

Miejska Inicjatywa Działania

Rowerowa S5

Gmina Bojanowo

Gmina Rawicz

Gmina Żmigród

Czerwiec 2019

Spis treści

WSTĘP.....	3
1. POTRZEBY I WYZWANIA NA JAKIE ODPOWIADA MID.....	4
Diagnoza stanu wyjściowego dla projektu Rowerowa S5	10
Pożądany stan docelowy czyli wizja Rowerowej S5	17
2. CELE STRATEGICZNE (KIERUNKOWE) MID I DOSTOSOWANIE DO NICH SKONKRETYZOWANYCH DZIAŁAŃ I PROJEKTÓW.....	22
3. ŚCIEŻKI ROZWIĄZAŃ CZYLI OPERACJONALIZACJA ZAMIERZEŃ STRATEGICZNYCH NA POZIOMIE KAŻDEJ Z GMIN (Rawicz, Żmigród, Bojanowo).....	29
4. ZBIORCZE ZESTAWIENIE PROPOZYCJI INICJATYW ROZWOJOWYCH	35
5. HARMONOGRAM I PLAN DZIAŁAŃ.....	37
6. POZYSKIWANIE FUNDUSZY NA DZIAŁANIA WDROŻENIOWE	41
7. INTERESARIUSZE.....	42
8. ANALIZA RYZYKA.....	46
9. POTRZEBY ZEWNĘTRZNE WARUNKUJĄCE REALIZACJE MID (Wkład do wypracowania wspólnego dla sieci planu ulepszeń).....	54
10. OKRESOWE PRZEGLĄDY STRATEGICZNE MID, CZYLI OCENA REALIZACJI MID	55
11. PLAN PROMOCJI W SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ	56
12. DOBRE PRAKTYKI	60

WSTĘP

Spośród wielu aktywności, jakie w czasie wolnym podejmuje człowiek, coraz większą rolę odgrywają zajęcia sportowo-turystyczne. Zorganizowana i dobrowolnie podejmowana aktywność ruchowa ma duże znaczenie w rozwijaniu twórczych zamiłowań dzieci i młodzieży, a także kształci w nich umiejętność racjonalnego spożytkowania czasu wolnego. Aktywny styl życia, w tym uprawianie turystyki kwalifikowanej, ma również pozytywny wpływ na zdrowie człowieka. Obecnie szczególną uwagę zwraca się na taki model aktywności ruchowej, który potrafiłby spowolnić proces starzenia się, zarówno fizycznego jak i umysłowego. Turystyka jest tą formą aktywności, która zaspokaja nie tylko potrzeby ruchowe człowieka, ale również psychiczno-intelektualne. Rower ma szereg zalet, jest cichy i ekologiczny, stosunek zużywanej przez niego energii do przewiezioną masę jest najkorzystniejszy ze wszystkich środków transportu. Nic więc dziwnego, że transport rowerowy zyskuje coraz większą popularność w naszym kraju. Aby jednak był efektywny wymaga odpowiednio przygotowanej infrastruktury, co pozwoli poruszać się im szybciej i bezpieczniej. Niestety stan infrastruktury rowerowej w Polsce w dalszym stopniu jest niewystarczający, mimo szeregu inwestycji w tym zakresie.

Projekt Rowerowej S5 znajduje się w sieci tematycznej jakoś powietrza. Ważnym czynnikiem, wpływającym na niską jakoś powietrza jest transport drogowy. Prowadzenie działań mających na celu promocję przemieszczania się za pomocą roweru zamiast samochodu ma w przyszłości zaowocować ograniczeniem ruchu pojazdów, a w konsekwencji zmniejszeniem emisji szkodliwych gazów do atmosfery.

Rowerowa S5 obejmuje gminy Bojanowo, Rawicz i Żmigród. Inicjatywa ta jednak już znalazła poparcie wśród innych samorządów, także obszarem docelowym MID mogą w przyszłości stać się wszystkie gminy leżące wzdłuż drogi ekspresowej S5.

Dnia 29.06.2018r. przedstawiciele gmin i powiatów: Gminy Bojanowo, Gminy Czempiń, Miasta Kościana, Gminy Miasto Leszno, Gminy Lipno, Gminy Prusice, Gminy Rawicz, Gminy Rydzyna, Gminy Śmigiel, Gminy Święciechowa, Gminy Trzebnica, Gminy Wisznia Mała, Gminy Miasto Wrocław, Gminy Żmigród, Powiat Leszczyński, Powiat Rawicki, Powiat Trzebnicki oraz przedstawiciele instytucji wspierających: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział we Wrocławiu, Instytut Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu, Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Wzgórz Trzebnickich i Doliny Baryczy, Nadleśnictwo Piaski, Stowarzyszenie Międzyszkolny Uczniowski Klub Sportowy SZOK Bojanowo, Stowarzyszenie PTTK O w Rawiczu podpisali list intencyjny w sprawie zawiązania Stowarzyszenia Gmin i Powiatów Rowerowa S5. Zobowiązali się popierać inicjatywę rozwoju infrastruktury rowerowej oraz podejmować działania zmierzające do rozwoju i promocji Wielkopolski i Dolnego Śląska z uwzględnieniem turystyki rowerowej. Inicjatywa otrzymała wsparcie Wojewody Wielkopolskiego oraz Marszałka Województwa Dolnośląskiego.

Dnia 05.04.2019r. doszło do podpisania porozumienia samorządów i utworzenia Stowarzyszenia Rowerowa S5 z siedzibą w Rawiczu. Członkami stowarzyszenia zostały: Gmina Rawicz, Gmina Bojanowo, Gmina Czempiń, Gmina Miasto Leszno, Gmina Śmigiel, Gmina Święciechowa, Gmina Trzebnica, Gmina Wisznia Mała, Gmina Żmigród, Powiat Leszczyński, Powiat Rawicki i Powiat Trzebnicki, dającą podstawy prawne do podejmowania wspólnych działań finansowych i legislacyjnych zmierzających do budowy Rowerowej S5, promocji jazdy rowerem jako alternatywy dla transportu spalinowego oraz działań na rzecz poprawy mobilności miejskiej i ochrony powietrza.

Realizacja projektu polegającego na wykorzystywaniu dróg technicznych przy trasach ekspresowych do ruchu rowerowego może stanowić modelowe rozwiązanie dla innych regionów Polski.

Prace nad MID były realizowane w ramach PIM przez pracowników Urzędu Gminy Bojanowo, Urzędu Miejskiego Gminy Rawicz, Urzędu Gminy w Żmigrodzie przy wsparciu eksperta który dokonał analizy pola sił w oparciu o dane w trakcie sesji z przedstawicielami gmin i instytucji będącymi sygnatariuszami listu intencyjnego w sprawie utworzenia Stowarzyszenia Rowerowa S5.

MID Rowerowa S5 ma charakter planu strategicznego realizacji przedsięwzięcia Rowerowa S5.

1. POTRZEBY I WYZWANIA NA JAKIE ODPOWIADA MID

Pomysł Rowerowej S5 zrodził się po wybudowaniu drogi ekspresowej S5 i infrastruktury jej towarzyszącej. Drogi techniczne, jakie powstały wzdłuż S5 mają długość około 7,5 kilometra ale nie posiadają ciągłości, nie można obecnie przejechać rowerem całego odcinka od Żmigrodu do Bojanowa, mimo że władze samorządowe obserwują próby korzystanie z tych połączeń przez rowerzystów. Na razie są one oczywiście jak na razie są one nieliczne, okazjonalne.

Trzy gminy - Bojanowo, Rawicz, Żmigrod są inicjatorem wspólnej inicjatywy zmierzającej do integracji transportu ekologicznego poprzez usprawnienie mobilności zeroemisyjnej i połączeń rowerowych – w duchu zdrowej, ekologicznej alternatywy komunikacyjnej, za pomocą wykorzystania dróg technicznych przy drodze ekspresowej.

Sprzyjać temu będzie zwiększająca się moda na zdrowe spędzanie czasu wolnego przez mieszkańców w oparciu o rower.

GMINA RAWICZ

Z badań przeprowadzonych przez Gminę Rawicz w 2016 r. na potrzeby przygotowania Planu Gospodarki Niskoemisyjnej wraz z Planem Mobilności Miejskiej wynika, że aż 11,1% mieszkańców Gminy Rawicz ok. 3 300 osób do realizacji swoich codziennych obowiązkowych podróży wykorzystuje rower. To znacznie więcej niż wynosi średnia np. dla powiatu poznańskiego – 5,3% . Co niemniej ważne, 12,5% mieszkańców Gminy Rawicz wykorzystuje rower robiąc zakupy, a aż 32,8% osób rowerem realizuje swoje podróże fakultatywne w wolnym czasie.

W Gminie Rawicz jest łącznie 17,209 km dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych oraz pas z zalecanym ruchem rowerowym (stan na dzień 30.10.2018).

