

Załącznik do Uchwały Nr 3847/V/17
Zarządu Województwa Dolnośląskiego
z dnia 31 maja 2017 r.

DOLNOŚLĄSKA POLITYKA ROWEROWA (DPR)



DOLNOŚLĄSKA
POLITYKA
ROWEROWA





SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	3
1. UWARUNKOWANIA	5
2. WIZJA	6
3. CELE I WYTYCZNE WDRAŻANIA	7
4. NARZĘDZIA DPR	10
4.1. Narzędzia planistyczno - projektowe	10
4.2. Narzędzia organizacyjne (administracyjno - techniczne)	12
4.3. Narzędzia edukacyjno - promocyjne	15
5. ADRESACI I PODMIOTY WDRAŻAJĄCE DPR	17
6. ZGODNOŚĆ CELÓW DPR Z POLITYKAMI NADRZĘDNYMI	19
7. MONITORING	20
8. EWALUACJA	21
9. RAMY CZASOWE I FINANSOWE	22
10. PODSUMOWANIE	24
11. ZAŁĄCZNIKI	25
11.1. Słownik pojęć	25
11.2. Proponowany zakres opracowania: „Powiatowa strategia rozwoju ruchu rowerowego (PSRRR)”	26
11.3. Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego.	28



PRZEDMOWA



Szanowni Państwo!

Oddaję w Państwa ręce dokument: „Dolnośląska Polityka Rowerowa”, który kompleksowo ujmuję kwestie techniczne, organizacyjne, planistyczne, promocyjne, edukacyjne i finansowe, dotyczące ruchu rowerowego. Znajdziecie tu Państwo zarówno sieć najważniejszych z punktu województwa połączeń rowerowych, standardy projektowania i budowania tras rowerowych, jak i ramową strategię edukacji i promocji rowerowej.

Dlaczego rower?

W plebiscycie brytyjskiej telewizji BBC rower został uznany za najważniejszy wynalazek człowieka od 1800 roku. Wśród zalet roweru można wymienić efektywność wykorzystania energii, prostotę budowy (niezmiennosc konstrukcji od ponad 100 lat), a nawet wspieranie procesu demokratyzacji społeczeństw, a w szczególności emancypacji kobiet na przełomie XIX i XX wieku.

W ostatnich latach obserwujemy renesans ruchu rowerowego na całym świecie, który nie omija także naszego regionu. Rowery odzyskują powoli należne im miejsce w systemach transportowych, przełamując hegemonię aut, czy uzupełniając ofertę komunikacji zbiorowej. Jazda na rowerze staje się coraz popularniejszą formą rekreacji i turystyki. Z powodzeniem rozwija się biznes rowerowy.

Dziś, na coraz większą popularność rowerów ma wpływ zarówno moda, ekonomia, zatłoczenie na drogach, jak i rosnąca świadomość ekologiczna globalnych

problemów takich jak uzależnienie od ropy naftowej, zmiany klimatyczne, czy zanieczyszczenie powietrza.

Transport samochodowy jest odpowiedzialny za 25% globalnej emisji głównego gazu cieplarnianego CO₂. Gdy uwzględnimy produkcję pojazdów oraz budowę i utrzymanie dróg - udział ten wzrasta do ok. 37%. Dlatego tak ważne jest tworzenie alternatywy dla motoryzacji indywidualnej.

Biała księga transportu Komisji Europejskiej stawia za cel zmniejszenie o połowę liczby aut spalinowych w miastach do roku 2030 i ich eliminację z miast do roku 2050. *Porozumienie paryskie*, które przed rokiem podpisał nasz rząd, obliguje do szybkiego zmniejszenia emisji CO₂. *Polityka klimatyczna Polski* mówi wprost o konieczności redukcji zanieczyszczeń generowanych przez pojazdy i poprawie infrastruktury rowerowej. Odpowiedzialność za życie przyszłych pokoleń wymaga od nas szybkich i skutecznych działań.

Dlaczego potrzebna jest nam polityka rowerowa na poziomie regionu?

Najsilniejszym czynnikiem zdolnym trwale i masowo zmienić zachowania transportowe wydaje się być racjonalny wybór: jeśli rowerem będzie można się poruszać szybko, bezpiecznie, wygodnie i tanio, wiele osób naturalnie wybierze ten bezemisyjny środek transportu.

Aby to osiągnąć, potrzebujemy uporządkowania, koordynacji i intensyfikacji działań na rzecz ruchu rowerowego w regionie. Rozkręćmy Dolny Śląsk!



W ramach Dolnośląskiej Polityki Rowerowej przewiduje się powołanie Specjalisty ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim, określa się sieć głównych, regionalnych tras rowerowych, przedstawia matrycę edukacji i promocji rowerowej, a także ustanawia standardy porządkujące kwestie związane z projektowaniem i wykonywaniem infrastruktury rowerowej w naszym regionie. Dotychczas w tej materii panowało powielanie złych rozwiązań, a także brak wymogu naśladowania dobrych praktyk. Standardy to zmieniają stawiając sobie za cel zadowolenie użytkowników, ich bezpieczeństwo, a także dbałość o wydatkowanie środków publicznych.

Dolny Śląsk ma jedne z najlepszych warunków klimatycznych w Polsce do rozwijania ruchu rowerowego. Mamy wiele atrakcji turystycznych, które mogą przyciągnąć rzesze turystów na rowerach: piękne doliny rzeczne, wspaniałe góry, zabytki architektury na

światowym poziomie i inne bogactwa. Turystyka rowerowa to wielka szansa na promocję regionu i terenów położonych w sąsiedztwie tras rowerowych. To też sposób na rozwój lokalny oparty m.in. o świadczenie usług dla rowerzystów takich jak noclegi, serwis, czy gastronomia.

Tworząc Dolnośląską Politykę Rowerową (DPR) samorząd województwa zobowiązał się do prowadzenia **działań koordynujących**, obejmujących m.in. elementy planistyczne, projektowe, edukacyjne, promocyjne, organizacyjne i realizacyjne.

Wspólnie musimy zadbać o finansowanie, edukację i promocję Rowerowego Dolnego Śląska, tak, aby uzyskać synergię pomiędzy działaniami miękkimi i twardymi.

Liczę, że efekty Dolnośląskiej Polityki Rowerowej już wkrótce będą mogli Państwo sami ocenić.

Zapraszam do współpracy!

1. UWARUNKOWANIA

Województwo dolnośląskie posiada doskonałe warunki dla rozwoju wszystkich możliwych form ruchu rowerowego. Na potencjał rowerowy regionu składają się: zróżnicowane ukształtowanie terenu z przewagą obszarów nizinnych, gęsta sieć osadnicza silnie powiązana z siecią kolejową, walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe oraz łagodny klimat skutecznie wydłużający sezon rowerowy, a także położenie w granicach polsko-czeskiego i polsko-niemieckiego pogranicza.

O ile turystyka i rekreacja rowerowa na Dolnym Śląsku rozwijają się od lat bardzo dynamicznie, o tyle rozwój systemu komunikacji rowerowej, jak dotąd, następuje w ograniczonym zakresie. Dzieje się tak pomimo rosnących potrzeb transportowych regionu oraz wzrostu społecznego zainteresowania rowerem zarówno jako środkiem komunikacji, jak i wypoczynku.

W skali kraju rower w dojazdach do pracy i szkoły wybiera 6% badanych, a możliwość jego wykorzystania bierze pod uwagę kolejne 20% ankietowanych¹. We Wrocławiu w latach 2010 – 2011 udział ruchu rowerowego w strukturze miejskich podróży wynosił 3,56%². Badania ruchu rowerowego w wybranych punktach miasta w latach 2006-2014 wykazały, po uśrednieniu ich wyników, 9% wzrost ruchu rowerowego. Obecnie (2016r.) szacuje się udział ruchu rowerowego w strukturze miejskich podróży w skali całego Wrocławia na poziomie ok. 5-6%. Natomiast w badaniach preferencji transportowych mieszkańców Legnicko-Głogowskiego Obszaru Funkcjonalnego z 2014 r. na rower jako środek transportu w podróżach miejskich wskazało 4% badanych a 7% preferowało rower w podróżach pozamiejskich w obszarze LGOF³.

Dostępne badania ruchu rowerowego nie są jednak reprezentatywne i mają charakter cząstkowy. **Dla prawidłowego kształtowania rozwoju ruchu rowerowego i infrastruktury rowerowej w regionie podjęcie systemowych badań ruchu rowerowego należy uznać za jedno z działań priorytetowych.**

Inwestycje w zakresie infrastruktury rowerowej dotyczą głównie turystyki rowerowej, pomijając potrzeby

komunikacji rowerowej jako integralnej części systemu transportowego województwa. Przeprowadzone w ramach DPR badania ankietowe (2014 r.)⁴, potwierdziły wiodącą funkcję turystyczną istniejącej infrastruktury oraz jej niespójność w skali regionu.

W obszarze województwa infrastruktura rowerowa o charakterze komunikacyjnym (trasy i węzły rowerowe) powstaje fragmentarycznie, zazwyczaj w miastach, wśród których wyraźnie wyróżnia się Wrocław. Jako jeden z niewielu ośrodków miejskich na Dolnym Śląsku prowadzi celową politykę rowerową, dysponuje gęstą siecią komunikacyjnych tras rowerowych o zaawansowanym stopniu spójności, posiada system miejskich parkingów rowerowych B&R oraz sieć wypożyczalni miejskich rowerów. Pomimo nadal wielu rowerowych wyzwań, Wrocław może być doskonałą inspiracją dla pozostałych ośrodków miejskich w regionie.

Rzetelną ocenę istniejącej infrastruktury rowerowej uniemożliwia brak jej monitoringu na poziomie regionalnym i lokalnym.

Bardzo istotną barierą rozwoju systemu sieci tras rowerowych jest brak dedykowanego im systemu planowania, a także rozwiązań proceduralnych i administracyjnych zabezpieczających odpowiednie praktyki projektowania i współpracę partnerów realizujących inwestycje. Brak również kompleksowego systemu edukacji, podnoszącego świadomość uczestników ruchu na temat korzyści i właściwych zachowań komunikacyjnych.

Głównym wnioskiem z analiz diagnostycznych, a zarazem przesłaniem dla władz regionalnych, jest to, że w kształtowaniu i wdrażaniu polityki rowerowej województwa dolnośląskiego niezbędne jest **nowe, systemowe podejście z koordynacyjną funkcją regionu**. Ma ono zapewnić spójność działań podejmowanych na wszystkich poziomach i etapach realizacji DPR, stanowiącej integralną część Polityki transportowej województwa⁵.

¹ Raport z badania na temat uwarunkowań do podejmowania transportowej aktywności fizycznej Polaków, TSN Polska 2015 r.

