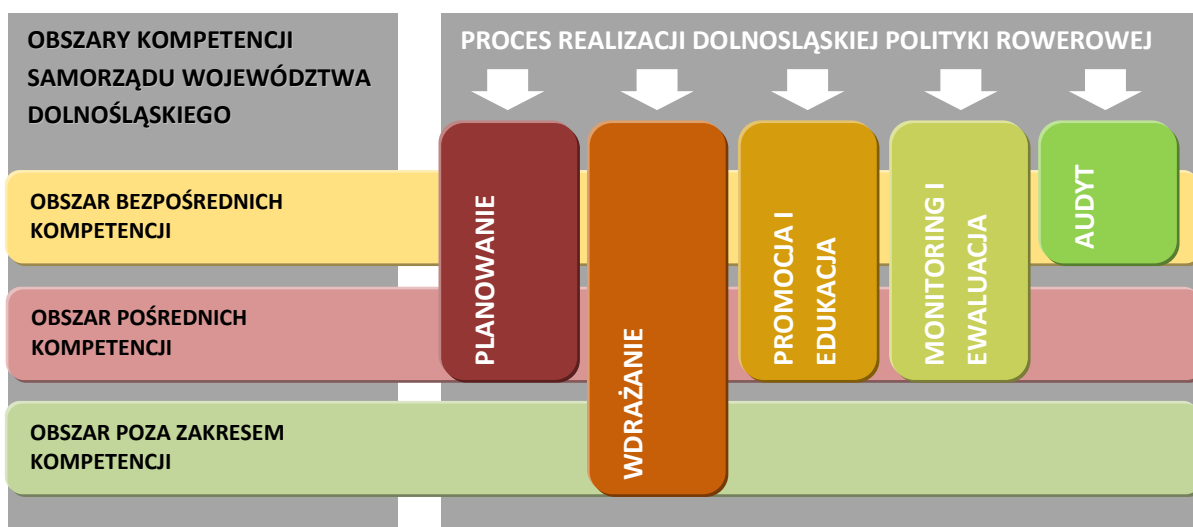
- PLANOWANIE,
- WDRAŻANIE,
- PROMOCJA I EDUKACJA,
- MONITORING I EWALUACJA,
- AUDYT.

**Schemat 5.** Proces realizacji polityki rowerowej



Ze względu na specyfikę zagadnień podejmowanych w DPR niezwykle istotne jest kształtowanie społecznej odpowiedzialności za region poprzez włączenie mieszkańców, NGO i innych grup zainteresowanych w tworzenie Dolnośląskiej Polityki Rowerowej.

**Schemat 6.** Schemat procesu realizacji polityki rowerowej w poszczególnych obszarach kompetencji samorządu województwa



**Schemat 7.** Propozycje części składowych poszczególnych komponentów DPR

PLANOWANIE	
audyt otwarcia	<ul style="list-style-type: none"> <li>ocena jakości, ilości i spójności infrastruktury rowerowej (trasy, węzły), identyfikacja aktywnych organizacji pro-rowerowych,</li> <li>ocena dotychczasowej polityki rowerowej, wykonana w fazie początkowej (identyfikacja braków i potrzeb, wskazania dla formułowania DPR – certyfikowane narzędzie audytu BYPAD),</li> <li>konsultacje społeczne (rozpoznanie oczekiwań)</li> </ul>
transfer wiedzy	<ul style="list-style-type: none"> <li>stały monitoring i analiza działań służących rozwojowi ruchu rowerowego i mobilności aktywnej,</li> <li>nieustanne poszukiwanie - a następnie wdrażanie - najbardziej efektywnych przykładów zrealizowanej infrastruktury rowerowej oraz modelowych rozwiązań technicznych,</li> <li>nieustanne poszukiwanie a następnie wdrażanie wzorców procedur i procesów, poprawiających jakość zarządzania polityką transportową oraz jej integrację z innymi sektorami (planowanie przestrzenne, ochrona środowiska).</li> </ul>
wizja	<ul style="list-style-type: none"> <li>wizja stanu docelowego podsystemu rowerowego jako integralnej części systemu transportowego regionu</li> </ul>
priorytety działań	<p><b>infrastruktura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>rozwój systemu tras rowerowych „praca – dom”</li> <li>standardy techniczne dla tras i węzłów (w tym standardy oznakowania),</li> <li>kategoryzacja dróg i MOR-ów,</li> <li>zintegrowane węzły przesiadkowe,</li> <li>alternatywa związana z sezonowością systemu,</li> <li>rozwój systemu tras turystyczno-rekreacyjnych,</li> <li>standardy oznakowania</li> </ul> <p><b>bezpieczeństwo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>poprawa bezpieczeństwa</li> </ul> <p><b>integracja</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>integracja podsystemu rowerowego z systemem transportu zbiorowego</li> <li>rozwój systemów bike &amp; ride</li> <li>rozwój systemów rowerów publicznych</li> <li>adaptacja rowerowych tras turystycznych do podsystemu rowerowego</li> </ul>
współpraca	<ul style="list-style-type: none"> <li>stała współpraca ze środowiskami branżowymi i naukowymi (krajowa i zagraniczna), jako platforma dialogu społecznego.</li> <li><del>powołanie Zespołów Roboczych (wg priorytetów)</del></li> </ul>