Najdłuższe dostępne fragmenty ścieżek pieszo – rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych na terenie gminy Rawicz to:

1. W zarządzie Gminy Rawicz:

- Rawicz – Szymanowo – ul. 1000-lecia – ścieżka rowerowa – 1,010km, od ul. Kamińskiego do ul. Armii Krajowej;
- Rawicz – ul. Ceglana – ścieżka rowerowa – 0,590km, od ul. Armii Krajowej do ul. Sarnowskiej;
- Rawicz – ciąg pieszo – rowerowy – 0,068km, od ul. Cichej do XXX-lecia;
- Rawicz – ul. Rolnicza – ciąg pieszo – rowerowy – 0,330km, od ul. Sarnowskiej do ul. Westerplatte
- Rawicz – ul. Westerplatte – ciąg pieszo – rowerowy – 0,235km, od ul. Rolniczej do Polo Marketu
- Rawicz – ciąg pieszo – rowerowy – 0,205m, od ul. Z. Ryblewskiej – Cichońskiej do ul. S. Mikołajewicza
- Rawicz – ul. Mikołajewicza – ciąg pieszo – rowerowy – 0,105km od ul. M. J. Piłsudskiego do dr. wew. przy przedszkolu.
- Rawicz – ul. Podmiejska – ciąg pieszo – rowerowy – 0,260km od ul. Spokojnej do ul. Winiary
- Dębno Polskie – ul. Wrocławska – ciąg pieszo – rowerowy – 0,686km

- Masłowo - Załęcze – chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym – 1,300km
- Załęcze – ciąg pieszo – rowerowy – 0,760km.

2. W zarządzie Powiatu Rawickiego:

- Od Ronda Jerzego Zelka do skrzyżowania z ul. E. Orzeszkowej – ścieżka rowerowa - 0,760km,
- Od skrzyżowania ulic Poznańska/Sarnowska do ronda J. Zelka – ścieżka rowerowa / ciąg pieszo – rowerowy 2,890km;
- Odcinek Rawicz – Łaszczyn – ścieżka rowerowa o długości 2,180 km, od miejscowości Łaszczyn do ronda Orzeł Biały w Rawiczu;
- odcinek Rawicz Szymanowo – ścieżka rowerowa – 0,750km – ul. Kamińskiego w Rawiczu;
- odcinek Rawicz – Sarnowa - Miejska Górka o długości 2,650 km – od Ronda J. Zelka do granicy gminy.

Gmina Rawicz zmierza do uporządkowania fragmentarycznych ciągów pieszo – rowerowych i tras rowerowych w kierunku spójnej sieci.

Rowerzyści, ale zdecydowanie w celach turystycznych i w wolnym czasie mogą skorzystać z biegnących przez Gminę szlaków rowerowych w tym z części trasy EuroVelo R9 – paneuropejskiego szlaku rowerowego z Gdańska do chorwackiej Puli, a także m.in. z Rawickiego Mickiewiczowskiego Szlaku Rowerowego.

Fragmentaryczność tras nie sprzyja kształtowaniu nawyku podróży rowerem. Przy sprzyjających warunkach urbanistycznych w Rawiczu rowerzyści nie mogą czuć się bezpiecznie i zmuszeni są do poruszania się po raczej wąskich i często zatłoczonych drogach i ulicach pomiędzy bardzo licznymi samochodami dodatkowo zagrożonych przez mijających ich kierowców niezachowujących należytych odstępów i nierespektujących ograniczeń prędkości. Sieć rowerowa, szczególnie na obszarze pozamiejskim musi być uzupełniona o kluczowe brakujące odcinki.

Na terenie powiatu rawickiego zlokalizowane są ścieżki rowerowe zarządzane przez Powiat Rawicki:

- Ścieżka rowerowa Rawicz – Szymanowo znajduje się przy drodze powiatowej Rawicz Dubin i ma długość: 0,770 km;
 - Ścieżka rowerowa Rawicz – Sarnowa zlokalizowana jest przy drodze powiatowej Rawicz – Miejska Górka i ma długość 1,684 km;
 - Ścieżka rowerowa Jutrosin – Dubin o długości 3,574 km biegnie przy drodze powiatowej Dłoń – Paradów;
 - Ścieżka rowerowo-piesza w miejscowości Konary jest zlokalizowana przy drodze powiatowej Konary – Topółka i ma długość 0,268 km;
 - Ścieżka rowerowo-piesza w Bojanowie biegnie przy drodze Bojanowo – i ma długość 0,364 km.
- Ścieżka rowerowo-piesza w Pakoślawiu jest zlokalizowana przy drodze Pakośław – Góreczki Wielkie w i ma o długość 0,252 km;
- Przy drodze powiatowej Rawicz – Dubin na odcinku od Pakośławia do Osieka znajduje się ścieżka rowerowa o długości 1,08 km.

Jako priorytetową uznano budowę infrastruktury rowerowej tj. dedykowane drogi rowerowe lub ciągi pieszo-rowerowe:

- Rawicz - Pakośław (Osiek) przez Szymanowo, Słupię Kapitulną, Chojno i Golejewko o łącznej długości ok. 16,2 km,
- Rawicz - Dębno Polskie o długości 2,5 km
- Rawicz - Dąbrówka – ok. 7,5 km długości,
- Dębno Polskie i Zielona Wieś – ok. 5,2 km długości.
- Szkaradowo – Jezioro p rowerowa 1,600km

Konieczna jest rozbudowa sieci rowerowej w samym Rawiczu, szczególnie na ulicach doprowadzających do dworca PKP – przyszłego zintegrowanego węzła przesiadkowego oraz łącząca główne obszary ruchotwórcze w Mieście, m.in. w układzie równoleżnikowym od skrzyżowania ul. Stanisława Kamińskiego i Wałów Powstańców Wielkopolskich przez Rynek do dworca (będąca przedłużeniem drogi rowerowej Rawicz-Osiek o długości ok. 2 km).

Realizacja tych inwestycji spowodowałaby powstanie spójnego i rozległego systemu dedykowanej rowerzystom infrastruktury komplementarnego wobec istniejących odcinków i pozwalającego na osiągnięcie ogromnych efektów synergicznych w przyszłości.

Warto, aby tworzona w przyszłości infrastruktura dla rowerzystów była wykonana z nawierzchni bitumicznej lub ew. kostki bezfazowej, ponieważ tylko nawierzchnia bitumiczna zapewnia najwyższy komfort i uznanie cyklistów, a także najwyższą trwałość takiej inwestycji, znacząco eliminując przerastanie roślinności, w szczególności na terenach pozamiejskich, co jest częstym zjawiskiem przy nawierzchniach z kostki betonowej.

Rozwiązaniem możliwym do szybkiego i prawie bezinwestycyjnego wprowadzenia jest objęcie ulic w obrębie Plant, gdzie występuje najbardziej intensywny ruch rowerowy strefą Tempo 30. Spowolnienie ruchu pojazdów mechanicznych spowoduje wzrost poziomu bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych, i to bez konieczności budowy specjalnej infrastruktury dla tych pierwszych. Ponadto wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych zwiększy także bezpieczeństwo kierujących i ich pasażerów. Paradoksalnie, ograniczenie prędkości jak dowodzą liczne doświadczenia wielu miast w Europie, wpłynie pozytywnie na płynność ruchu i zwiększy średnią prędkość w okresach szczytów komunikacyjnych. Należy również dopuścić ruch rowerów pod prąd na ulicach jednokierunkowych oznaczając tę możliwość odpowiednim malowaniem na powierzchni jezdni tzw. sierżanty rowerowe.

Należy równocześnie pamiętać o zastosowaniu odpowiednich ograniczeń dla samochodów (mała architektura, naprzemienne miejsca do parkowania i oznakowanie), tak aby podnieść poziom bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, ale także uniemożliwić zawłaszczenie całej dostępnej przestrzeni, w tym przede wszystkim terenów zielonych, parkującym samochodom.

W Rawiczu brak jest również dostatecznej liczby stojaków rowerowych i miejsc parkingowych dla rowerów. To znacząco ogranicza dalszy rozwój transportu rowerowego, ponieważ zniechęca mieszkańców do zmiany dotychczasowego środka transportu, głównie samochodu, na rower. Ankietowani bardzo często wskazywali właśnie na te mankamenty. Dlatego możliwość łatwego i bezpiecznego zaparkowania roweru powinna być zapewniona przy każdym obiekcie użyteczności publicznej – urzędach, szpitalu oraz przy obiektach handlowych i usługowych w stopniu bez porównania większym niż obecnie. A już w szczególności na dworcu kolejowym, szczególnie w przyszłości, bowiem obecna liczba miejsc do zaparkowania roweru jest zbyt mała w stosunku do zgłaszanych potrzeb.

Wszelkie działania zmierzające do rozbudowy infrastruktury rowerowej i zwiększania udziału rowerzystów w ruchu należy uznać za absolutnie priorytetowe. Rawicz, analizując jego zachodnią i centralną część (bez Sarnowy), jest miastem bardzo zwartym i kompaktowym. W układzie równoleżnikowym najbardziej oddalone na zachód punkty Miasta w obszarze do ul. Ceglanej, Armii Krajowej i Sadowniczej dzieli ok. 3 km, tyle samo w układzie południkowym. To sprawia, że średnia gęstość zaludnienia w zachodniej i centralnej części Rawicza wynosi ok. 4500 osób na 1 km², czyli jest bardzo wysoka. Dodatkowo w centrum tego obszaru znajduje się Rynek będący największym generatorem ruchu.

To wszystko sprawia, że rower jest wręcz idealnym środkiem transportu służącym do zaspokajania większości potrzeb transportowych w Mieście. Średnia prędkość poruszania się typowego rowerzysty – 15-20 km/h jest tylko nieco niższa, niż kierującego samochodem, a w związku z tym czas podróży tylko nieznacznie wyższy, jednakże w warunkach kongestii transportowej oraz przy wysokiej dostępności stojaków dla rowerów (a ograniczonej dostępności miejsc parkingowych dla aut) i dopuszczeniu do ruchu po ulicach jednokierunkowych w przeciwnym kierunku, rower stanie się bezkonkurencyjny.