² Kompleksowe badania ruchu drogowego we Wrocławiu, Wrocław 2011

³ Zintegrowany model powiązań transportowych w aglomeracji policentrycznej LGOF ,Etap I – Badanie zachowań i preferencji

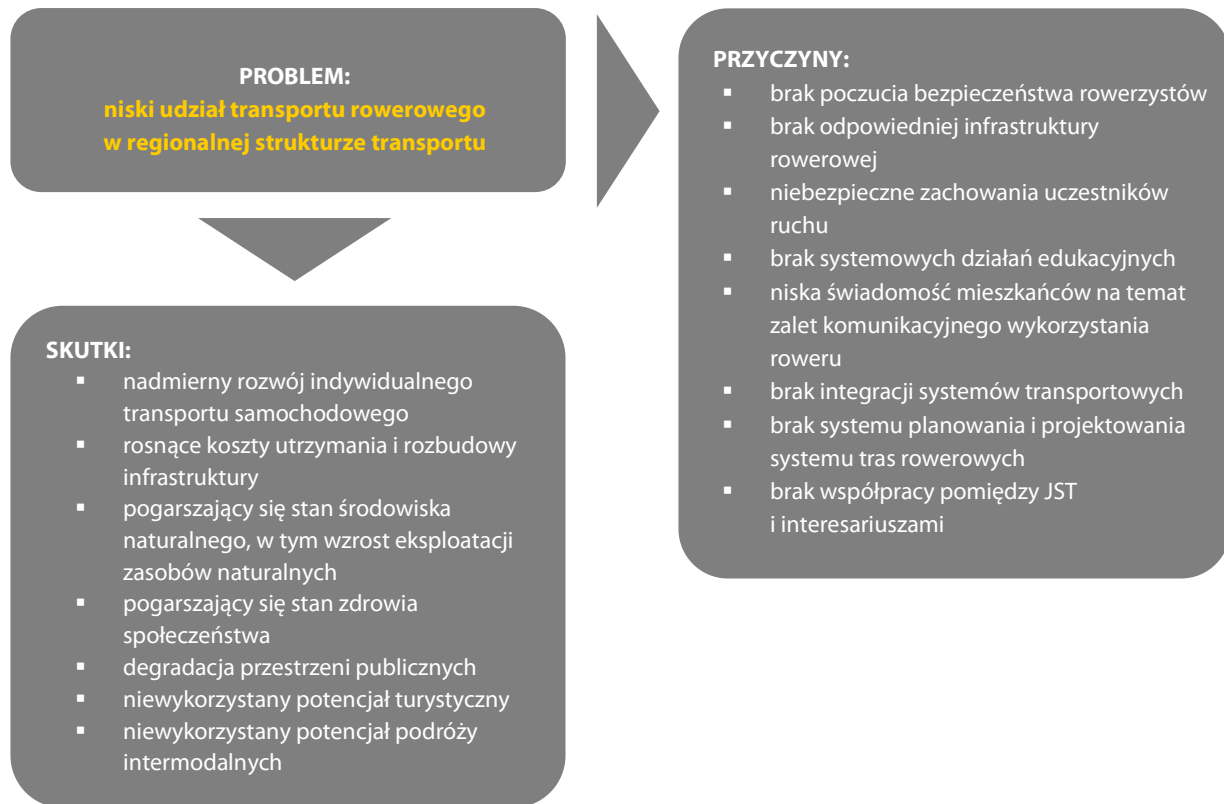
transportowych mieszkańców LGOF oraz pomiar i analizy ruchu (komunikacja indywidualna i zbiorowa Inkom.Sc 2014 r.)

⁴ Wyniki badań dostępne są na portalu dpr.irt.wroc.pl

⁵ Założenia do Regionalnej Polityki Transportowej dla Województwa Dolnośląskiego zostały przyjęte przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego Uchwałą Nr 239/V/15 z dnia 4 marca 2015 r.



Przeprowadzone w ramach DPR analizy identyfikują zasadniczy problem dotyczący transportu rowerowego w regionie oraz jego przyczyny i skutki.



2. WIZJA

W wyniku wdrażania DPR oraz uruchomienia działań związanych z popularyzacją transportu rowerowego, zakłada się do 2030 r. znaczny wzrost udziału ruchu rowerowego na Dolnym Śląsku.

W efekcie podejmowanych działań obszar województwa dolnośląskiego ma dwa powiązane ze sobą podsystemy rowerowe: komunikacyjny i turystyczny. Oba są spójne, bezpieczne, zintegrowane z transportem zbiorowym oraz stanowią część systemu transportowego województwa, obejmującego cały region siecią głównych i pozostałych tras rowerowych. System turystyki rowerowej rozwija się w atrakcyjnych turystycznie rejonach województwa poprzez realizację nowych uzupełniających tras oraz modernizację i doposażenie istniejącej infrastruktury.

Powołane rowerowe struktury organizacyjne współpracują ze sobą, dbają o wdrażanie procedur planistycznych i rozwiązań projektowych. Są one rozwijane na różnych szczeblach administracji: gminnych

i miejskich, powiatowych, regionalnych oraz krajowych. Struktury zarządzania dysponują narzędziami odpowiednimi dla realizacji nałożonych kompetencji.

Edukacja i promocja korzyści płynących z wykorzystania roweru jest powszechna. Wszyscy użytkownicy ruchu (zarówno rowerzyści jak i pozostali) mają wysokie poczucie bezpieczeństwa i wzajemnej akceptacji.

Polityka rowerowa jest monitorowana i poddawana cyklicznym audytom a ich wyniki są podstawą kolejnych edycji dokumentu i stałej poprawy systemu.

Województwo oferuje zaplanowany, skoordynowany, spójny i bezpieczny system tras rowerowych którego użytkownikami są świadomi uczestnicy ruchu. Jest to jeden z istotnych elementów kształtowania rozwoju regionalnego, korzystnie wpływający na jakość życia mieszkańców, stanowiący zachętę dla inwestorów oraz ważny stymulator rozwoju turystyki.

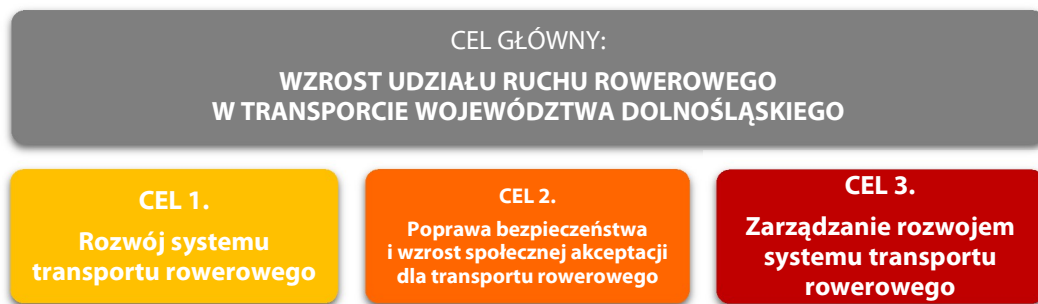


3. CELE I WYTYCZNE WDRAŻANIA

Dolnośląska Polityka Rowerowa to dokument Samorządu Województwa Dolnośląskiego, który określa rolę i znaczenie transportu rowerowego w strukturze rozwoju regionu. Stanowi strategiczne narzędzie umożliwiające systemowe podejście do **koordynacyjnej funkcji regionu**, zapewniając spójność działań prorowerowych, podejmowanych na wszystkich poziomach i etapach realizacji. Efektem Dolnośląskiej Polityki Rowerowej,

poprzez realizację działań w zakresie rozwoju infrastruktury, poprawy bezpieczeństwa, edukacji i promocji, będzie przejęcie obsługi części ruchu samochodowego w regionie przez ruch rowerowy.

DPR definiuje cel główny, który realizowany będzie przez cele szczegółowe.



Cel 1. Rozwój systemu transportu rowerowego

Obszar problemowy	Bezpieczna, spójna i wygodna infrastruktura rowerowa jest podstawą rozpowszechniania ruchu rowerowego. Obecnie realizacja infrastruktury rowerowej nie jest wynikiem zintegrowanego planowania strategicznego, którego zasadniczym celem jest dbałość o spójność i bezpieczeństwo tras. Znaczna część infrastruktury rowerowej powstaje przy okazji modernizacji i budowy infrastruktury drogowej lub „punktowych” inicjatyw, co nie wpływa korzystnie na kształtowanie transportu rowerowego w ujęciu systemowym. Zauważalny jest brak procedur rozpoznania potrzeb i prowadzenia konsultacji społecznych w procesie planistycznym i projektowym, a także niewystarczająca współpraca podmiotów planujących oraz realizujących infrastrukturę rowerową. Równolegle, w praktyce realizacyjnej, powszechny jest brak stosowania jednorodnych standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej, wpływających na czytelność układu tras i bezpieczeństwo uczestników ruchu rowerowego. Konsekwencją tych działań jest brak ciągłych, spójnych, bezpiecznych i powiązanych z innymi formami transportu tras rowerowych, co ma zasadniczy wpływ na ilość rowerzystów podróżujących w regionie.
Wytyczne kierunkowe	<p>Dla właściwego rozwoju systemu transportu rowerowego niezbędne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ upowszechnienie praktyki tworzenia planów i koncepcji strategicznych w szerszej skali - gmina, powiat, region, dedykowanych bezpośrednio mobilności rowerowej (opartych o rozpoznanie kluczowych potrzeb oraz priorytetów realizacyjnych infrastruktury systemu transportu rowerowego), poprzedzających projekty i działania wykonawcze, ▪ podjęcie systemowego badania ruchu rowerowego w regionie, ▪ stosowanie w projektach wykonawczych właściwych standardów technicznych, które zapewniają rozwiązania przyjazne rowerzystom, ale również właściwie sytuują transport rowerowy w ogólnej strukturze transportu wojewódzkiego, ▪ wzmocnienie funkcji koordynacyjnych na wszystkich poziomach administracji poprzez tworzenie stanowisk kompetencyjnych w tym zakresie (np. regionalny/powiatowy/miejski specjalista ds. rozwoju ruchu rowerowego), ▪ zacieśnienie współpracy wewnątrz urzędów JST w procesie planistycznym,



	<ul style="list-style-type: none"> ▪ upowszechnienie konsultacji planów i projektów inwestycyjnych - uwagi i sugestie osób zaangażowanych w rozwój ruchu rowerowego mogą być źródłem cennych informacji, ▪ uzupełnianie, doprecyzowywanie i rozpowszechnianie rozwiązań projektowych opartych o dobre praktyki w projektowaniu infrastruktury rowerowej, ▪ zapewnienie trwałego finansowania projektów rozbudowy i utrzymania infrastruktury systemu transportu rowerowego.
Działania regionalne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ opracowanie i wdrażanie planistycznej systematyki dokumentacji rowerowej regionu, ▪ opracowanie, wdrażanie oraz stosowanie standardów projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej regionu, w tym opiniowanie projektów mających wpływ na ruch rowerowy, ▪ wyznaczenie sieci głównych tras rowerowych regionu, ▪ współpraca z samorządami lokalnymi, innymi regionami, instytucjami i organizacjami społecznymi a także z administracją krajową, ▪ koordynacja prac związanych z rozwojem ruchu rowerowego w regionie pomiędzy wydziałami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego i jednostkami mu podległymi. <div data-bbox="863 439 1437 898" style="border: 1px solid gray; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>Region</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego. ▪ Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego. ▪ Strategia edukacji i promocji rowerowej województwa dolnośląskiego <p>Powiat Powiatowa Strategia Rozwoju Ruchu Rowerowego</p> <p>Gmina Miejskie koncepcje tras rowerowych</p> </div>

Cel 2. Poprawa bezpieczeństwa i wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego

Obszar problemowy	<p>Poczucie bezpieczeństwa i akceptacja społeczna dla rozwoju ruchu rowerowego stanowią bardzo istotne elementy wpływające na zwiększenie udziału transportu rowerowego w strukturze transportu województwa.</p> <p>Na poczucie bezpieczeństwa uczestników ruchu wpływają dwa czynniki: właściwie rozwijana infrastruktura oraz odpowiednio przygotowany uczestnik ruchu.</p> <p>Obecnie odnotowuje się niski poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu rowerowego, a także niewystarczającą społeczną akceptację wobec obserwowanego wzrostu ruchu rowerowego, zwłaszcza w obszarach miejskich. Te elementy, pomimo często dostępnej infrastruktury rowerowej, decydują o rezygnacji z wyboru roweru jako środka transportu, szczególnie jeżeli uczestnikami ruchu są dzieci.</p> <p>Dotychczas kładziono bardzo mały nacisk na edukację w tym zakresie, która odgrywa kluczową rolę w wypracowaniu właściwych postaw uczestników ruchu. Brak „wychowania komunikacyjnego” skierowanego do wszystkich uczestników ruchu drogowego (zarówno rowerzystów jak i kierowców) znacząco utrudnia osiągnięcie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i wzajemnej akceptacji.</p>
Wytyczne kierunkowe	<p>Dla poprawy bezpieczeństwa i wzrostu społecznej akceptacji niezbędne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ upowszechnianie i promocja właściwych rozwiązań technicznych wpływających bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa, ▪ promowanie bezpiecznej i kulturalnej jazdy, zachowań dających poczucie (wzrost) bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu, piętnowanie agresji na drodze, ▪ podjęcie szerokich działań edukacyjnych skierowanych do podmiotów zaangażowanych w realizację infrastruktury rowerowej, ▪ podjęcie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych, skierowanych do uczestników ruchu, mających na celu wskazanie korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu, ▪ promowanie turystyki rowerowej, gdyż pozytywne doświadczenia z uczestnictwa w najbardziej rozpowszechnionej formie użytkowania roweru przekładają się na częstsze korzystanie z roweru w podróżach codziennych.



Działania regionalne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ współpraca z gremiami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego, edukację i promocję, ▪ opracowanie i wdrażanie Strategii edukacji i promocji rowerowej regionu, której celem jest upowszechnianie wiedzy o korzyściach z rozwoju ruchu rowerowego i jego bezpieczeństwie.
Cel 3. Zarządzanie rozwojem systemu transportu rowerowego	
Obszar problemowy	<p>Tworzenie systemu transportu rowerowego wymaga skutecznego i sprawnego systemu zarządzania, który jest kluczowym elementem w procesie tworzenia efektywnych udogodnień dla ruchu rowerowego. Poza kilkoma znaczącymi ośrodkami miejskimi w Polsce nie ma wielu przykładów świadomego podejścia do procesu zarządzania mobilnością rowerową. Powszechnym problemem jest brak koordynacji działań pro-rowerowych i systemowego podejścia do prowadzenia polityk rowerowych, zarówno na poziomie regionalnym jak i lokalnym, a także brak mechanizmów współpracy wszystkich interesariuszy. Prowadzi to do sytuacji, gdy inwestycje często są ze sobą niespójne, a nawet rozbieżne. Problem jest szczególnie istotny jeżeli dążymy do włączenia systemu rowerowego w strukturę podróży multimodalnych, do powiązania go z infrastrukturą towarzyszącą, czy w końcu z budową świadomości na temat korzyści płynących z ruchu rowerowego.</p> <p>W celu skutecznej budowy systemu transportu rowerowego i tworzenia efektywnych udogodnień dla ruchu rowerowego konieczne jest zatem włączenie w pracę samorządów elementów zarządzania, w tym włączenie zagadnień rowerowych w zakres obowiązków urzędników JST.</p> <p>Stworzenie w urzędzie stabilnego, ustrukturyzowanego procesu zarządzania rozwojem systemu transportu rowerowego jest co najmniej równie istotne, jak ilość środków finansowych przekazywana przez samorząd bezpośrednio na infrastrukturę rowerową.</p>
Wytyczne kierunkowe	<p>Dla właściwego zarządzania infrastrukturą rowerową województwa niezbędne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ stworzenie narzędzi administracyjnych, poprzez powołanie w strukturach administracyjnych samorządów specjalistów ds. rozwoju ruchu rowerowego - „oficerów rowerowych”, do których kompetencji należy kreowanie, koordynacja, wdrażanie i monitorowanie polityki rowerowej samorządu, a także wielopłaszczyznowa współpraca zapewniająca wdrażanie właściwych rozwiązań technicznych i planistycznych, ▪ stworzenie narzędzi proceduralnych, obejmujących przede wszystkim włączenie w procedury projektowe wymogu uzyskania opinii <u>specjalisty ds. rozwoju ruchu rowerowego</u> działającego w zakresie kompetencji jednostki, która go powołuje. Bardzo istotna jest również współpraca jednostek różnych szczebli oraz innych interesariuszy danego obszaru w zakresie poszukiwania rozwiązań koncepcyjnych ze szczególnym uwzględnieniem niezbędnych powiązań tworzących system, ▪ stworzenie narzędzi technicznych, wymiana wiedzy o istniejących oraz planowanych inicjatywach rowerowych w regionie, a także ogólnodostępne gromadzenie i prezentowanie tych informacji za pomocą regionalnego portalu internetowego. Powiązanie portalu z informacją przestrzenną stanowi istotne wsparcie dla projektowania powiązań systemowych. Portal musi pełnić rolę integrującą wiedzę o najlepszych praktykach, bieżących działaniach inwestycyjnych i koncepcyjnych wszystkich interesariuszy na danym obszarze, a także umożliwiać sieciowanie współpracy pomiędzy partnerami, ▪ stworzenie narzędzi finansowych, gwarantujących wsparcie dla działań realizujących założenia DPR.
Działania regionalne	<ul style="list-style-type: none"> ▪ powołanie specjalisty ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim wraz z zespołem, odpowiedzialnego za wdrażanie DPR, ▪ powołanie Zespołów doradczych: <ul style="list-style-type: none"> – Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim, – Zespół urzędników rowerowych w regionie, ▪ uruchomienie i obsługa Portalu Dolnośląskiej Polityki Rowerowej, ▪ udostępnianie i propagowanie dokumentów powstałych w ramach DPR.



4. NARZĘDZIA DPR

4.1. Narzędzia planistyczno- projektowe

Bardzo ważnym elementem DPR jest koordynacja działań planistycznych na szczeblu regionalnym i lokalnym. Przygotowanie dokumentów planistycznych i strategicznych, powiązanych ze sobą merytorycznie i przestrzennie, jest kluczowe dla osiągnięcia celu związanego z rozwojem systemu transportu rowerowego w zakresie spójności tego systemu.

W ramach narzędzi planistyczno – projektowych należy opracować:

- koncepcję sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego wraz z opracowaniami obejmującymi koncepcje techniczno – finansowe dla wybranych tras głównych,
- standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego.



KONCEPCJA SIECI GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Głównym, regionalnym narzędziem planistycznym jest **Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego** (stanowiąca element DPR), która w uzgodnieniu z samorządami lokalnymi:

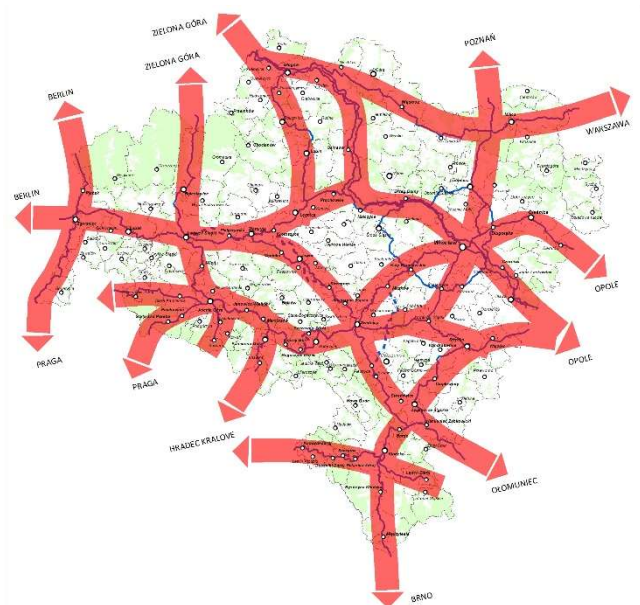
- określi szczegółowy przebieg korytarzy głównych tras rowerowych w przestrzeni województwa,
- zdefiniuje zasady planowania tras rowerowych w obszarach realizacji DPR wskazanych w w/w dokumencie.

REKOMENDACJE DLA POZIOMU LOKALNEGO

W celu zapewnienia spójności działań na poziomie regionalnym i lokalnym, założenia tego dokumentu należy implementować do dokumentów wszystkich szczebli.

Narzędziem wdrażania DPR na poziomie lokalnym, są:

- na obszarach powiatów - **Powiatowe Strategie Rozwoju Ruchu Rowerowego**, których szczegółowy zakres stanowi załącznik nr 10.2,
- na obszarach miejskich - **Miejskie koncepcje rozwoju tras rowerowych**, stanowiące załączniki do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.



TAB. NR 1. Systematyka dokumentacji rowerowej regionu

DOKUMENT	ZAKRES DOKUMENTU	INSTYTUCJA OPRACOWUJĄCA	POZIOM
Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego	Uszczegółowienie przebiegu głównych tras rowerowych wg korytarzy określonych w DPR wraz z wytycznymi dla regionalnych i lokalnych dokumentów planistycznych i strategicznych	samorząd województwa dolnośląskiego	regionalny
Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego	Zasady planowania infrastruktury rowerowej	samorząd województwa dolnośląskiego	regionalny
	Zasady projektowania infrastruktury rowerowej		
	Wymogi techniczne infrastruktury rowerowej na terenie województwa dolnośląskiego		
	Określenie zasad wdrażania standardów		
Powiatowe Strategie Rozwoju Ruchu Rowerowego	Planowanie/ wdrażanie sieci głównych tras rowerowych	samorząd powiatowy	lokalny
	Planowanie systemu tras pozostałych		
	Planowanie systemu B&R		
	Planowanie systemu MOR-ów		
	Poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego		
	Edukacja rowerowa		
	Wytyczne dla regionalnych i lokalnych dokumentów planistycznych i strategicznych.		
	Monitoring		
Miejskie koncepcje rozwoju tras rowerowych jako załącznik do SUIKZP	Kierunki rozwoju systemu komunikacyjnych i rekreacyjnych tras rowerowych w mieście	samorząd miejski	lokalny

Rozwiązania przyjęte w rowerowych dokumentach lokalnych, powinny być zgodne z wizją rozwoju systemu rowerowego regionu przedstawioną w DPR (w *Koncepcji sieci głównych tras rowerowych dla województwa dolnośląskiego*). System tras głównych może być sukcesywnie rozbudowywany o nowe powiązania.

TAB. NR 2. Systematyka dokumentacji rowerowej regionu wdrażanie

POZIOM	DOKUMENT WDRAŻANY	DOKUMENTY WDRAŻAJĄCE
REGIONALNY	Koncepcja sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego	<ul style="list-style-type: none"> - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego - plany zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych - projekty techniczne, wykonawcze, drogowe
LOKALNY	Powiatowe strategie rozwoju ruchu rowerowego	<ul style="list-style-type: none"> - plany zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych, - studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, - projekty techniczne, wykonawcze, drogowe
	Miejskie koncepcje rozwoju tras rowerowych	<ul style="list-style-type: none"> - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. - projekty techniczne, wykonawcze, drogowe



STANDARDY PROJEKTOWE I WYKONAWCZE DLA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

Elementem istotnie przyczyniającym się do kreacji spójnego systemu transportu rowerowego a także podniesienia walorów użytkowych oraz atrakcyjności infrastruktury rowerowej w tym poprawy bezpieczeństwa jego użytkowników, jest określenie i wprowadzenie jednolitego systemu zasad projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej realizowanej w województwie dolnośląskim.