WDRAŻANIE	
organizacja i zarządzanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>powołanie Grupy Sterującej /Rozszerzenie Zespołu do spraw konsultacji Polityki Transportowej Województwa Dolnośląskiego o zagadnienia związane z transportem rowerowym , powołanie Grupy Roboczej oraz Zespołów Roboczych</li> <li>model zarządzania</li> <li>rekomendacje dla miast, gmin i obszarów funkcjonalnych (związków gmin)<sup>2</sup></li> <li>powołanie regionalnego oficera rowerowego – pełnomocnika Marszałka ds. polityki rowerowej (wraz z zespołem )</li> <li>harmonogram i hierarchizacja działań</li> </ul>
narzędzia finansowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>wsparcie finansowe ZWD dla działań realizujących założenia polityki rozwój transportu rowerowego - RPO 2014-2020</li> <li>inne źródła finansowania</li> </ul>
narzędzia prawne	<ul style="list-style-type: none"> <li>wykaz/identyfikacja barier prawnych</li> <li>projekty zmian prawnych</li> </ul>
współpraca	<ul style="list-style-type: none"> <li>stała współpraca ze środowiskami branżowymi, naukowymi, przedsiębiorcami.</li> </ul>

<sup>2</sup> wprowadzanie planów dotyczących mobilności aktywnej w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju (MPM) oraz planów dotyczących mobilności rowerowej w obszarach funkcjonalnych miast zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju (w tym zintegrowanie z innymi systemami transportu zbiorowego - park&ride oraz bike&ride) - WROF, LGOF, OAW, OAJ – skorelowane z MPM.

## PROMOCJA I EDUKACJA

promocja i informacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• uświadomienie korzyści z rozwijania różnych form aktywności mobilnej,</li> <li>• propagowanie nowego aktywnego modelu życia,</li> <li>• logotyp i pakiet promocyjny</li> <li>• (kampanie społeczne promujące ruch rowerowy i kulturę mobilności).</li> </ul> <p>Aby skutecznie osiągnąć cele promocyjne konieczny jest równoległy rozwój odpowiedniej jakości infrastruktury.</p>
edukacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• upowszechnianie nauki o zasadach bezpieczeństwa ruchu rowerowego</li> <li>• upowszechnianie wiedzy o korzyściach zdrowotnych z jazdy rowerowej</li> <li>• upowszechnianie wiedzy o ekologicznej roli ruchu rowerowego</li> <li>• upowszechnianie idei mobilności aktywnej</li> </ul>

## MONITORING I EWALUACJA

monitoring	<ul style="list-style-type: none"> <li>• monitoring stopnia realizacji celów Polityki rowerowej województwa dolnośląskiego (wskaźniki celów)</li> <li>• identyfikacja działań i inwestycji, które są sprzeczne z polityką rowerową przyjętą dla regionu</li> </ul>
ewaluacja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• badanie efektywności wykorzystania środków finansowych na realizację polityki rowerowej przez region, JST, gminy.</li> </ul>

## AUDYT

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ocena zewnętrzna dotychczasowej polityki rowerowej regionu certyfikowana w systemie BYPAD co 7 lat</li> <li>• ocena wewnętrzna prowadzonych w regionie działań realizujących założenia polityki rowerowej (co 4 lata)</li> </ul>
--	---

## 8. RAMY FINANSOWE DPM

*Dolnośląska Polityka Rowerowa* powinna wypracować ramy finansowe realizacji polityki, określające następujące elementy:

- zasady montażu środków finansowych,
- główne instrumenty realizacji DPR,
- potencjalne źródła finansowania.

## 9. PODSTAWOWE DEFINICJE

**C.R.O.W.** Centrum Informacji i Technologii dla Transportu i Infrastruktury, holenderska organizacja standaryzacji infrastruktury rowerowej.

5 wymogów CROW:

- Spójność : 100% źródeł i celów podróży
- Bezpośredniość : wydłużenie <1,3
- wygoda: współczynnik opóźnienia <15s/km
- bezpieczeństwo: minimalizacja kolizji
- atrakcyjność: wartość dodana trasy (estetyka, bezpieczeństwo społeczne, cisza, widoki itp.).

**Mobilność aktywna** wszelkie formy przemieszczania się w sposób niezmotoryzowany – m.in. na rowerze, rolkach, wózkach, pieszo itp. oraz związane z nimi działania zmierzające do dostosowania przestrzeni dla wszystkich użytkowników ruchu poprzez kształtowanie, budowanie i wspieranie atrakcyjnej przestrzeni publicznej.

**BYPAD**

Metodologia badania polityki rowerowej miasta, lub większych obszarów (gmin, województw, czy dystryktów). Metodologia BYPAD jest oparta na systemach zarządzania jakością zgodnie z wymaganiami normy ISO 9001:2000.

Badanie BYPAD jest podzielone na trzy fazy:

- w pierwszej fazie następuje przygotowanie danego podmiotu (np miasta) do wdrożenia polityki rowerowej na danym obszarze.
- w drugiej fazie dokonuje się audytu polityki rowerowej pod kątem uwzględnianiem potrzeb rowerzystów oraz wsparcia polityki rowerowej przez lokalnych liderów
- w trzeciej fazie sprawdza się i mierzy postępy we wdrażaniu polityki rowerowej

Audyt BYPAD kończy się przyznaniem certyfikatu BYPAD