Co równie istotne, jazda rowerem przyczynia się do poprawy stanu zdrowia i kondycji rowerzysty w przeciwieństwie do kierującego samochodem, a dodatkowo jest ona bezemisyjna, wydatek

energetyczny rowerzysta (ok. 2,4 kWh/100 pasażerokilometrów (pkm)) tylko nieco większy, niż osoby śpiącej, wobec ok. 70 kWh/100 pkm zużywanych przez typowy samochód osobowy segmentu C w ruchu miejskim.

Również dlatego warto zainwestować w budowę stacji roweru miejskiego. Rower miejski jest idealnym rozwiązaniem dla przyjeżdżających do Rawicza pociągiem, ale także dla mieszkańców incydentalnie korzystających z roweru i nieposiadających własnego jednośladu. W pierwszej kolejności stacje powinny powstać przy dworcu PKP oraz w miejscach najbardziej atrakcyjnych lub generujących największy ruch, czyli m.in. na Rynku oraz pod szpitalem.

Głównym obszarem problemowym w zakresie infrastruktury chodnikowej jest jej brak lub zły stan techniczny na terenach pozamiejskim Gmin, dlatego jednym z ważniejszych jest budowa drogi powiatowej nr 5486P – Zielona Wieś-Stwolno – budowa kładki pieszo-rowerowej nad Złotym Rowem; Również w samym Rawiczu występują ulice, gdzie należy pilnie zbudować lub gruntownie zmodernizować chodniki z dopuszczonym ruchem rowerowym, ciągi pieszo – rowerowe lub trasy rowerowe. Za najważniejsze zadania w tym zakresie uznano inwestycje na ulicach: Młyńskiej, Podmiejskiej, Poznańska od Ronda Biały Orzeł do skrzyżowania z ul Łaszczyńską – ścieżka co umożliwi połączenie ścieżki do Łaszczyzna w kierunku na Sarnowę.

Coraz bardziej konieczna jest również modernizacja infrastruktury chodnikowej wokół Plant i elementów małej architektury oraz samej zieleni, które wymagają rewitalizacji.

Dodatkowo stan tej infrastruktury należy poddać ciągłej kontroli, aby niezbędne remonty i planowe modernizacje prowadzone były we właściwym czasie i możliwie jak najszybciej, tak aby ograniczyć wszelkie niedogodności dla mieszkańców wynikające z prowadzonych inwestycji.

GMINA BOJANOWO

Na terenie Gminy Bojanowo w 2016 roku, w ramach Budżetu Obywatelskiego zrealizowany został projekt polegający na opracowaniu, wytyczeniu i oznaczeniu pięciu tras pieszo-rowerowych oraz opracowaniu broszury informacyjnej wraz z opisami tras, miejsc, zdjęciami i mapami. Bojanowskie szlaki zostały tak zaprojektowane, aby wypełnić lukę w tym terenie. Łączą się one z siecią szlaków regionu leszczyńskiego, ze szlakami w okolicy Rawicza i Ponieca oraz z Ziemiańskim Szlakiem Rowerowym.

W przewodniku opisane są trzy trasy rowerowe i dwie trasy piesze. Wszystkie szlaki są oznakowane w terenie i tworzą połączone ze sobą pętle, co pozwala na dowolne planowanie wycieczek. Znajdą tu coś dla siebie miłośnicy rowerowych spacerów, jak i jazdy terenowej.

Szlak rowerowy czerwony

Dworzec kolejowy Bojanowo – Gołaszyn (0,8) - wiadukt nad drogą S5 (1,3) - Trzebosz (3,6) szlak niebieski (4,2) - drogę polną 5,9. - leśna droga przeciwpożarowa (7,5) - w lewo 12,8 i asfaltową drogą dojazdową jedziemy znowu w lewo wzdłuż drogi S5. Przed końcem drogi dojazdowej kierujemy się w lewo (13,5) i ponownie spotykamy się z żółtym szlakiem, (Polska Góra) – 107 m n.p.m (15,2). Szlak prowadzi nas dalej w kierunku drogi S5. Skręcamy w lewo (15,8) i drogą dojazdową pod przejściem dla zwierząt jedziemy prosto mając las i pola z lewej strony. Mijamy Pakówkę (17,8), przejeżdżamy pod wiaduktem 20 i omijamy parking przy drodze S5. Przed kolejnym wiaduktem kierujemy się w lewo 22 i następnie w prawo zamykając pętlę. Wyjeżdżamy na drogę Trzebosz – Bojanowo i przez wiadukt i Gołaszyn dojeżdżamy do przejazdu kolejowego (23,5) za którym skręcamy w prawo i docieramy do dworca kolejowego w Bojanowie (23,9).

Szlak rowerowy niebieski – 31,6km. Bojanowo - Karolewo – Szemzdrowo – przejazd kolejowy – droga Bojanowo - Góra Śląska – Zaborowice – Parłowice. Przed Borszynem Wielkim skręcamy w lewo w kierunku Giżyna. Z Giżyna długim zjazdem, podczas którego możemy podziwiać panoramę Bojanowa i okolic, docieramy do Czechnowa. Szlak prowadzi nas asfaltową drogą do zakrętu w lewo, łącząc się w tym miejscu z czerwonym szlakiem rowerowym. Przejeżdżamy przez Trzebosz. Wracamy na szlak

niebieski i opuszczamy wieś asfaltową drogą i wśród pól docieramy do Pakówki. Kierujemy się w lewo w kierunku Bojanowa. Wiaduktem przejeżdżamy nad drogą S5. Przez przejazd kolejowy docieramy do miejsca, w którym łączymy się ze szlakiem żółtym i przed ogródkami działkowymi skręcamy w lewo i drogą gruntową wracamy na dworzec kolejowy w Bojanowie.

Szlak rowerowy żółty – 31,3km. Dworzec kolejowy w Bojanowie. Jedziemy w lewo ul. Kolejową i następnie skręcamy w prawo w ul. Mickiewicza. Dojeżdżamy do drogi głównej i kierujemy się w lewo do skrzyżowania przy Ośrodku Doradztwa Rolniczego. Na tym odcinku wszystkie trasy rowerowe mają ten sam przebieg. Razem ze szlakiem niebieskim skręcamy w prawo i jedziemy prosto przez wieś Gołaszyn. Na skrzyżowaniu z przydrożnym krzyżem znajduje się rozjazd szlaku żółtego z niebieskim. Jedziemy dalej prosto i docieramy do skrzyżowania z drogą nr 5 i kierujemy się na Poniec. Docieramy do Gołaszyna. Skręcamy w prawo po łuku drogi i dalej na skrzyżowaniu koło cmentarza zjeżdżamy w lewo na ścieżkę pieszo-rowerową, która prowadzi nas do wsi Tarchalin. Po drodze mijamy drogowskaz na Potrzebowo. Skręcamy w prawo do Gościejewic. Szlak żółty łączy się tutaj z czerwonym Szlakiem Powstańców Wielkopolskich. Dalej szlak prowadzi przez Sowiny. dalej zielonym Ziemiańskim Szlakiem Rowerowym, którym razem przez las i rzekę Masłówkę do Kawcza. 14,5. Kierujemy się w lewo na Miejską Górkę i przez las. Las przecina droga asfaltowa, w którą skręcamy w prawo 18 i wracamy do wsi Kawcze. Na końcu drogi udajemy się w lewo do Gierłachowa, gdzie przez bramę wjazdową można dostrzec remontowany dwór Modlibowskich z drugiej połowy XIX wieku 21,7. Ponownie przekraczamy Masłówkę i dalej skręcamy w prawo 22,9 do Golinki. Krętą drogą wśród pól i stawów docieramy do Goliny Wielkiej. kierujemy się w prawo 28,4 na asfaltową drogę i lekko pod górę dojeżdżamy do drogi prowadzącej z Pakówki do Bojanowa 30. Jedziemy w prawo razem ze szlakiem niebieskim i przed ogródkami działkowymi zjeżdżamy w lewo na drogę gruntową 30,6. Jadąc prosto zamykamy pętlę szlaku przy dworcu kolejowym w Bojanowie

GMINA ŻMIGRÓD

Istniejące drogi techniczne - serwisowe w Gminie Żmigród tak jak w pozostałych dwóch gminach nie są połączone w jedną ciągłość i w związku z tym nie są atrakcyjne dla rowerzystów. Drogi te powinny zapewniać przejazd na całym odcinku drogi głównej, aby zapewnić spójność trasy rowerowej. Na terenie Gminy Żmigród wymaga to budowy kładek nad ciekami wodnymi oraz kładek lub tuneli przez linie kolejowe (Linia kolejowa E-59 i linia kolejowa do Toru Doświadczalnego Instytutu Kolejnictwa). W ostatnim okresie bardzo modne stają się kilkudniowe wycieczki rowerowe z biwakowaniem pod namiotem. Dobudowa brakujących odcinków dróg technicznych przy drodze ekspresowej S-5 na całym odcinku od Wrocławia do Poznania stwarzałaby takie możliwości i byłaby świetnym produktem promującym Gminę Żmigród. Budowa „Rowerowej S-5” byłaby dopełnieniem istniejącej i planowanej sieci dróg rowerowych na terenie Gminy Żmigród w osi północ-południe. Zapotrzebowanie takie od strony północnej zgłaszają zwłaszcza mieszkańcy m. Korzeńsko, Dębno i Przywsie, a od strony południowej mieszkańcy m. Borzęcin i Morzęcino. Wielkim wyzwaniem jednak jest połączenie dróg technicznych poprzez budowę kładek nad rzekami i ciekami oraz nad linią kolejową E-59 i linią kolejową do Toru Doświadczalnego. Mieszkańcy w/w miejscowości mogliby w bezpieczny sposób dojechać rowerami do Żmigrodu do pracy, zajęcia lub na rozrywkę. W chwili obecnej jest to niemożliwe ze względu na brak ciągłości dróg serwisowych. Rowerzyści w chwili obecnej mogą tylko fragmentami korzystać z dróg serwisowych, aby potem z konieczności zjechać na drogi lokalne (wojewódzkie, powiatowe i gminne). Połączenie dróg serwisowych w jedną całość zwiększyłoby ilość osób korzystających z rowerów, a tym samym poprawiłoby ich zdrowie i samopoczucie. Ludzie przesiadając się z samochodu na rower wpłynęliby także na poprawę jakości powietrza.