Dokumentem, który określa te zasady oraz wymogi projektowe i techniczne jakim powinna odpowiadać infrastruktura rowerowa są **Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego**, stanowiące integralny element Dolnośląskiej Polityki Rowerowej (załącznik nr 10.3). Określają one warunki techniczne dla planowania, projektowania, wykonywania i utrzymania infrastruktury rowerowej na terenie województwa dolnośląskiego. Do stosowania Standardów zobowiązuje się Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego oraz wszystkie jednostki organizacyjne województwa.

REKOMENDACJE DLA POZIOMU LOKALNEGO

Dla pozostałych jednostek samorządu terytorialnego Standardy powinny służyć jako wytyczne na wszystkich etapach projektowania i wykonywania infrastruktury rowerowej.

Rekomenduje się powszechne stosowanie Standardów przy opracowywaniu oraz wdrażaniu rowerowych projektów inwestycyjnych.

Zagadnienia niezwykle istotnie w procesie planistycznym to przede wszystkim zacieśnianie współpracy wewnątrz urzędów JST, otwarcie na konsultacje planów i projektów inwestycyjnych (sugestie osób zaangażowanych w rozwój ruchu rowerowego mogą być źródłem cennych informacji) czy też uzupełnianie, doprecyzowywanie i rozpowszechnianie rozwiązań projektowych o dobre praktyki w projektowaniu infrastruktury rowerowej, które są niedoprecyzowane w obowiązujących przepisach.

4.2. Narzędzia organizacyjne (administracyjno - techniczne)

W ramach narzędzi organizacyjnych DPR rekomenduje:

- powołanie w strukturach administracyjnych samorządów wszystkich szczebli (regionalny, lokalny) komórek odpowiedzialnych za rozwój ruchu rowerowego, w tym **specjalistów ds. rozwoju ruchu rowerowego**,
- stworzenie i prowadzenie przez samorząd regionalny interaktywnego narzędzia komunikacji i wymiany informacji w postaci portalu i geoportalu DPR.

SPECJALIŚCI DS. ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO

W strukturach Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego konieczne jest powołanie urzędników zajmujących się szeroko rozumianą polityką rowerową. W Instytucie Rozwoju Terytorialnego - samorządowej jednostce organizacyjnej województwa dolnośląskiego - zostanie powołane stanowisko **specjalisty ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim**.



W związku ze złożonością zagadnień związanych z wdrażaniem DPR na poziomie regionalnym i jej koordynacyjnego charakteru **specjalista ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim** odpowiadać będzie za kreowanie, koordynowanie, wdrażanie i kontrolowanie Dolnośląskiej Polityki Rowerowej, a także zapewnienie tym procesom koniecznego wsparcia, w tym finansowego. Specjalista ds. rozwoju ruchu rowerowego będzie kluczowym pośrednikiem pomiędzy szczeblem politycznym, a szczeblem wykonawczym w regionie.

Do podstawowych zadań i obowiązków specjalisty ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim, należeć będą, m.in.:

- współpraca zewnętrzna: z powiatami, gminami, innymi regionami, instytucjami i organizacjami, w tym z WRBRD,
- współpraca wewnętrzna: z poszczególnymi wydziałami i jednostkami UMWD oraz innymi instytucjami oraz organizacjami społecznymi,
- organizacja prac zespołu ds. rozwoju ruchu rowerowego,
- przygotowanie corocznych budżetów i harmonogramów działań wdrażających DPR,
- podejmowanie działań administracyjnych, w tym uzgadnianie i opiniowanie dokumentów pod kątem zgodności z DPR, w tym ze Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego i z Koncepcją sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego,
- planowanie, programowanie i nadzór nad rowerowymi inwestycjami regionalnymi,
- zbieranie i wykorzystanie informacji zwrotnej od użytkowników,
- poszukiwanie pozabudżetowych źródeł finansowania inwestycji rowerowych,
- monitoring inwestycji rowerowych w regionie – baza danych o istniejących i planowanych inwestycjach,
- współpraca z Instytutem Rozwoju Terytorialnego przy tworzeniu oraz rozwijaniu portalu i geoportalu DPR, a także przy realizacji rowerowych projektów koncepcyjnych,
- audyt rowerowy i ocena inwestycji rowerowych,
- propagowanie idei mobilności rowerowej w regionie (działania edukacyjne, promocyjne),
- działania lobbujące konieczne zmiany legislacyjne, formułowanie projektów zmian prawnych, opinii i stanowisk kierowanych do władz krajowych zarówno w imieniu regionu, jak i innych podmiotów z obszaru województwa,
- współpraca z sąsiednimi województwami i krajami (Kraj związkowy Saksonii i Republika Czeska) w zakresie harmonizacji powiązań rowerowych,
- podnoszenie kwalifikacji kadry zajmującej się koordynacją DPR i wymiana know-how: udział w szkoleniach, konferencjach, stażach, organizacja spotkań, etc.

Rekomenduje się również powołanie **zespołów doradczych**, których celem jest uruchomienie interdyscyplinarnych forów dyskusji oraz stworzenie płaszczyzny współpracy regionu, gmin, powiatów, ekspertów oraz organizacji pozarządowych. Będzie to:

- **Zespół ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim**, składający się z przedstawicieli wydziałów UMWD odpowiedzialnych za rozwój regionalny, transport, zdrowie, turystykę, promocję i edukację, z przedstawicieli przewoźników, instytucji mogących mieć wpływ na rozwój ruchu rowerowego a także organizacji pozarządowych działających na rzecz rozwoju ruchu rowerowego.



- **Zespół urzędników rowerowych w regionie**, składający się z przedstawicieli gmin i powiatów, odpowiedzialnych za rozwój ruchu rowerowego, który okresowo omawia poszczególne problemy, doświadczenia i aspekty rozwoju polityki rowerowej. Dynamiczny proces polityki rowerowej regionu i poszczególnych gmin jest systematycznie audytowany. Rezultaty audytu są dyskutowane w gronie wszystkich gmin i mają wpływ na kształt działań na poziomie regionu.

REKOMENDACJE DLA POZIOMU LOKALNEGO

Rekomenduje się powołanie w strukturach urzędów gmin i powiatów komórek odpowiedzialnych za rozwój ruchu rowerowego, np. specjalisty ds. rozwoju ruchu rowerowego (oficera rowerowego), do którego kompetencji należy kreowanie, koordynacja, wdrażanie i monitorowanie polityki rowerowej samorządu, w tym przede wszystkim:

- współpraca zewnętrzna – z regionem, powiatem, gminami sąsiednimi, instytucjami i organizacjami społecznymi, naukowymi,
- współpraca wewnętrzna – z wydziałami urzędu, z lokalnymi instytucjami i organizacjami społecznymi,
- opracowanie lokalnych dokumentów rowerowych,
- planowanie, wdrażanie i kontrola inwestycji rowerowych,
- opiniowanie projektów dotyczących tras rowerowych, a także inwestycji, mających wpływ na ruch rowerowy,
- monitoring inwestycji rowerowych,
- edukacja i promocja mobilności rowerowej,
- działania lobbujące konieczne zmiany legislacyjne (współpraca z regionem).

Ważne jest, aby oficerowie rowerowi byli umocowani w strukturze urzędu tak, aby mieć rzeczywiste kompetencje w zakresie skutecznego wdrażania polityki rowerowej regionu, powiatu, czy też gminy. Niezwykle ważne jest włączenie w procedury projektowe wymogu uzyskania opinii oficera rowerowego, działającego w zakresie kompetencji jednostki, która go powołuje. Bardzo istotna jest również współpraca jednostek różnych szczebli oraz innych interesariuszy danego obszaru nad rozwiązaniami koncepcyjnymi, ze szczególnym uwzględnieniem niezbędnych powiązań tworzących system.

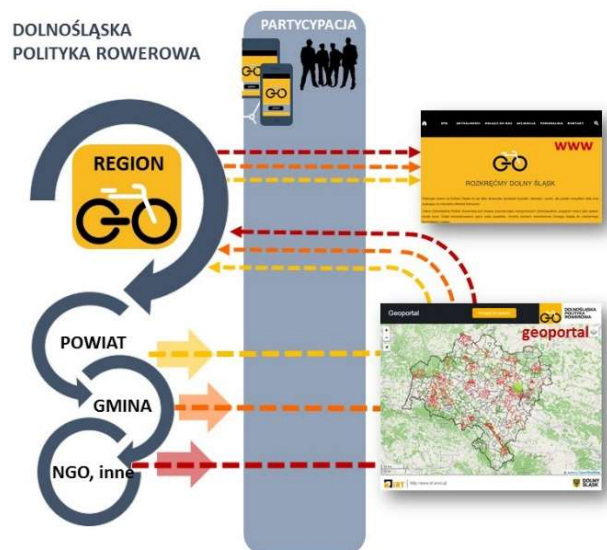
PORTAL DOLNOŚLĄSKIEJ POLITYKI ROWEROWEJ

Narzędziem wspomagającym proces zarządzania rozwojem transportu rowerowego w województwie i wdrażania DPR na poziomie regionalnym i lokalnym jest Portal Dolnośląskiej Polityki Rowerowej, wspierający wymianę informacji i współpracę wielu środowisk. Stąd głównymi celami stworzenia portalu jest ułatwienie dostępu i wymiany informacji oraz współpracy wszystkich adresatów DPR.

Portal stanowi ogólnodostępną aplikację działającą w oknie przeglądarki internetowej, wyposażoną w portal mapowy (<http://geodpr.irt.wroc.pl:8080/dpr/>) umożliwiający wizualizację wielu informacji na mapie.

Portal Dolnośląskiej Polityki Rowerowej umożliwia:

- **DOSTĘP DO INFORMACJI** – na stronach portalu – www.dpr.irt.wroc.pl - dostępna jest informacja:
 - o postępach realizacji, wdrażania i rozpowszechniania idei Dolnośląskiej Polityki Rowerowej w województwie dolnośląskim,
 - o aktualnych trendach i dobrych rozwiązaniach z zakresu kształtowania systemów transportu rowerowego,
 - o przebiegu sieci głównych tras rowerowych województwa,



- o przebiegach istniejących i planowanych tras rowerowych w gminach,
- o powiązaniach tras rowerowych z systemem transportu zbiorowego.
- **WYMIANĘ INFORMACJI** – w celu koordynacji rozwiązań projektowych poziomu lokalnego portal daje możliwość przesyłania on-line koncepcji gminnych i powiatowych, które następnie zostają zwizualizowane na mapie województwa. Umożliwia to ocenę spójności przyjętych

rozwiązań z przebiegiem tras głównych oraz ocenę spójności rozwiązań w sąsiednich jednostkach.

- **PARTYCYPACJĘ** – w ramach portalu została przygotowana aplikacja na urządzenia mobilne umożliwiająca przeprowadzanie otwartych konsultacji projektowanych lub wdrażanych rozwiązań.