Alternatywą dla powyższego rozwiązania, czyli połączenia dróg serwisowych w jedną całość (poprzez budowę dodatkowych kładek, przepustów i tuneli), jest zmiana organizacji rowerowej na drogach lokalnych (drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne), poprzez np. wyznaczenie pasa rowerowego.

Wyzwaniem na przyszłość jest także wyznaczenie na niektórych ulicach Żmigrodu pasa rowerowego w miejscach dzisiejszych postojów dla samochodów.

W Gminie Żmigród dynamicznie przybywa komfortowych i bezpiecznych dróg rowerowych. Do końca 2018 roku we wschodniej części Gminy Żmigród powstało 26 km dróg rowerowych o nawierzchni utwardzonej (asfalt, nawierzchnia betonowa, kostka betonowa) do tak cennych przyrodniczo terenów jak Park Krajobrazowy „Dolina Baryczy” z największym i najstarszym skupiskiem stawów hodowlanych w Europie, czy do wielu form ochrony przyrody w tym m.in.: Rezerwat „Olszyny Niezgodzkie”, Rezerwat „Stawy Milickie” Rezerwat drzewostanowy – Radziądz.

Tereny Parku Krajobrazowego Doliny Baryczy w pasie Nizin Środkowo-Polskich, w makroregionie Obniżenia Milicko-Głogowskiego, w centrum Kotliny Żmigrodzkiej, na lewym brzegu rzeki Baryczy. Tereny gminy Żmigrod są jednym z najbardziej wartościowych terenów pod względem ornitologicznym w Europie – znajdują się tu miejsca lęgowe dzikich gęsi i kaczek oraz czapli, żurawi i wielu innych gatunków ptaków.

W ramach ścieżek rowerowych powstały Pit-Stopy z miejscami odpoczynku, tablicami informacyjnymi, wieżami widokowymi i miejscami parkingowymi umożliwiającymi pozostawienie samochodu w bezpiecznym miejscu i przesiadanie się na rowery. W dalszej perspektywie czasowej planowana jest budowa dodatkowych dróg rowerowych w części zachodniej Gminy Żmigród przez miejscowości Bychowo, Karnice, Kędzie, Barkowo, Łapczyce do granicy z Gminą Prusice, które też przebiegają przez ciekawe krajobrazowo tereny. W chwili obecnej trwają prace projektowe, które mają zakończyć się w 2019 roku. Wyzwaniem jest więc połączenie tak cennych obszarów przyrodniczych w całą sieć powiązań z „Rowerową S-5”. Możliwość połączenia głównej trasy z tak cennymi terenami byłaby jej wielkim atutem. Należałoby w ramach całego projektu dobudować łączniki Rowerowej S-5 z istniejącymi drogami rowerowymi na terenie Gminy Żmigród.

Celem projektu jest także zachęcenie mieszkańców i przedsiębiorców do budowy infrastruktury rowerowej tj. pola biwakowe, punkty gastronomiczne i punkty napraw rowerów. Należy więc już od samego początku informować o planach Gminy w zakresie budowy kolejnych dróg rowerowych i podkreślać na każdym kroku, że Gmina Żmigród stawia na turystykę rowerową, która w ostatnim okresie bardzo się rozwija.

Ze względu na świetny dojazd koleją oraz drogą ekspresową S5, Żmigród to idealne miejsce zarówno na „weekendowy” wypad, jak i osiedlenie się na stałe. Przy stacji kolejowej w Żmigrodzie powstało centrum przesiadkowe, umożliwiające pozostawienie samochodu na parkingu i kontynuację dojazdu do pracy komunikacją zbiorową tj. pociągiem lub autobusem. Na terenie tym jest także miejsce dla 100 rowerów z możliwością dalszej rozbudowy. Cały teren jest oświetlony i monitorowany. Długoterminowym planem dla małego Żmigrodu jest budowa systemu wypożyczania rowerów dla mieszkańców i turystów. Mając możliwość dojazdu z Wrocławia pociągiem należy umożliwić przyjezdnym wypożyczenie roweru w celu szybszego i przyjemnego zwiedzenia Żmigrodu i jego okolic, w tym także skorzystania z „Rowerowej S-5”.

Ze względu na świetny dojazd koleją oraz drogą ekspresową S5, Żmigród to idealne miejsce zarówno na „weekendowy” wypad, jak i osiedlenie się na stałe. Przy stacji kolejowej w Żmigrodzie powstało centrum przesiadkowe, umożliwiające pozostawienie samochodu na parkingu i kontynuację dojazdu do pracy komunikacją zbiorową tj. pociągiem lub autobusem. Na terenie tym jest także miejsce dla 100 rowerów z możliwością dalszej rozbudowy. Cały teren jest oświetlony i monitorowany.

W dalszej perspektywie czasowej planowana jest budowa dróg rowerowych w części zachodniej Gminy Żmigród przez miejscowości Bychowo, Karnice, Kędzie, Barkowo, Łapczyce do granicy z Gminą Prusice. W chwili obecnej trwają prace projektowe, które mają zakończyć się w 2019 roku.

Dopełnieniem budowy dróg rowerowych na terenie Gminy Żmigród w osi północ-południe byłaby dobudowa brakujących odcinków dróg technicznych przy drodze ekspresowej S-5

i udostępnienie ich na całej długości dla rowerzystów. Zapotrzebowanie takie od strony północnej zgłaszają zwłaszcza mieszkańcy m. Korzeńsko, Dębno i Przywsie, a od strony południowej mieszkańcy m. Borzęcin i Morzęcino. Wielkim wyzwaniem jest połączenie dróg technicznych poprzez budowę kładek nad rzekami i ciekami oraz nad linią kolejową E-59 i linią kolejową do Toru Doświadczalnego. Alternatywą dla powyższego rozwiązania jest zmiana organizacji rowerowej na drogach lokalnych (drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne), poprzez np. wyznaczenie pasa rowerowego. Wyzwaniem na przyszłość jest także wyznaczenie na niektórych ulicach Żmigrodu pasa rowerowego w miejscach dzisiejszych postojów dla samochodów.

Diagnoza stanu wyjściowego dla projektu Rowerowa S5

Lokalne Partnerstwo przeprowadziło (w ramach spotkania warsztatowego w Rawiczu w dniu 29.05.2018 r.) diagnozę strategiczną dla projektu Rowerowa S5. W tym celu wykorzystano metodę analizy pola sił wg Kurta Lewina, czyli zidentyfikowano szereg sił sprzyjających i hamujących zmianie – powstaniu Rowerowej S5. Kolejno wspólnie dokonano ich analizy celem wskazania głównych wyzwań jakie stoją przed Lokalnym Partnerstwem.

Zapis przeprowadzonej analizy strategicznej:

Analiza pola sił dla przedsięwzięcia Rowerowa S5

Bezpośredni zapis wyniku dyskusji warsztatowej			
SIŁY SPRZYJAJĄCE		SIŁY HAMUJĄCE	
Wszyscy chcemy tej trasy potrzeba społeczna, powszechna		Trasy rowerowe nie są priorytetem inwestycyjnym gmin - brak jednomyślności na poziomie poszczególnych gminy, nie dla wszystkich dróg rowerowe są priorytetem; - małe przekonanie o możliwościach powstania, mała wiara w sukces przedsięwzięcia.	
Rozkład sił			
90%		10%	
Unikatowość projektu - unikatowość projektu w skali kraju – to pierwszy pomysł tego typu (wykorzystanie dróg technicznych przy drogach ekspresowych do ruchu rowerowego); - projekt całościowy, spójny co do celów i rozwiązań.			
Rozkład sił			
100%			

Promocja poszczególnych gmin (m.in. walorów krajobrazowych i kulturowych) • chęć powtórzenia sukcesu trasy rowerowej w Dolinie Baryczy (Milcz i okolice – po trasach kolejki); • zaprezentowanie, pokazanie, otwarcie gminy dla mieszkańców oraz odwiedzających / turystów; • dążenie do promowania turystyki rowerowej w skali ponad regionalnej;	
Rozkład sił	
100%	
Moda na rower • moda na rower (obecna i nadchodząca) – rower jako ekologiczny środek transportu ale też pomysł na ruch, zdrowie; • promocja zdrowego stylu życia poprzez komunikację rowerową; • ograniczenie emisji spalin – rower jako transport ekologiczny; • tendencje wzrostowe turystyki rowerowej – aktualne trendy związane z dynamicznym rozwojem turystyki rowerowej w Europie i na świecie; • rosnąca świadomość ekologiczna oraz wymagania (oczekiwania) wobec infrastruktury czasu wolnego; • poprawa zdrowia mieszkańców poprzez korzyści z jazdy na rowerze; • trend w społeczeństwie na korzystanie z rowerów – myślenie o mobilności ekologicznej;	Brak świadomości (u mieszkańców gmin) znaczenia dla zdrowia poruszania się na rowerze • wygoda mieszkańca i przyzwyczajenie do korzystania z samochodu; • tendencje w „narodzie”, który wybiera wygodny, ale obciążający środowisko środek lokomocji – auto; • łatwość dostępu do tanich środków transportu – własny samochód (bez świadomości szkód jakie ponosi środowisko naturalne z powodu zanieczyszczenia powietrza); • mało przykładów lokalnych, że rower może być podstawowym środkiem transportu – np. stały dojazd do pracy.
Rozkład sił	
60%	40%
Istniejąca infrastruktura • istniejąca infrastruktura drogowa (drogi serwisowe/techniczne już są, nie trzeba ich budować od zera); • wybudowane już drogi i ścieżki rowerowe i możliwość ich wykorzystania – wpięcia w sieć połączeń;	Niewystarczająca infrastruktura • brak ciągłości dróg technicznych prze S5 – przebieg „kluczący”, nie intuicyjny; • brak należytego utrzymania tras / dróg technicznych np. dziury w drodze, rozbite szkło na drodze, brak oznakowania; • przebieg przyszłej trasy Rowerowa S5 przez

• stale powstająca infrastruktura – budowa kolejnych odcinków S5 i dróg technicznych przy niej.	grunty należące do różnych osób/instytucji w tym grunty prywatne; • przeszkody w pozyskiwaniu terenów pod połączenie dróg technicznych (obecnie brak ciągłości trasy); • brak wpięć istniejących już sieci dróg i ścieżek rowerowych w poszczególnych gminach w drogi techniczne – brak połączeń.
Rozkład sił	
50%	50%
Możliwości finansowania  • szanse na pozyskanie dofinansowania na budowę brakujących łączników; • możliwość sfinansowania Rowerowej S-5 ze środków zewnętrznych.	Niedostateczne środki finansowe  • brak środków finansowych; • pieniądze, kwestie dofinansowania – braki na poziomie gmin (budżety gminne), ale i pewnie regionów (brak alokacji środków na ten konkretny projekt); • niepewne dofinansowanie (fundusze np. UE); • wysokie koszty budowy dodatkowej infrastruktury (kładki nad rzekami, linią kolejową, itp.); • wysokie koszty inwestycji z uwagi na jej skalę.
Rozkład sił	
20%	80%
Walory krajobrazowe sprzyjające rozwojowi turystyki  • stopniowy rozwój usług dla turystów rowerowych w poszczególnych gminach; • rozwój sektorów około - turystycznych; • aktywność gospodarcza mieszkańców, którzy prędko stworzą usługi np. gastronomia; • powszechna potrzeba turystyki rowerowej; • walory krajobrazowe, ciekawe obiekty do zwiedzania przy trasie i w poszczególnych gminach; • wieloaspektowość projektu (turystyka, eko - transport); • zaproszenie mieszkańców aglomeracji wrocławskiej do odwiedzenia gmin – zwiększenie skali użytkowników/odbiorców drogi rowerowej.	 
Rozkład sił	
100%	

Chęć współpracy  - wsparcie władz samorządowych co gwarantuje ciągłość trasy od początku do końca a nie tylko na niektórych gminnych odcinkach; - wspólnota myślenia, pomysłu; - wspólna idea; - jedność – koncepcja łączy a nie dzieli; - współpraca wokół jednej idei – samorządy, Lasy Państwowe, poszczególne nadleśnictwa, PKP, GDDKIA, organizacje turystyczne, organizacje pozarządowe, media i inne; - powołanie stowarzyszenia zrzeszającego gminy po których przebiega przyszła trasa – Rowerowa S5 (jako Lokalne Partnerstwo); - przychylność zarządcy S5; - Ministerstwo Rozwoju i włączenie gmin Rawicz, Bojanowo i Żmigród do programu Partnerska Inicjatywa Miast; - ludzie zaangażowani w realizację projektu (komuś coś się chce).	Ograniczona współpraca  - trudności z ustaleniami z GDDKIA, - brak zainteresowania wszystkich samorządów na trasie; - kłopoty z koordynacją; - różne potrzeby gmin i powiatów w zakresie infrastruktury drogowej; - zaangażowanie dużej ilości „podmiotów” w realizację projektu; - opieszałość współpracy; - indywidualne interesy; - brak współpracy różnych organizacji; - wybory/zmiany osobowe w samorządach; - opóźnienia w budowie; - brak zgody zarządu dróg na korzystanie – udostępnienie MOP-ów przy S5; - konflikty personalne pomiędzy władzami mające podłoże polityczne; - brak zgody, woli współpracy instytucji od których zależy powodzenie projektu – właściciele dróg; - brak woli politycznej na rozwój trasy, zmiana priorytetów po wyborach.
Rozkład sił 60% 40%	
Wzrost zainteresowania projektem  - duże i rosnące zainteresowanie trasą przez użytkowników/rowerzystów; - wzrasta ilość osób korzystających na rowerach z dróg dojazdowych (tras technicznych).	Słaba promocja projektu  - brak strony internetowej projektu; - występuje przeświadczenie, że poruszanie się rowerem wzdłuż ruchliwej drogi samochodowej nie ma aspektu turystyczno-rekreacyjnego.
Rozkład sił 50% 50%	

Wysokie zaangażowanie lidera (Rawicz)  zaangażowanie lidera - Gminy Rawicz (Burmistrz oraz przedstawiciele Urzędu Miasta).	
Rozkład sił	

100%	
Popularyzacja wiedzy o zagrożeniach dla zdrowia wynikających z niskiej jakości powietrza upowszechniająca się wiedza o tym że zanieczyszczone powietrze jakim oddychamy szkodzi zdrowiu i że zanieczyszczenia te pochodzą z niskiej emisji (palenie złym opałem) oraz nadmiernego transportu samochodowego (spaliny).	  
Rozkład sił	
100%	
Różnorodność trasy - brak spójności przebiegu trasy jest atutem a nie przeszkodą; - różnorodność tras – jakość nawierzchni (asfalt, drogi szutrowe, drogi trawiaste gruntowe) oraz urozmaiczone ukształtowania terenu.	  
Rozkład sił	
100%	
Przebieg trasy przez kilka gmin – integracja transportowa - przebieg tras przez kilka gmin; - ograniczenie emisji spalin do atmosfery dzięki rozwojowi transportu ekologicznego (rowery, rowery elektryczne); - połączenie komunikacyjne gmin i powiatów; - dobrze połączenia kolejowe z Wrocławiem i Poznaniem (rower + kolej) – możliwość korzystania z mieszanego transportu.	  
Rozkład sił	
100%	
 	 Niewystarczające bezpieczeństwo rowerzystów - zbyt wiele miejsc kolizyjnych z ruchem zmotoryzowanym - możliwe wypadki na trasie zniechęcające do jazdy; - problem z oznakowaniem trasy w terenie; - kolizje z transportem rolniczym na drogach

	technicznych; • bezpieczeństwo.
Rozkład sił	
100%	
	 Uregulowania prawne • przepisy, regulacje prawne obecnie obowiązujące dla korzystania z dróg technicznych przy S5; • kwestie ekologiczne; • problemy prawne; • biurokracja; • brak zgody Zarządu Dróg na utworzenie MOP-ów dla rowerzystów.
Rozkład sił	
100%	

Tabela 1. Analiza pola sił dla Rowerowej S5

Wspólnie (w pracy warsztatowej) sformułowano także korzyści jakie projekt Rowerowa S5 przyniesie poszczególnym gminom.

Poniżej zaprezentowany został zapis pracy warsztatowej:

GMINA	KORZYŚCI DLA GMINY WYNIKAJĄCE Z URUCHOMIENIA ROWEROWEJ S5
	Korzyści dla Wielkopolski + unikatowa trasa rowerowa („wizytówka” regionu); + świetny element promocyjny (szeroki wachlarz grup docelowych); + „pomost regionalny”, zwiększenie ruchu rowerowego;
	Wisznia Mała + promocja gminy; (x2) + rozwój turystyki (wzgórze Wiszniak – 247 m n.p.m.); + możliwość skomunikowania się między miejscowościami; + udostępnienie terenu gminy do przyjazdu dla mieszkańców Wrocławia; + niższa emisja (prześiądą się na rowery); + rozwój lokalnej inicjatywy; przedsiębiorców (naprawa rowerów, małe punkty gastronomiczne itp.);

		+ propagowanie spędzania czasu na świeżym powietrzu; + uruchomienie bazy turystycznej do aglomeracji wrocławskiej w okresie letnim i zimowym;
	Żmigród	+ zwiększenie atrakcyjności gminy; + zwiększenie osób chcących zamieszkać w gminie; + wykreowanie wśród mieszkańców aktywności rowerowej; + zmniejszenie lokalnego ruchu samochodowego;
	Święciechowa	+ wpływ na środowisko poprzez zmniejszenie emisji; + zdrowie – rowerem zdrowiej; + turystyka – więcej zwiedzimy niż np. jadąc samochodem; + poznawanie nowych osób na trasie; + promocja regionu;
	Rawicz	+ popularyzacja gminy; (x4) + bezpieczna turystyka rodzinna; + bezpieczna komunikacja pomiędzy miejscowościami leżącymi przy trasie S5; + Nie tylko rower ale możliwa bezpieczna jazda na rolkach, deskorolkach; + podniesienie oferty rekreacyjnej; + więcej osób korzystających z rowerów – stworzenie mody na rower jako środek transportu; + dodatkowe wpływy z turystyki, + rozwój agroturystyczny; (x2) + poprawa jakości powietrza; + turystyka częścią gospodarki
	Bojanowo	+ promocja gminy/miasta, ukazanie walorów okolic; (x2) + rozpoznawalność; + atrakcyjność nowej trasy rowerowej; + połączenie rowerowe z okolicznymi gminami; + możliwość realizowania tzw. tranzytu rowerowego (długodystansowe trasy); + rozwój gastronomii i miejsc noclegowych; + ujednolicenie szlaków rowerowych w okolicy;
	Śmigiel	+ połączenie lokalnych miejscowości; + rozwój turystyczny regionu; + atrakcje dla lokalnych społeczności; + możliwość dojazdu do pracy do ościennych miejscowości;