4.3. Narzędzia edukacyjno – promocyjne

STAREGIA EDUKACJI I PROMOCJI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO

W celu skutecznego wpływania na bezpieczeństwo ruchu rowerowego i akceptację społeczną konieczne są systemowe działania edukacyjne i promocyjne prowadzone równoległe z wdrożeniami infrastrukturalnymi oraz zmianami legislacyjnymi, które priorytetowo traktują niechronionych uczestników ruchu, redukując jednocześnie niebezpieczne zachowania wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Rolą działań edukacyjnych i promocyjnych jest upowszechnianie wiedzy na temat korzyści płynących z wykorzystania roweru jako codziennego środka transportu, promowanie jazdy na rowerze, zwłaszcza Jej zasadnicze założenia to m.in.:

wśród najmłodszych, popularyzacja zasad bezpiecznej jazdy na rowerze. Należy jednak mieć na uwadze, że działania promocyjne i edukacyjne mają szansę skutecznie zaowocować dopiero przy odpowiedniej jakości infrastruktury i stanowionego prawa.

Cele, jakie stawia sobie Samorząd Województwa w DPR, dotyczące popularyzacji ruchu rowerowego oraz wzrostu wiedzy i akceptacji społecznej dla jego rozwoju, realizowane będą poprzez działania określone w **Strategii edukacji i promocji rowerowej województwa dolnośląskiego**.

PROMOCJA, INFORMACJA

- uświadamianie korzyści z rozwijania różnych form aktywności mobilnej,
- propagowanie nowego aktywnego modelu życia,
- przygotowanie i wykorzystanie pakietu promocyjnego (logotyp i kampanie społeczne promujące ruch rowerowy).

EDUKACJA

- upowszechnianie zasad dotyczących bezpieczeństwa ruchu rowerowego,
- upowszechnianie wiedzy o korzyściach zdrowotnych z jazdy rowerowej,
- upowszechnianie wiedzy o ekologicznej roli ruchu rowerowego,
- upowszechnianie wiedzy o negatywnych skutkach motoryzacji.

REKOMENDACJE DLA POZIOMU LOKALNEGO

Propozycje zawarte w Strategii edukacji i promocji rowerowej województwa dolnośląskiego powinny zostać uszczegółowione lokalnie na etapie opracowywania powiatowych i miejskich strategii rozwoju ruchu rowerowego.

Zaleca się prowadzenie działań edukacyjnych w dwóch aspektach, jako:

- **EDUKACJA WŁASNA**, polegająca na prowadzeniu działań edukacyjnych służących upowszechnianiu, wśród pracowników jednostek samorządowych, wiedzy w zakresie następujących obszarów:
 - planowania i projektowania nowoczesnej infrastruktury rowerowej,
 - zarządzania polityką rowerową,
 - konieczności współpracy JST z innymi instytucjami, w działaniach na rzecz rozwoju ruchu rowerowego,
 - technik promowania roweru,
 - tworzenia rowerowych produktów turystycznych,
 - możliwości edukacji rowerowej w szkołach (zakres, metody, możliwości współpracy z JST),
 - korzyściach z jazdy rowerem (zdrowotnych, środowiskowych, komunikacyjnych),
 - upowszechniania dobrych praktyk.
- **EDUKACJA MIESZKAŃCÓW** – wszystkich uczestników ruchu drogowego.

**WSPÓŁPRACA Z GREMIAMI ODPOWIEDZIALNYMI ZA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO**

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w odniesieniu do rowerzystów, jako jednych z niechronionych uczestników ruchu, w ramach Dolnośląskiej Polityki Rowerowej jest jednym z kluczowych priorytetów (Cel 2). Jak to określono w działaniach do celu 2, poczucie bezpieczeństwa i akceptacja społeczna dla rozwoju ruchu rowerowego stanowią bardzo istotne elementy wpływające na zwiększenie udziału transportu rowerowego w strukturze transportu województwa. Działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa muszą opierać się o szeroką współpracę gremiów mających na ten aspekt wpływ. W obszarze oddziaływania regionalnego jednym z kluczowych gremiów, które skupia wokół swojej działalności najważniejsze instytucje mające wpływ na kształtowanie się bezpieczeństwa ruchu drogowego jest Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego - WRBRD. Rada zgodnie z zapisem ustawowym jest zespołem koordynującym, inspirującym oraz określającym kierunki działania administracji publicznej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Do zadań Rady należą:

- pobudzanie i inicjowanie stosownych działań szkoleniowych, w tym ratownictwa drogowego, edukacyjnych, opiniotwórczych i promocyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na drogach,
- wspieranie działań zmierzających do pozyskiwania dodatkowych środków finansowych na działalność programową zarówno z resortu transportu, jak i innych dotacji celowych,
- zatwierdzanie planu wydatków WORD-ów w części przeznaczonych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- integrowanie działań różnych instytucji w celu realizacji konkretnych propozycji wpływających na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- opracowywanie regionalnych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- inicjowanie współpracy między województwami,
- analizowanie i ocenianie podejmowanych zadań.

Zakres zadań zapewnia możliwości wdrażania konkretnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa od edukacji, poprzez współpracę, do wdrożeń

konkretnych rozwiązań technicznych. Gremium, które skupia się wokół WRDRD zapewnia, że inicjowane działania mają możliwość, poprzez zaangażowane instytucje, wejść w życie we wszystkich obszarach oddziaływania na bezpieczeństwo oraz na wszystkich szczeblach administracji.

Skład WRDRD obejmuje przedstawicieli:

- Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego - Marszałka Województwa Dolnośląskiego jako przewodniczącego – wraz z wydziałami, służbami i jednostkami odpowiedzialnymi na infrastrukturą transportową,
- Komendy Wojewódzkiej Policji,
- Pogotowia Ratunkowego,
- Dolnośląskiego Kuratorium Oświaty,
- Dolnośląskiego Inspektoratu Transportu Drogowego,
- Komendy Wojewódzkiej Straży Pożarnej,
- jednostek samorządu terytorialnego poziomu lokalnego,
- Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego,
- Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego,
- Urzędu Wojewódzkiego,
- uczelni wyższych,
- Polskiego Związku Motorowego,
- Kolei Dolnośląskich.

Skupienie się wokół tego gremium pozwala na efektywne działania na rzecz bezpieczeństwa z partnerami będącymi członkami WRDRD. Jednocześnie, dzięki takiemu gremium, w ramach prowadzonej współpracy tych jednostek z innymi partnerami, możliwe jest szerokie rozprzestrzenianie działań właściwie we wszystkich obszarach gdzie bezpieczeństwo odgrywa istotną rolę, m.in. w zakresie ruchu rowerowego.

Jednym z kluczowych działań organizacyjnych w ramach wdrażania Dolnośląskiej Polityki Rowerowej jest powołanie Pełnomocnika Marszałka ds. rozwoju ruchu rowerowego. Stąd konieczne jest, aby członkiem WRBRD był Pełnomocnik Marszałka ds. rozwoju ruchu rowerowego i aktywnie współpracował na rzecz poprawy bezpieczeństwa.



5. ADRESACI I PODMIOTY WDRAŻAJĄCE DPR

Dolnośląska Polityka Rowerowa jest istotnym elementem polityki transportowej województwa. Podmiotem odpowiedzialnym za jej wdrażanie jest Samorząd Województwa Dolnośląskiego, który w procesie realizacji Polityki będzie współpracował z wieloma podmiotami zarówno powiązanymi z nim kompetencyjnie, jak i niezależnymi. W ramach bezpośrednich kompetencji samorząd województwa wraz z jednostkami mu podległymi będzie odpowiedzialny za działania koordynujące, m.in. planistyczne, projektowe, edukacyjne, promocyjne, organizacyjne i realizacyjne (np. budowa tras rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich).

Wdrażanie polityki nie będzie skuteczne bez zaangażowania innych jednostek, w tym przede

wszystkim samorządów lokalnych, które oprócz stymulowania rozwoju spójnego systemu rowerowego w skali lokalnej odpowiedzialne są za finansową realizację zaplanowanych przedsięwzięć na „własnym” terenie. Samorząd województwa będzie wspierał ich działania wpisujące się w założenia DPR.

Dlatego też Dolnośląska Polityka Rowerowa skierowana jest do realizatorów polityki rowerowej – decydentów, urzędników, pracowników jednostek samorządowych, instytucji branżowych, projektantów, ekspertów, NGO, regionów sąsiednich, przedsiębiorców, mediów, a także do wszystkich mieszkańców regionu.



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA

Samorząd regionalny realizuje działania dotyczące rozwoju transportu rowerowego w ramach wojewódzkich programów i projektów współfinansowanych ze środków własnych i zewnętrznych oraz udziela finansowego wsparcia projektom realizowanym przez jednostki niezależne, odpowiada za działania o charakterze koordynacyjnym, m.in. planistyczne, projektowe, edukacyjne, promocyjne, organizacyjne i realizacyjne (np. budowa tras rowerowych w ciągach dróg wojewódzkich), pełni rolę lobbyisty, mediatora i stymulatora działań na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i transgranicznym, bierze udział w procesie kształtowania nowych regulacji prawnych dot. rozwoju transportu rowerowego – formułuje opinie i stanowiska kierowane do władz krajowych, zarówno w imieniu własnym, jak i innych podmiotów z obszaru województwa.

Jego działania mają charakter koordynacyjny, zapewniający spójność prowadzonych działań prorowerowych w regionie.

SAMORZĄD LOKALNY

W proces bezpośredniej realizacji dokumentu DPR zaangażowane są samorzady lokalne, które odpowiadają w swoich kompetencjach za stymulowanie i projektowanie rozwoju spójnego systemu rowerowego w skali powiatu i wchodzących w jego skład gmin. Samorząd lokalny inicjuje i finansuje działania umożliwiające mieszkańcom przemieszczanie się rowerem oraz opracowuje zasady zarządzania infrastrukturą rowerową; jest również odpowiedzialny za realizację zaplanowanych przedsięwzięć.

**ZARZĄDCY DRÓG
I KOLEI**

W procesie budowy, rozbudowy lub modernizacji infrastruktury rowerowej konieczny jest udział zarządców dróg i kolei, których kompetencje mają duży wpływ na zaproponowane rozwiązania rozwoju sieci rowerowej, a następnie na jej utrzymanie i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu. Zaangażowanie tej grupy adresatów pozwala na właściwe planowanie infrastruktury rowerowej, która powstaje często przy okazji realizacji inwestycji infrastruktury drogowej czy kolejowej bez powiązań z lokalnymi koncepcjami rowerowymi.

WR BRD⁶

W zakresie podnoszenia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także poziomu społecznej akceptacji dla wdrażania udogodnień dla rowerzystów konieczne są systemowe działania edukacyjne i informacyjne. Włączenie w ten proces Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest niezbędne dla popularyzacji właściwych dla ruchu rowerowego rozwiązań, skierowanych do zarządców dróg, służb bezpieczeństwa, jednostek samorządu terytorialnego, a przede wszystkich uczestników ruchu.