	Miasto Leszno + rozwój turystyki rowerowej; + prognozowanie zdrowego stylu życia (aktywnego); + promowanie walorów turystycznych; + rodzinne wycieczki; + możliwość wybrania roweru jako alternatywnego środka transportu;
	Czempiń + bezpieczeństwo; + płynny przejazd; + zmniejszenie hałasu; + promocja sportu i turystyki;
Inne zidentyfikowane (korzyści uniwersalne, nie przypisane do konkretnej gminy):	+ rozwój turystyki rowerowej; (x4) + aktywizacja mieszkańców; (x2) + aktywność rowerowa jako zdrowy styl życia w gminie; (x3) + rozwój regionalny – przyjazdy turystów; (x2) + promocja atrakcyjności gminy; + usprawnienie komunikacji lokalnej; + poprawa infrastruktury; + zwiększenie bezpieczeństwa; + rozwój współpracy lokalnych samorządów; + zmniejszenie ruchu samochodowego; + polepszenie dostępności komunikacyjnej; + odciążenie środowiska (hałas, spaliny); + impuls dla rozwoju przedsiębiorczości lokalnej – mieszkańcy inwestują w usługi turystyczne; + większa chęć osiedla się w gminie przez ludzi ceniących aktywny wypoczynek, preferujących rower od samochodu; + rozwój gospodarczy; + zmniejszenie emisji CO2;

Tabela 2. Analiza korzyści dla gmin z tytułu powstania Rowerowej S5

Pożądany stan docelowy czyli wizja Rowerowej S5

Wizja Rowerowej S5 została przygotowana w oparciu o wyniki prac warsztatowych (spotkanie inauguracyjne zawiązanie Lokalnego Partnerstwa, Rawicz 29 czerwiec 2018 r.).

Poniżej zaprezentowano zapis brzmienia wizji Rowerowej S5 w czasie przyszłym dokonanym oraz dodatkowo umieszczono poszczególne, indywidulane zapisy uczestników warsztatów, współtwórców zapisu generalnego wizji. Materiał ten wzbogaca brzmienie wizji.

Kolejno umieszczona także argumentację uczestników warsztatów odnośnie głównych użytkowników Rowerowej S5.

Wizja Rowerowej S5

Rowerowa S5 to alternatywna (dla transportu samochodowego) droga transportowa, spełniająca standardy europejskich dróg rowerowych długodystansowych, **łącząca gminy** zlokalizowane wzdłuż drogi ekspresowej S5, pozwalająca na bezpieczny i bezkolizyjny przejazd.

Przyczynia się do propagowania i rozwoju **ekologicznego transportu** – wspiera działania zmierzające do poprawy jakości powietrza.

To droga idealna zarówno dla korzystających z niej w celu dojazdu do pracy, szkoły, spotkań sąsiedzkich, ale także idealna droga do rekreacji i rozwoju turystyki rowerowej – jako regionalny szlak (trasa) rowerowy będąca **osią turystyczną Wrocław-Poznań** w aspekcie rozwoju turystyki i rekreacji w regionie. Rowerowa S5 jest alternatywą dla Green Velo czy trasy rowerowej wzdłuż Odry.

Rowerowa S5 nie tylko łączy dwa regiony, ale także spina w jedną sieć trasy i ścieżki rowerowe znajdujące się w poszczególnych gminach znajdujących się na jej trasie. Buduje tym samym **międzyregionalny system dróg rowerowych** dzięki którym „otwiera” gminy na siebie i zaprasza do odwiedzin przez rowerowych turystów.

Rowerowa S5 posiada jednolity **system oznaczeń**, który kontynuowany jest także w sieciach gminnych.

Bezpośrednie zapisy uczestników prac warsztatowych odnoszące się do pożądanego stanu docelowego:

- Gmina Rawicz z siecią tras rowerowych dróg, bezpiecznych i umożliwiających mobilny dojazd do pracy, szkoły – w celach turystycznych, rekreacyjnych i sportowych;
- jako bezpieczną i komfortową trasę rowerową głównie dla mieszkańców gminy; wykorzystywaną głównie rekreacyjnie a także jako możliwą trasę przemieszczania się np. do pracy czy szkoły;
- poprawa bezpieczeństwa;
- Rowerowa S5 jako droga rowerowa – atrakcyjna krajobrazowo, technicznie (doskonała jakość nawierzchni, miejsca postojowe, usługi turystyczne), dobrze wypromowana wśród rowerzystów (mieszkańców, przejezdnych), uczęszczana, zadbana;
- rekreacyjna wizytówka gmin wzdłuż S5;
- sieć dróg rowerowych łączących miasta na trasie S5 oraz eksponująca atuty turystyczne tych miast;
- Rowerowa S5 jako stowarzyszenie – prężnie działająca organizacja, sprawnie zarządzana, nastawiona na cele i ich realizację, pozyskująca środki na promocję i inwestycje, pozbawiona wewnętrznych konfliktów;
- Standard europejski dróg rowerowych (długodystansowych) – bezpieczna, bezkolizyjna, punkty obsługi rowerzystów (na trasie), rzetelny zarządca trasy;
- trasa idealna dla turystów rowerowych („sakwiarzy”) oraz kolarzy;
- zwiększenie i pokazanie walorów miasta i gminy Czempin;

- wykorzystanie atrakcyjnych odcinków (pod względem krajobrazowym, lokalnych atrakcji) dróg serwisowych, technicznych rozlokowanych wzdłuż drogi S5;
- promocja sportu i turystyki rowerowej;
- ogólnie Rowerowa S5 powinna być zorientowana na lokalne atrakcje, rolę edukacyjną (tablice informacyjne, edukacyjne np.);
- zaproszenie do zwiedzania i poznawania Gminy przez mieszkańców Wrocławia;
- projekt Rowerowa S5 jako inspiracja dla projektów w innych częściach kraju;
- promocja szlaku w różnych aspektach np. wizualizacja, może być alternatywą dla innych tras np. Green Velo czy trasy wzdłuż Odry;
- regionalny szlak (trasa) rowerowa będąca osią turystyczną Wrocław-Poznań w aspekcie turystyki, rekreacji w regionie;
- ciągła droga o nawierzchni bitumicznej łącząca Poznań z Wrocławiem wzdłuż drogi ekspresowej S5 wykorzystująca drogi serwisowe;
- trasa rowerowa będąca główną osią łączącą np. Dolnośląskie i wielkopolskie, umożliwiającą zjazd do gmin;
- oznakowanie nawierzchni;
- pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem odjazdy na tereny gmin (dojazd do pracy, przejazd pomiędzy miejscowościami, ruch turystyczny, rekreacja);
- jednolita sieć szlaków połączonych ze sobą, oznakowanych i opracowanych na ogólnodostępnych mapach;
- jednolita trasa rowerowa od samego Poznania do Wrocławia, rozpoznawalna w skali kraju;
- wyobrażam sobie trasę rowerową po której mogę przejechać rowerem szosowym bez narażania się na jazdę po błocie, kamieniach, kostce betonowej. Trasę, która daje możliwości wyboru drogi, jest dobrze oznakowana, zaopatrzona w tablice z mapami na punktach węzłowych. Trasę, która generuje rozwój usług dla turystyki;
- rowerowa S5 połączy Wrocław z Poznaniem i będzie przebiegała przez atrakcyjne tereny gmin zlokalizowanych wzdłuż drogi rowerowej. Droga rowerowa będzie posiadała tzw. pit-stepy, czyli miejsca odpoczynku dla rowerzystów oraz punkty widokowe. Będzie bardzo dobrze oznakowana i będzie główną trasą od której będą odnogi gminnych dróg rowerowych. Droga powinna posiadać centra przesiadkowe (z samochodu na rower);
- Rowerowa S5 to sprawne skomunikowanie miasta Wrocławia z północną częścią. Wykorzystanie dróg technicznych przy S5 pozwoli na przejazd rowerem alternatywnej drogi do istniejącej ścieżki rowerowej przy starej Dk5. Trasa drogi rowerowej S5 przebiega w zróżnicowanym terenie co jest również atutem. Dla mieszkańców gminy Wisznia Mała to dodatkowa możliwość przemieszczania się między miejscowościami;
- stworzenie jednej domeny np. rowerowa-s5.pl;
- strona www kompatybilna ze smartfonami;
- nawigacja GPS;
- ujednolicony system informacji wizualnej (mapy, punkty turystyczne) i inne (drogowskaz), sklepy, hotele;
- punkty obsługi np. IBOMBO – Samoobsługowe Stacje Naprawy Rowerów;
- zmniejszy się hałas oraz emisja CO2.

Główni użytkownicy Rowerowej S5 (wg. uczestników prac warsztatowych) to:

Użytkownicy	Ilość Wskazań uczestników warsztatów	Uzasadnienie <i>Wyjaśnienie: zapis: (x cyfra) – oznacza ilość wskazań powtarzających się określać</i>
RODZINNA WEEKENDOWA REKREACJA 	20	- długość trasy i usytuowanie (x5); - bezpieczna trasa (x6); - walory krajobrazowe (x5); - możliwość planowania wycieczek w oparciu o lokale bazy noclegowe; - weekendowe wyjazdy za miasto (x2); - sposób na aktywne spędzanie czasu (x3); - bliskość miejscowości z dużą liczą mieszkańców szukających terenów rekreacyjnych; - droga jest dobrze skomunikowana ze stacjami PKP stąd można łatwo do niej dojechać z odległych miast; - jakość drogi idealna dla dzieci – równo, prosto, bezpiecznie; - zdrowie - wpajanie młodemu pokoleniu, że aktywny odpoczynek na rowerze wpływa dobrze na nasze zdrowie;
ŚRODEK CODZIENNEGO TRANSPORTU 	16	- korzystają mieszkańcy do różnych celów ze względu na bezpieczeństwo (x3); - bezpieczna i wygodna droga ze wsi do większych miast po codzienne sprawunki (x4); - w zależności od potrzeb lokalnej ludności wykorzystywana w życiu codziennym (x4); - ograniczenie ruchu pojazdów spalinowych w ruchu miejskim (x3); - stworzenie dodatkowej możliwości dla aktywności rowerowej; - moda na eko-transport – korzyść dla zdrowia i portfela;
SPORT	15	- zainteresowanie się projektem członków grup rowerowych (x2); - aktywizacja mieszkańców (x4); - możliwość realizacji długodystansowych tras np. bezkolizyjny przejazd Wrocław-Poznań (x2); - możliwość treningu z dala od ruchu samochodowego

		• trasa zróżnicowana krajobrazowo, wysokościowo; • znaczna długość jednolitej trasy rowerowej; • promocja gminy i całej trasy; • dobra nawierzchnia asfaltowa oraz brak ruchu zmotoryzowanego; • to deficytowa przestrzeń, w której świetnie czują się osoby uprawiające kolarstwo; • bardzo popularna dyscyplina;
DOJAZD DO PRACY DOJAZD DO SZKOŁY 	5	• bezpieczna droga do pracy pomiędzy miejscowościami (x2); • ograniczenie zatorów komunikacyjnych, zmniejszenie codziennego ruchu samochodowego (x2).

Tabela 3. Główni użytkownicy Rowerowej S5

2. CELE STRATEGICZNE (KIERUNKOWE) MID I DOSTOSOWANIE DO NICH SKONKRETYZOWANYCH DZIAŁAŃ I PROJEKTÓW

Cel strategiczny	Ochrona powietrza w gminach: Rawicz, Bojanowo i Żmigród poprzez usprawnienie mobilności zeroemisyjnej mieszkańców integracji transportu ekologicznego
Cel operacyjny 1	Strategiczne i prawne uregulowanie inwestycji w zakresie transportu zeroemisyjnego
Zadanie 1.2	Opracowanie Strategii Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP dla obszaru funkcjonalnego Rawicza
Zadanie 2.2	Prawne uregulowanie realizacji inwestycji w zakresie transportu zeroemisyjnego przez jednostki samorządu terytorialnego i ich partnerów
Cel operacyjny 2	Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5
Zadanie 2.1	Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną „magistralę rowerową” i budowa nowych
Zadanie 2.2	Połączenie sieci gminnych dróg i ciągów pieszo-rowerowych z Rowerową S5 poprzez budowę brakujących odcinków doprowadzających
Zadanie 2.3	Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z systemem parkingów P&R, B&R i K&R” w Bojanowie, Rawiczu i Żmigrodzie
Zadanie 2.4	Budowa systemu roweru miejskiego w gminach: Rawicz, Bojanowo i Żmigród
Zadanie 2.5	Implementacja systemu dynamicznej informacji pasażerskiej
Zadanie 2.6	Budowa oświetlenia energooszczędnego wzdłuż tras i ścieżek pieszo - rowerowych

Cel operacyjny 3	Kampanie edukacyjno-informacyjne i promocyjne
Zadanie 3.1	Opracowanie mapy rowerowej i przewodnika
Zadanie 3.2	Opracowanie mapy parkingów rowerowych
Zadanie 3.3	Znakowanie pojazdów rowerowych
Zadanie 3.4	Akcja: „Urzędniku daj przykład – rowerem do pracy!”
Zadanie 3.5	Wykłady dla dzieci i młodzieży „Rowerem bezpiecznie do szkoły”
Zadanie 3.6	Letnie rowerowe piątki
Zadanie 3.7	Rajdy rowerowe
Zadanie 3.8	Konkursy o tematyce rowerowej
Zadanie 3.9	Uruchomienie i prowadzenie portalu i medium społecznościowego Rowerowa S5

Tabela 4. Cele strategiczne i operacyjne Miejskiej Inicjatywy Działania

Elementy mobilności miejskiej

**Tabela 5. Powiązanie zadań w projekcie w ramach ochrony powietrza
w relacji do aspektów mobilności miejskiej**

	zbiorowy transport pasażerski	transport niezmotoryzowany	intermodalność	bezpieczeństwo ruchu drogowego	transport drogowy	logistyka	zarządzanie mobilnością i wdrażanie nowych wzorców użytkowania	inteligentne systemy transportowe (ITS)	promocja ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów
Zadanie 1.2 Opracowanie Strategii Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP dla obszaru funkcjonalnego Rawicza	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zadanie 2.2 Prawne uregulowanie realizacji inwestycji w zakresie transportu zeroemisyjnego przez jednostki samorządu terytorialnego i ich partnerów	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zadanie 2.1 Wpięcie sieci gminnych dróg i ciągów pieszo-rowerowych do Rowerowej S5 poprzez budowę brakujących odcinków istniejących i budowę nowych		✓		✓			✓		
Zadanie 2.2 Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną „magistralę rowerową”.		✓		✓			✓		
Zadanie 2.3 Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z systemem parkingów P&R, B&R i K&R” w Bojanowie, Rawiczu i Żmigrodzie	✓	✓	✓	✓	✓		✓		
Zadanie 2.4 Budowa systemu roweru miejskiego w gminach: Rawicz, Bojanowo i Żmigród		✓	✓				✓		
Zadanie 2.5 Implementacja systemu dynamicznej informacji pasażerskiej	✓		✓				✓	✓	
Zadanie 2.6 Wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
Zadania 3.1- 3.9 Kampanie edukacyjno-informacyjne i promocyjne	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	

Tabela 6. Wskaźniki produktu i rezultatu Miejskiej Inicjatywy Działania

Zadanie	Wskaźniki rezultatu (wyniku)				Wskaźniki produktu (osiągnięć)
	Nazwa	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło informacji i sposób pomiaru	
		2019	2027		
1. Opracowanie strategii zrównoważonego rozwoju SUMP dla gmin Rawicz, Bojanowo i Żmigród oraz innych zainteresowanych gmin partnerskich w obszarze funkcjonalnym	1. Planowanie przestrzenne 2. Mobilność miejska 3. Transport publiczny 4. Transport towarowy 5. Transport samochodowy 6. Planowanie parkingów 7. Ruch pieszy 8. Ruch rowerowy 9. Promocja działań	0 szt.	1 szt.	1. 2. . Stopień pokrycia terenu opracowaniami planistycznymi	Powstanie dokumentu strategicznego na temat zrównoważonego rozwoju transportu dla gmin (szt.)
2. Utwardzenie odcinków dróg łączących Rowerową S5	Całkowita długość odcinków przejezdnych projektowanej Rowerowej S5	35km	60km	Protokół odbioru inwestycji; pomiary geodezyjne; inwentaryzacja powykonawcza	Liczba nowych odcinków utwardzonych dróg (w km)
3. Zwiększenie ilości rowerzystów i innych niezmotowyzowanych użytkowników korzystających z Rowerowej S5	Ilość przejazdów przez osoby korzystające z Rowerowej S5	100 przejazdów na rok	2000 przejazdów na rok	Ankiety na temat korzystania z deklarowanych tras i sposobu poruszania się po trasach rowerowej S5	Liczba osób korzystających z rowerowej S5 oraz odcinków dróg rowerowych doprowadzających do rowerowej S5
4. Średnia odległość przejechana rowerem w ciągu roku				Ankiety na temat korzystania z deklarowanych tras i sposobu poruszania się po trasach rowerowej S5	Ilość przejechanych kilometrów w ciągu roku
5. Budowa systemu roweru miejskiego w gminach Rawicz i Żmigród		1	3	Ankiety na temat korzystania z deklarowanych tras i sposobu poruszania się po trasach rowerowej S5	

Tabela 7. Wskaźniki efektu ekologicznego Miejskiej Inicjatywy Działania

Nr zadania	Opis zadania	Koszt inwestycji	Efekty ekologiczne	Zrównoważonej Mobilności Miejskiej	Podmiot realizujący	Grupy docelowe	Odwołanie do strategii PGN
1	Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną „magistralę rowerową”. Wpięcie sieci gminnych dróg i ciągów pieszorowerowych do Rowerowej S5 poprzez budowę brakujących odcinków istniejących i budowę nowych		Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO₂, PM, HC, NO_x, CO i innych polutantów; Redukcja emisji hałasu	Transport niezmotoryzowany; Bezpieczeństwo ruchu; Zarządzanie mobilnością;	Gmina Rawicz	Mieszkańcy Rawicza i przyjezdni	Budowa infrastruktury rowerowej jako alternatywny sposób komunikacji w ramach realizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej na obszarze powiatu rawickiego; Budowa ścieżek rowerowych
2	Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych wraz z systemem parkingów P&R, B&R i K&R” w Bojanowie, Rawiczu i Żmigrodzie			Zbiorowy transport pasażerski; Transport niezmotoryzowany; Intermodalność; Bezpieczeństwo ruchu; Transport	Gmina Rawicz	Mieszkańcy Rawicza i przyjezdni	Budowa i modernizacja infrastruktury drogowej