**ZARZĄDCY
TERENÓW LEŚNYCH,
CHRONIONYCH,
NADRZECZNYCH**

W procesie budowy, rozbudowy lub modernizacji infrastruktury rowerowej konieczny jest udział zarządców obszarów, na których zwykle odbywa się ruch rowerowy o charakterze rekreacyjno-turystycznym, takimi jak: lasy, przyrodnicze obszary chronione, tereny nadrzeczne. Ich kompetencje mają duży wpływ na zaproponowane rozwiązania rozwoju sieci rowerowej. Zaangażowanie tej grupy adresatów pozwala na właściwe planowanie infrastruktury rowerowej, zapewniające kanalizowanie ruchu rowerowego, a tym samym ochronę zarządzanych przez siebie obszarów, która może powstawać przy okazji inwestycji prowadzonych przez te instytucje.

**MIESZKAŃCY,
STOWARZYSZENIA,
ORGANIZACJE
POZARZĄDOWE**

Tworzenie systemu transportu rowerowego bezwzględnie wymaga współpracy z mieszkańcami oraz związkami gmin, stowarzyszeniami i organizacjami pozarządowymi. Ich udział jest konieczny ze względu na wiedzę o faktycznych potrzebach, aktualnych problemach, a także możliwościach i kierunkach rozwoju mobilności rowerowej. Zaangażowanie tej grupy adresatów znacznie przyczynia się do aktywizacji obywateli, a także do minimalizowania konfliktów. Grupa ta jest ważnym propagatorem i jednocześnie odbiorcą działań edukacyjnych i promocyjnych.

**PARTNERZY
Z PAŃSTW
I WOJEWÓDZTW
OŚCIENNYCH**

Dla prowadzenia działań o zasięgu ponadregionalnym i międzynarodowym konieczna jest współpraca z partnerami ościennymi - zagranicznymi i krajowymi. Ich rola jest ważna dla stworzenia spójnego systemu transportu rowerowego na styku województwa dolnośląskiego z Republiką Czeską, Republiką Federalną Niemiec oraz województwami: lubuskim, wielkopolskim i opolskim. Niezbędne jest skonfrontowanie działań prowadzonych przez partnerów z zamierzeniami planowanymi w regionie, korzystanie z dobrych praktyk i wypracowanie wspólnych kierunków działań.

EKSPERCI

Na etapie planowania i realizacji infrastruktury rowerowej współpraca z ekspertami w dziedzinie ruchu rowerowego i wsparcie środowisk naukowych zajmujących się zarówno zagadnieniami z zakresu technicznych rozwiązań transportowych, jak i kwestiami społecznymi, socjologicznymi, marketingowymi oraz medycyny i sportu, pozwala na wdrażanie sprawdzonych i dobrych rozwiązań rowerowych.

PRZEDSIĘBIORCY

Podmioty społeczno-gospodarcze tworzące różne formy przedsiębiorczości i zatrudnienia; oparte o produkt rowerowy lub/i popierające mobilność rowerową poprzez stosowanie zachęt i ułatwień dla pracowników dojeżdżających na rowerach. Oba typy mogą się skutecznie przyczynić do popularyzacji transportu rowerowego, uzyskując korzyści bezpośrednie, związane z korzyściami biznesowymi, jak i pośrednie, w postaci poprawy stanu zdrowia i większej efektywności pracowników.

⁶ Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

**MEDIA**

W proces promocji ruchu rowerowego oraz prowadzenia działań edukacyjnych, oprócz samorządów i pozostałych adresatów polityki, włączone są ponadto media wpływające na świadomość i wybory odbiorców oraz gwarantujące szerokie rozpowszechnianie informacji o roli roweru i możliwościach jego wykorzystania.

6. ZGODNOŚĆ CELÓW DPR Z POLITYKAMI NADRZĘDNYMI

Przyjęte w Dolnośląskiej Polityce Rowerowej cele są spójne z założeniami głównych europejskich i krajowych dokumentów strategicznych, m.in. takich jak:

- *Biała Księga Unii Europejskiej*, która przewiduje „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” oraz zakłada zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r., eliminację ich z miast do 2050 r., osiągnięcie wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.
- *Pakt Amsterdamski*⁷, który określa zasady agendy miejskiej UE. Celem jest usprawnienie oraz mobilizacja miast w inwestowanie w kluczowe obszary kształtowania polityki miejskiej, w tym, m.in. dostosowanie do zmian klimatycznych, jakość powietrza i mobilność miejska.
- *Strategia Rozwoju Kraju 2020*⁸, która odnosi się do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030)*,⁹ określającej działania związane m.in. z promowaniem komunikacji pieszej i rowerowej, realizacją rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej i funkcjonalnej podsystemów transportowych oraz tworzeniem warunków do integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych.
- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*¹⁰, gdzie podkreślono znaczenie działań służących

poprawie dostępności transportowej, w szczególności w odniesieniu do obszarów funkcjonalnych. W Koncepcji zakłada się wdrażanie zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury, w tym komunikację rowerową, mając również na uwadze bezpieczne trasy rowerowe oraz systemy wypożyczania i przechowywania rowerów.

- *Polityka Klimatyczna Polski*¹¹, która uwzględnia w swoich celach poprawę infrastruktury dla rowerzystów oraz promocję wykorzystania rowerów w instrumentach prawno-administracyjnych i edukacyjnych.
- *Polityka Transportowa Państwa*¹², która zwraca uwagę na kwestię bezpieczeństwa rowerzystów i konieczność zmian prawnych oraz budowy infrastruktury, a także promocję roweru jako ekologicznego środka transportu.
- *Strategia Rozwoju Sportu*¹³, która podkreśla konieczność rozbudowy urządzeń dla rekreacji masowej, takiej jak trasy rowerowe oraz promocję turystyki aktywnej.

Sformułowane cele Dolnośląskiej Polityki Rowerowej odnoszą się również do założeń dokumentów regionalnych, przede wszystkim do *Strategii Rozwoju*

⁷Pakt Amsterdamski podpisany został 30 maja 2016 r. w Amsterdamie.

⁸Strategia Rozwoju Kraju 2020, przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2012 r.

⁹Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030), przyjęta uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

¹⁰Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r.

¹¹Polityka Klimatyczna Polski. Strategie redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 4 listopada 2003 r.

¹²Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 27 czerwca 2005 r.

¹³Strategia Rozwoju Sportu w Polsce do roku 2015, Ministerstwo Sportu, Warszawa, styczeń 2007 r.



Województwa Dolnośląskiego 2020¹⁴, której celem jest m.in. zrównoważony transport i poprawa dostępności transportowej, a także ochrona środowiska naturalnego, efektywne wykorzystanie zasobów oraz dostosowanie do zmian klimatu i poprawa poziomu bezpieczeństwa, a także rozwój turystyki.

Cele niniejszej Polityki, powinny być brane pod uwagę w ocenie projektów realizowanych w ramach programów i polityk regionalnych współfinansowanych przez Samorząd Województwa.

7. MONITORING

Monitoring wdrażania Dolnośląskiej Polityki Rowerowej prowadzony będzie w oparciu o poniższe wskaźniki oceniające poziom realizacji celów szczegółowych DPR.

CEL 1. Rozwój systemu transportu rowerowego

- Liczba powiatów z przyjętą Powiatową Strategią Rozwoju Ruchu Rowerowego (PSRRR),
- Liczba miast z przyjętą Koncepcją tras rowerowych,
- Liczba projektów koncepcyjnych zrealizowanych przez służby UMWD z uwzględnieniem udogodnień dla rowerzystów,
- Liczba projektów inwestycyjnych (w tym drogowych) zrealizowanych przez służby UMWD z uwzględnieniem udogodnień dla rowerzystów,
- Łączna długość dróg wojewódzkich, na których wprowadzono udogodnienia dla rowerzystów [km]¹⁵,
- Łączna długość nowych oznakowanych tras turystycznych i rekreacyjnych w województwie [km],
- Liczba nowych węzłów B&R w województwie¹⁶,
- Liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów w systemie B&R w województwie,
- Liczba nowych Miejsc Obsługi Rowerzystów (MOR) w województwie.

CEL 2. Poprawa bezpieczeństwa i wzrost społecznej akceptacji dla transportu rowerowego

- Udział podróży rowerem w strukturze podróży w województwie [%],
- Liczba wypadków z udziałem rowerzystów w województwie.

CEL 3. Zarządzanie rozwojem systemu transportu rowerowego

- Liczba JST zatrudniających specjalistów ds. rozwoju ruchu rowerowego lub pracowników pełniących ich obowiązki (z podziałem na gminy, powiaty i województwo),
- Liczba opinii do projektów drogowych ocenianych pod względem zgodności ze *Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego*, wydanych przez specjalistę ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim,
- Liczba opinii do projektów stałej organizacji ruchu ocenionych pod względem zgodności ze *Standardami projektowymi i wykonawczymi dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego*, wydanych przez specjalistę ds. rozwoju ruchu rowerowego w województwie dolnośląskim,
- Liczba odsłon portalu Dolnośląskiej Polityki Rowerowej.

Ze względu na różnorodność wskaźników niezwykle istotne jest zawiązanie szerokiej współpracy, umożliwiającej zbieranie i aktualizowanie danych. Wskaźniki obliczać należy każdorazowo przy przeprowadzaniu audytu wewnętrznego.

¹⁴Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020 (SRWD 2020), przyjęta w dniu 28 lutego 2013 r.

¹⁵Udogodnienia dla rowerzystów - drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów (w tym kontrapasy), drogi dla pieszych i rowerzystów, dopuszczenie ruchu rowerowego.

¹⁶ Dotyczy samodzielnych węzłów B&R oraz parkingów B&R będących częścią zintegrowanych węzłów przesiadkowych.



8. EWALUACJA

Audyt jest narzędziem ewaluacji polityki rowerowej. Stanowi on cykliczną ocenę wszystkich komponentów prowadzonej w regionie polityki rowerowej zarówno przez województwo dolnośląskie (audyt zewnętrzny), jak i przez gminy oraz powiaty (audyt wewnętrzny). Wyniki obu audytów są podstawą kolejnych edycji DPR.

Wyróżnia się dwa rodzaje audytów:

- **Audyt zewnętrzny**, polegający na ocenie zewnętrznej dotychczasowych efektów wdrażania Dolnośląskiej Polityki Rowerowej przez województwo dolnośląskie, w okresach co 7 lat.

Szczegółowy zakres audytu zewnętrznego sformułowany zostanie dla potrzeb jego pierwszej edycji. Zakres audytu w skali regionalnej zawierający zbiorczą ocenę stopnia wdrażania regionalnej polityki rowerowej, obejmować powinien co najmniej następujące elementy:

- badanie potrzeb użytkowników,
 - ✓ ocena sposobu zbierania informacji przez władze regionalne i lokalne - o potrzebach rowerzystów,
 - ✓ ocena sposobu zbierania informacji przez władze regionalne o rowerowych potrzebach władz lokalnych,
- badanie zarządzania i koordynacji,
 - ✓ ocena stopnia uwzględniania potrzeb rowerzystów,
 - ✓ ocena wsparcia polityki rowerowej przez regionalnych i lokalnych liderów
- badanie wdrażania polityki rowerowej poprzez uwzględnienie w dokumentach,
 - ✓ ocena stopnia uwzględniania polityki rowerowej w dokumentach planistycznych i strategicznych
- badanie zasobów kadrowych i finansowych,
 - ✓ ocena sposobu finansowania polityki rowerowej na poziomie regionalnym i lokalnym,
 - ✓ ocena stopnia zabezpieczenia potrzeb kadrowych w obsłudze ruchu rowerowego,

- **Audyt wewnętrzny, na poziomie regionu**, polegający na ocenie prowadzonych w gminach i powiatach działań realizujących założenia Dolnośląskiej Polityki Rowerowej. Ustala się przeprowadzanie cyklicznego audytu wewnętrznego co 4 lata.

Wdrażanie DPR w regionie będzie mierzone poprzez realizację zdefiniowanych celów, którym przypisano określone wskaźniki. Należy je obliczać każdorazowo przy przeprowadzaniu audytu wewnętrznego.

Szczegółowy zakres audytu wewnętrznego sformułowany zostanie dla potrzeb jego pierwszej edycji; powinien obejmować następujące zagadnienia:

- potrzeby użytkowników (badanie sposobu monitorowania potrzeb użytkowników przez władze),
- przywództwo i koordynacja (badanie istniejącego modelu zarządzania polityką rowerową),
- polityka w dokumentach,
- zasoby kadrowe i finansowe (badanie finansowych aspektów polityki rowerowej oraz zaplecza kadrowego),
- regionalna i powiatowa administracja drogowa (badanie działań regionalnej i powiatowej administracji drogowej podejmowane dla poprawy warunków ruchu rowerowego wciągach administrowanych dróg),
- ruch turystyczny i rekreacyjny (badanie stanu infrastruktury turystyki rowerowej),
- wspieranie lokalnej polityki rowerowej i partnerstw,
- zagospodarowanie przestrzenne i mobilność (badanie sposobu wspierania przez planowanie przestrzenne polityki rowerowej i mobilności),
- zbiorcza ocena stopnia wdrażania regionalnej polityki rowerowej.



9. RAMY CZASOWE I FINANSOWE

Realizacja celów i wdrażanie Dolnośląskiej Polityki Rowerowej jest procesem ciągłym, którego realizacja wymaga podjęcia działań o charakterze długoterminowym. Część elementów DPR będzie realizowana w perspektywie 2014-2020, jednak wiele przedsięwzięć wykracza poza ten okres finansowania. Z tej przyczyny nie określa się konkretnych ram czasowych wdrażania DPR.

Budowa infrastruktury rowerowej i promocja jazdy na rowerze, wymaga zaangażowania znacznych środków publicznych. Sieć dróg rowerowych, które odpowiadają standardom bezpieczeństwa i komfortu podróży dopiero w województwie dolnośląskim powstaje, zatem w pierwszych latach rozwoju sieci przewidzieć należy kumulację wydatków inwestycyjnych a w latach kolejnych konieczność zarezerwowania pozycji budżetowych przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury rowerowej.

Rozwój infrastruktury transportu rowerowego a także promocja mobilności rowerowej dotyczy szerokiego wachlarza dziedzin polityk publicznych: transportu, turystyki, zdrowia, ochrony środowiska, sportu, edukacji, włączenia społecznego, promocji jednostek samorządu terytorialnego, przeciwdziałania zmianom klimatu, ochrony powietrza atmosferycznego i in. pokazuje to szerokie możliwości poszukiwania źródeł finansowania infrastruktury rowerowej.

W procesie wdrażania DPR wyróżnia się następujące źródła finansowania:

1. budżet JST (województwa, powiatów i gmin)
2. perspektywa finansowa 2014 – 2020 polityki spójności UE, oraz środki z EOG.
3. budżet państwa,
4. środki sektora prywatnego,
5. obrót nieruchomościami.

Środki własne JST

Samorządy mają możliwość finansowania inwestycji dotyczących infrastruktury pieszo - rowerowej w ramach otrzymywanych dochodów własnych, subwencji ogólnych i dotacji celowych z budżetu państwa, zgodnie z ustawą o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. O przeznaczeniu i wysokości dochodów własnych i subwencji decydują organy stanowiące jednostki samorządu terytorialnego. Wysokość nakładów inwestycyjnych na rozwój dróg rowerowych jest skorelowana z kondycją finansową JST. Budżet własny JST powinien być podstawowym źródłem finansowania

infrastruktury rowerowej. Ze względu na rolę transportu rowerowego w obniżaniu emisji zanieczyszczeń do atmosfery i wpływ na poprawę kondycji zdrowotnej istnieje wyraźne uzasadnienie do poszukiwania środków dotacyjnych ze źródeł zewnętrznych względem budżetów JST.

Wkład finansowy Województwa Dolnośląskiego we wdrażanie Dolnośląskiej Polityki Rowerowej wyraża się poprzez finansowanie opracowań kierunkowych i koncepcyjno – planistycznych o charakterze koordynacyjnym, projektowanie oraz realizacja inwestycji rowerowych realizowanych w ramach dróg wojewódzkich zgodnie z przyjętymi Standardami, zarządzanie polityką rowerową na poziomie regionalnym, a także poprzez prowadzenie systemowych działań promocyjnych i edukacyjnych. Nie wyklucza to finansowego udziału Województwa Dolnośląskiego na innych polach wdrażania DPR.

Środki pomocowe UE i EOG

Wśród potencjalnych źródeł wsparcia finansowania infrastruktury rowerowej należy wymienić Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego – zasilający inwestycyjne programy operacyjne Unii Europejskiej, środki pochodzące z Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Funduszy Norweskich a także innych środków dotacyjnych. Nie należy także wykluczyć montażu finansowego bazującego na partnerstwie publiczno–prywatnym z wykorzystaniem środków UE.

W zakresie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego można wyróżnić następujące priorytety inwestycyjne związane z polityką rowerową:

- promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem,
- zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami,
- promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.

Cele DPR wpisują się zatem w priorytety polityki spójności.

Finansowania DPR poszukiwać należy zatem w programach:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (w ramach Osi priorytetowej II. Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian

klimatu, oraz osi priorytetowej VI. Rozwój niskoemisyjnego transportu).

- Program Interreg: Europa Środkowa, Polska – Czechy, Polska – Saksonia i Region Morza Bałtyckiego.
- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Dolnośląskiego 2014-2020**, który realizację inwestycji rowerowych przewiduje w osiach: **oś 5 Transport, oś 4 Gospodarka i zasoby** - działanie 4.4, **oś 3 Gospodarka niskoemisyjna** - działanie 3.4.

Środki budżetu państwa

Środki budżetu państwa i funduszy celowych mogą mieć charakter uzupełniający względem regionalnej polityki rowerowej.

Przykładem może być Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, którego działalność jest ukierunkowana na finansowe wspieranie przedsięwzięć służących ochronie środowiska i poszanowaniu jego wartości, w oparciu o zasadę zrównoważonego rozwoju. Podstawowym warunkiem uzyskania pomocy ze środków Wojewódzkiego Funduszu jest uzyskanie efektu ekologicznego czyli określonych korzyści dla środowiska.

Środki sektora prywatnego

Samorząd województwa może podejmować współpracę z sektorem pozarządowym. Podstawę dla takiego działania stanowi art. 221 ustawy o finansach publicznych. Istnieje zatem możliwość stworzenia bezpośredniej współpracy z organizacjami pozarządowymi oraz udzielenia im pomocy.

Synergia wykorzystania funduszy

Do wdrażania polityki rowerowej można i należy wykorzystywać efekt synergii, starając się oddziaływać na inne inwestycje, w ramach których istnieje możliwość poprawy warunków jazdy na rowerze. Trasy rowerowe nie zawsze prowadzą po terenach będących w administrowaniu lokalnych samorządów – wiele z nich biegnie lasami, wzdłuż dróg krajowych, czy po wałach przeciwpowodziowych. Gminy mają ograniczone możliwości inwestowania na takich terenach. Lasy Państwowe, Parki Narodowe i Krajobrazowe, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Dolnośląska Służba Dróg i Kolei, Koleje Dolnośląskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Polskie Koleje Państwowe – to instytucje, które prowadzą własne inwestycje oraz działania mogące mieć duży wpływ na kształt i jakość systemu tras rowerowych na Dolnym Śląsku.

Wielokrotnie czynnikiem obniżającym koszty inwestycyjne będzie nieodpłatne przekazanie prawa do dysponowania nieruchomością i udostępnianie nieruchomości dla rozwoju infrastruktury rowerowej wraz z wprowadzaniem czasowej zmiany funkcji terenu. Ponadto, w wielu gminach znajdują się tereny administrowane przez instytucje wojewódzkie (np. zarządcy terenów leśnych, nadrzecznych, kolejowych, czy drogowych), posiadające własne budżety i prowadzące inwestycje mogące mieć bardzo duży wpływ na stopień realizacji tras rowerowych oraz na tworzenie dogodnych warunków do rozwoju ruchu rowerowego w gminach.



10. PODSUMOWANIE

Podstawą efektywnego wdrażania DPR jest:

- koordynacja działań związanych z DPR za pomocą wyspecjalizowanych zespołów / osób,
- uwzględnianie transportu rowerowego jako zintegrowanego elementu polityki transportowej województwa,
- uwzględnianie założeń DPR w nowotworzonych lub aktualizowanych dokumentach strategicznych i planistycznych województwa,
- zapewnienie odpowiedniego i trwałego finansowania inwestycji skierowanych na wzrost podróży rowerowych,
- stworzenie harmonogramu realizacji celów DPR w horyzoncie 4 i 7-letnim,
- regularny dialog pomiędzy władzami regionalnymi a lokalnymi zarówno na poziomie polityków, urzędników oraz ekspertów, jak i użytkowników rowerów,
- wieloszczeblowa struktura rowerowej dokumentacji strategiczno – planistycznej,
- jednorodne dla całego regionu standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej jako podstawa czytelnych działań w zakresie realizacji dolnośląskich inwestycji rowerowych. Wdrażanie dolnośląskich standardów rowerowych jest jednym z najważniejszych elementów DPR, za które odpowiedzialny jest Zarząd Województwa Dolnośląskiego,
- regularny monitoring i audyt wewnętrzny – czyli okresowa ocena stopnia realizacji celów DPR (wskaźniki celów) w regionie.



11. ZAŁĄCZNIKI

11.1. Słownik pojęć

GŁÓWNA TRASA ROWEROWA	trasa o funkcji komunikacyjnej lub turystycznej. Obsługuje ruch między większymi miejscowościami i ważnymi generatorami ruchu na terenie województwa, obsługuje również powiązania z województwami i krajami sąsiadującymi oraz ważniejszymi generatorami ruchu w skali miast.
KONCEPCJA SIECI GŁÓWNYCH TRAS ROWEROWYCH WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO	regionalny dokument planistyczny, stanowiący integralną część DPR, który uszczegóławia w przestrzeni województwa przyjęte w DPR osie przebiegu głównych tras rowerowych oraz określa wytyczne do dokumentacji strategiczno-planistycznej wszystkich szczebli.
ŁĄCZNIK ROWEROWY	krótki odcinek trasy rowerowej, umożliwiający przejazd rowerem, np. przez koniec ulicy (ślepej) bez przejazdu dla samochodów.
MIEJSCE OBSŁUGI ROWERYSTÓW (MOR)	element wyposażenia rowerowych tras turystycznych. W zależności od lokalnych uwarunkowań może służyć między innymi: odpoczynkowi, konsumpcji, informacji, schronieniu czy awaryjnemu noclegowi.
MOBILNOŚĆ AKTYWNA	wszelkie formy przemieszczania się w sposób niezmotoryzowany, m.in. na rowerze, rolkach, wózkach, pieszo itp. oraz związane z tym działania zmierzające do dostosowania przestrzeni dla wszystkich użytkowników ruchu poprzez kształtowanie, budowanie i wspieranie atrakcyjnych przestrzeni publicznych.
POLITYKA ROWEROWA	dokument opisujący strategię rozwoju transportu rowerowego na określonym obszarze. Stanowi długofalowy opis rozwoju infrastruktury przeznaczonej dla rowerów, organizacji ruchu rowerowego, edukacji i promocji ruchu rowerowego oraz zarządzania rozwojem ruchu rowerowego.
POZOSTAŁE TRASY ROWEROWE	trasy komunikacyjne lub turystyczne. Komunikacyjne obsługują ruch między lokalnymi źródłami i celami podróży leżącymi poza zasięgiem głównych tras rowerowych, zwiększając przy tym zasięg oddziaływania sieci głównych tras rowerowych. Turystyczne dzielą się na jednodniowe (rekreacyjne) oraz sportowe i wyczynowe.
ROWER	pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h (ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym artykuł 2, punkt 47).
SPECJALISTA DS. ROZWOJU RUCHU ROWEROWEGO	zwyczajowa nazwa „oficer rowerowy”, odpowiedzialny w regionie, powiecie, gminie, za kreowanie, koordynację, wdrażanie i monitorowanie polityki rowerowej samorządu, a także prowadzenie wielopłaszczyznowej współpracy zapewniającej implementację właściwych rozwiązań technicznych i planistycznych w danym samorządzie.
STANDARDY PROJEKTOWE	regionalny dokument stanowiący integralną część DPR, zawiera warunki techniczne służące planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury rowerowej na terenie



I WYKONAWCZE DLA INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO (ZWANE DALEJ STANDARDAMI)	województwa dolnośląskiego. Standardy bazują na przykładach dobrych praktyk oraz analizie problemów, z jakimi spotyka się ruch rowerowy w Polsce i Europie. Mają za zadanie uporządkować zarządzanie infrastrukturą rowerową w województwie dolnośląskim oraz wskazać część gotowych rozwiązań do wykorzystania w pracach projektowych. Do stosowania Standardów zobowiązuje się Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego oraz wszystkie jednostki organizacyjne województwa (Uchwała Nr 1987/V/16 Zarządu Województwa Dolnośląskiego z dnia 22 marca 2016 r.).
STRATEGIA EDUKACJI I PROMOCJI ROWEROWEJ WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO	regionalny dokument, stanowiący integralną część DPR, określający system organizacji, zasad finansowania, wdrażania i monitoringu działań promocyjno-edukacyjnych oraz informacyjnych służących popularyzacji wiedzy rowerowej oraz idei mobilności aktywnej.
TRANSPORT ROWEROWY	system obejmujący liniową infrastrukturę rowerową, węzły przesiadkowe integrujące ruch rowerowy z transportem zbiorowym, przewóz rowerów w środkach komunikacji zbiorowej, systemy wypożyczalni rowerów, serwisów rowerowych i informacyjnych.
TRASA ROWEROWA	spójny ciąg różnych rozwiązań technicznych, który obejmuje w szczególności: drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów, kontrapasy rowerowe, ulice o ruchu uspokojonym, strefy zamieszkania, łączniki rowerowe, drogi niepubliczne o małym natężeniu ruchu. Trasa rowerowa nie musi być drogą dla rowerów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, może natomiast obejmować odcinki takich dróg.
TURYSTYCZNA TRASA ROWEROWA	trasa służąca innym celom niż komunikacyjne; niektóre trasy turystyczne mogą pełnić również funkcję komunikacyjną. Turystyczne trasy rowerowe dzielą się na: jednodniowe (rekreacyjne), wielodniowe (długodystansowe) oraz sportowe (np. single track).
WĘZŁ INTEGRACYJNY	miejsce, w którym trasy rowerowe przebiegają w bezpośredniej bliskości przystanków transportu zbiorowego zapewniając jednocześnie możliwość pozostawienia roweru i przesiadkę na transport zbiorowy.
WIZJA	wstępny etap opracowania polityki, określający docelowy stan po jej wdrożeniu, w tym oczekiwany system infrastruktury, system planowania, zarządzania i monitoringu, a także edukacji oraz promocji ruchu rowerowego.

11.2. Proponowany zakres opracowania: „Powiatowa strategia rozwoju ruchu rowerowego (PSRRR)”

PSRRR jest narzędziem implementującym założenia Dolnośląskiej Polityki Rowerowej na obszarze powiatu i wchodzących w jego skład gmin.

PSRRR jest również, obok powiatowych narzędzi organizacyjno – finansowych (komórka/stanowisko ds. rozwoju ruchu rowerowego oraz corocznie definiowany budżet), głównym narzędziem stymulowania rozwoju ruchu rowerowego na obszarze powiatu, wskazującym niezbędne w tym zakresie działania władz powiatowych i gminnych. Przyjęte w PSRRR rozwiązania powinny być zgodne z polityką transportową województwa, którego DPR stanowi integralną część.

Dokument będzie podlegać cyklicznej aktualizacji, docelowe rozwiązania strategii powinny być określone w oparciu o produkty DPR:

- Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego,
- Koncepcję sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego,
- Strategię edukacji i promocji rowerowej województwa dolnośląskiego.

ZAKRES PSRRR:

1. Diagnoza stanu systemu rowerowego powiatu:

- inwentaryzacja istniejących tras rowerowych z podziałem na funkcje: komunikacyjną i turystyczną wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- inwentaryzacja planowanych inwestycji rowerowych (tras, MOR-ów),
- identyfikacja potencjalnych generatorów ruchu rowerowego (miejsca pracy, miejsca zamieszkania, węzły przesiadkowe, centra usługi, siedziby administracji, szkoły, centra sportu i rekreacji, miejsca i obszary atrakcyjne turystycznie, etc.),
- implementacja przebiegu korytarzy głównych tras rowerowych w granicach powiatu (wynikających z Koncepcji sieci głównych tras rowerowych województwa dolnośląskiego),
- określenie wielkości istniejącego i prognozowanego ruchu rowerowego,
- identyfikacja miejsc niebezpiecznych dla ruchu rowerowego,
- identyfikacja potrzeb w zakresie realizacji węzłów przesiadkowych B&R,
- powiązania z dokumentami zewnętrznymi i wewnętrznymi,
- identyfikacja problemów rozwoju ruchu rowerowego w powiecie,
- wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych w zakresie opinii i oczekiwań mieszkańców co do systemu tras rowerowych na terenie powiatu (ankieta zakończona

opracowaniem raportu, bezpośrednie konsultacje społeczne z mieszkańcami powiatu, NGO oraz zainteresowanymi instytucjami).

2. Wizja rozwoju ruchu rowerowego w powiecie

3. Cele rozwoju powiatowego systemu rowerowego

- cel główny,
- cele szczegółowe (mierzalne).

4. Kierunki rozwoju - infrastruktura rowerowa

4.1. Opracowanie koncepcji rozwoju powiatowego systemu rowerowego definiującej:

- system tras rowerowych o funkcjach: komunikacyjnych i turystycznych wraz z ich kategoryzacją i infrastrukturą towarzyszącą,
- integracja z systemem transportu zbiorowego (węzły B&R),
- integracja z układem zewnętrznych tras rowerowych,
- standaryzacja techniczna tras rowerowych, węzłów, MOR-ów.

4.2. Określenie zasad realizacji infrastruktury rowerowej -- etapowanie, finansowanie, beneficjenci, w podziale na:

- system tras komunikacyjnych,
- system tras turystycznych, rekreacyjnych i sportowych,
- system B&R.

5. Zasady zarządzania powiatowym systemem rowerowym

- opracowanie modelu zarządzania (powiatowy oficer rowerowy wraz z zespołem – Powiatowej Rady Rowerowej, współpraca struktur powiatowych z regionem („Grupa urzędników rowerowych w regionie”), gminami, związkami gmin, NGO, instytucjami branżowymi i ekspertami)
- opracowanie rekomendacji dla miast, gmin, związków gmin, dla dokumentów rowerowych wskazanych w DPR.

6. Zasady promocji ruchu rowerowego

6.1. Określenie zasad promocji ruchu rowerowego w powiecie – zgodnie ze Strategią promocji i edukacji rowerowej województwa oraz z uwzględnieniem następujących działań:

- portal informacyjny z możliwością prowadzenia konsultacji społecznych, możliwościami planowania tras, etc.,
- kampanie informacyjne w mediach-telewizja, radio, prasa,
- wydawnictwa promocyjne- mapy, przewodniki, informatory, plakaty, broszury,



- kampanie społeczne promujące ruch rowerowy i kulturę mobilności.
 - administracja powiatowa jako inicjator dobrych praktyk (posiadanie floty rowerów służbowych (np. ze wspomaganie elektrycznym, wyposażenie miejsc pracy w bezpieczne parkingi rowerowe, etc.)
- 6.2 Określenie zasad realizacji promocji ruchu rowerowego- etapowanie, finansowanie, beneficjenci, obszar działań.

7. Wytyczne dla działań edukacyjnych

- 7.1. Określenie zasad edukacji o ruchu rowerowym w powiecie- zgodnie ze Strategią promocji i edukacji rowerowej województwa oraz z uwzględnieniem następujących działań:
- popularyzacja wiedzy rowerowej (portal internetowy, broszury, poradniki tematyczne, kampanie informacyjne w mediach i prasie, szkolenia, konferencje),
 - akcje edukacyjne: o zasadach bezpieczeństwa ruchu rowerowego, o korzyściach zdrowotnych z jazdy rowerowej, o ekologicznej roli ruchu rowerowego, o idei mobilności aktywnej, ...
 - nauka jazdy na rowerze w warunkach rzeczywistych,
 - pomoc merytoryczna szkołom w celu opracowania wspólnej wiedzy podstawowej (zarówno merytorycznej, jak i sposobu nauczania)
 - dofinansowywanie kursów wspieranie nauczania zawodów związanych z rowerem

- tworzenie i rozpowszechnianie podręczników technicznych, zaleceń, stron internetowych o tematyce rowerowej (w tym wyjaśnienia aspektów prawnych)
- wspieranie innowacji poprzez organizacje konkursów, finansowanie projektów pro-rowerowych

7.2. Określenie zasad edukacji o ruchu rowerowym- etapowanie, finansowanie, beneficjenci, obszar działań,

8. Określenie źródeł finansowania

- środki własne powiatów,
- wsparcie finansowe Zarządu Województwa Dolnośląskiego dla działań realizujących założenia polityki rozwoju transportu i turystyki rowerowej
- finansowanie w systemie publiczno-prywatnym
- inne źródła finansowania

9. Zasady monitoringu realizacji celów SRPSR

- przygotowanie bazy danych,
- monitoring stopnia realizacji celów SRSRP (wskaźniki zbieżne ze wskaźnikami zdefiniowanymi w DPR),
- monitoring ruchu rowerowego w powiecie,
- identyfikacja działań i inwestycji, które są sprzeczne ze strategią rowerową przyjętą dla powiatu,
- określenie problemów prawnych i braków legislacyjnych.

11.3. Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej województwa dolnośląskiego.

Dokument został przyjęty przez Zarząd Województwa Dolnośląskiego Uchwałą Nr1987/V/16 w dniu 22 marca 2016r. Z jego treścią można się zapoznać poprzez portal Dolnośląskiej Polityki Rowerowej - www.dpr.irt.wroc.pl (zakładka „pobieralnia”).