				drogowy; Zarządzanie mobilnością			
3	Implementacja systemu dynamicznej informacji pasażerskiej		Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów	Zbiorowy transport pasażerski; Intermodalność; Zarządzanie mobilnością; ITS	Gmina Rawicz	Mieszkańcy Rawicza i przyjezdni	
4	Budowa systemu roweru miejskiego w gminach: Rawicz, Bojanowo i Żmigród		Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów; Zmniejszenie emisji hałasu	Transport niezmotoryzowany; Intermodalność; Zarządzanie mobilnością;	Gmina Rawicz	Mieszkańcy Rawicza i przyjezdni	Budowa infrastruktury rowerowej jako alternatywny sposób komunikacji w ramach realizacji Planu Gospodarki Niskoemisyjnej na obszarze powiatu rawickiego; Budowa ścieżek rowerowych
5	Budowa oświetlenia energooszczędnego wzdłuż tras i ścieżek pieszo - rowerowych		Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów; Zmniejszenie	Zbiorowy transport pasażerski; Transport niezmotoryzowany; Intermodalność; Bezpieczeństwo ruchu; Transport	Gmina Rawicz	Mieszkańcy Rawicza i przyjezdni	Budowa brakującego oświetlenia na terenie Gminy Rawicz

			emisji hałasu	drogowy; Logistyka			
6	Kampanie edukacyjno-informacyjne i promocyjne		Redukcja zużycia energii; Zmniejszenie emisji CO ₂ , PM, HC, NO _x , CO i innych polutantów; Zmniejszenie emisji hałasu	Zbiorowy transport pasażerski; Transport niezmotoryzowany; Intermodalność; Bezpieczeństwo ruchu; Transport drogowy; Nowe wzorce; ITS	Gmina Rawicz	Mieszkańcy Rawicza i przyjezdni	Działania informacyjno-edukacyjne w zakresie gospodarki niskoemisyjnej

3. ŚCIEŻKI ROZWIĄZAŃ CZYLI OPERACJONALIZACJA ZAMIERZEŃ STRATEGICZNYCH NA POZIOMIE KAŻDEJ Z GMIN (Rawicz, Żmigród, Bojanowo)

Tabela 8. RAWICZ

Cel operacyjny 2. Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5				
Zadanie 2.1 Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną „magistralę rowerową” i budowa nowych	Projekt	Czas realizacji zadania	Odpowiedzialność za zadanie	Podmioty zaangażowane do realizacji zadania
	Opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie niezbędnych pozwoleń i uzgodnień	2019-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Gmina Rawicz	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz
	Opracowanie SIWZ, pozostałych załączników, procedura przetargowa	2019-2025	GDDKiA, Gmina Rawicz	GDDKiA, Gmina Rawicz
	Budowa odcinka od Korzeńska do MOP Dębno Polskie (1200m) nawierzchnia szutrowa/asfaltowa	2019-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Gmina Rawicz	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz
	Budowa odcinka od MOP Dębno Polskie do drogi technicznej (w kierunku Ronda Załęczne) (300m) – szutrowa (obręb ew. D. Polskie – Folwark)	2019-2025		
	Budowa odcinka od obrębu ew. D. Polskie – Folwark) do Ronda Załęczne – budowa kładki pieszo – rowerowej na rzece Maśłówka (wariant 1)	2019-2025		
	Oznakowanie przebiegu trasy od drogi Maśłowo – Warszewo do drogi gminnej do Ronda Załęczne (wariant 2) 3,100km	2019-2025		

	Budowa odcinka od Ronda Załęcze do drogi technicznej (obr. ew. Masłowo) szutrowa 500m	2019-2025		
	Budowa odcinka od rozjazdu za Rondem Załęcze przez las do drogi technicznej przy S5 – szutrowa 5,5km	2019-2025		
	Budowa odcinka od zakończenia drogi technicznej trasa przyrodniczo – edukacyjna Nadleśnictwa Piaski do wiaduktu w Bojanowie) 1,3km - szutrowa	2019-2025		
Cel operacyjny 2.				
Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5				
Zadanie 2.2 Połączenie sieci gminnych dróg i ciągów pieszo-rowerowych z Rowerową S5 poprzez budowę brakujących odcinków doprowadzających	Projekt	Czas realizacji zadania	Odpowiedzialność za zadanie	Podmioty zaangażowane do realizacji zadania
	Opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie niezbędnych pozwoleń i uzgodnień	2019-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Gmina Rawicz	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz
	Opracowanie SIWZ, pozostałych załączników, procedura przetargowa	2019-2025	GDDKiA, Gmina Rawicz	GDDKiA, Gmina Rawicz
	Budowa trasy rowerowej Dworzec PKP Rawicz (gm. Rawicz – Osiek (gm. Pakosław (połączenie przez ul. Śląską w Masłowie z rondem Załęcze)	2019-2020	Gmina Rawicz Gmina Pakosław Powiat Rawicki	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz
	Budowa przejścia w Izbicach drogą techniczną pod S5 (asfalt szutrowa) 2km	2019-2025	GDDKiA, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz	

	Budowa przejścia w Żylicach – wiadukt techniczny nad S5 droga szutrowa 1600m	2019-2025	GDDKiA, Gmina Rawicz	
	Budowa ścieżki rowerowej od drogi technicznej do ul. Bocianie – szutrowa 880m	2019-2025	Gmina Rawicz	
	Kompleksowe oznakowanie ścieżek rowerowych	2019-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Rawicz

Tabela 9. BOJANOWO

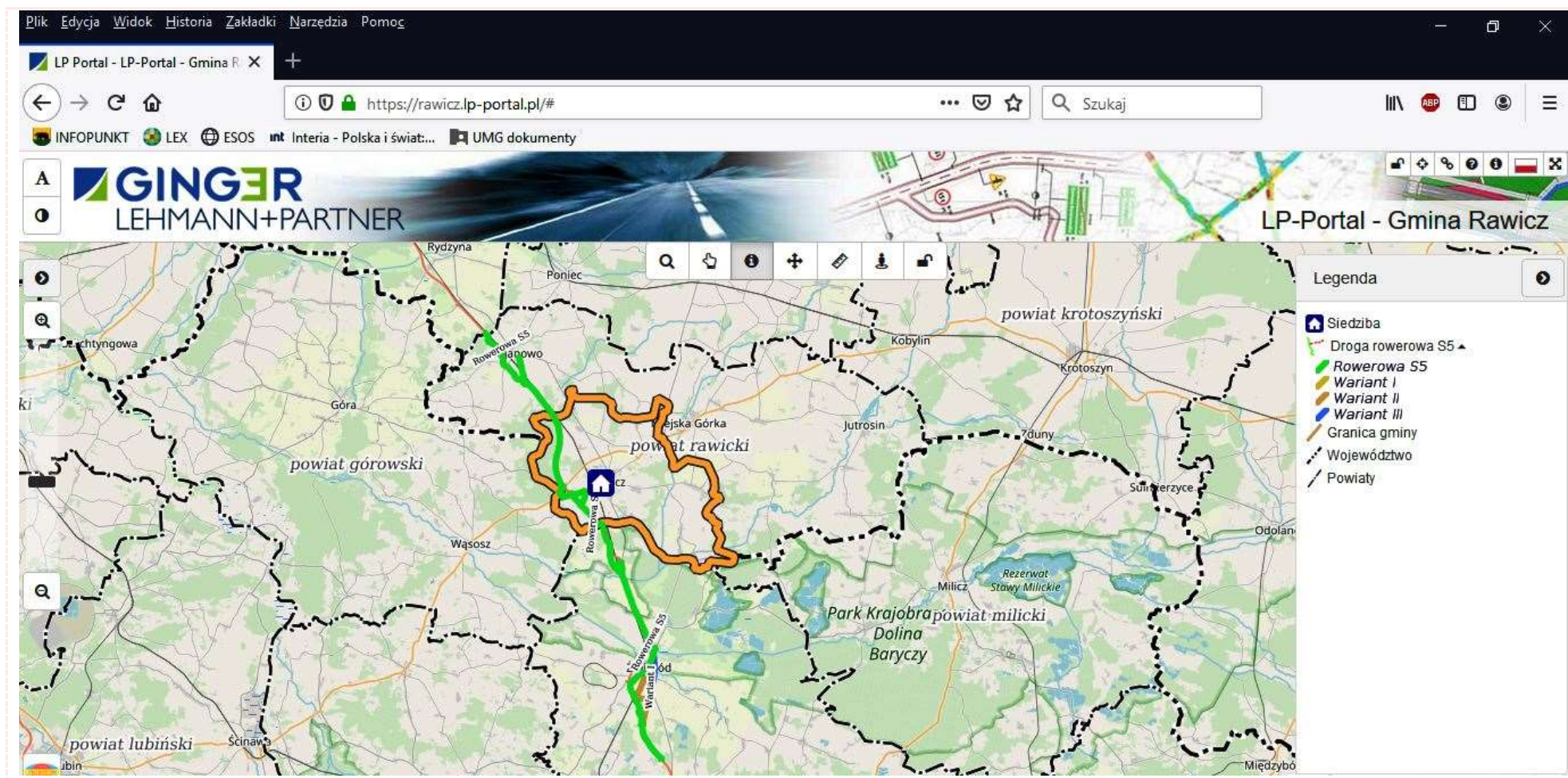
Cel operacyjny 2. Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5				
Zadanie 2.1 Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną „magistralę rowerową” i budowa nowych	Projekt	Czas realizacji zadania	Odpowiedzialność za zadanie	Podmioty zaangażowane do realizacji zadania
	Opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie niezbędnych pozwoleń i uzgodnień	2019-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Gmina Bojanowo	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Bojanowo
	Opracowanie SIWZ, pozostałych załączników, procedura przetargowa	2019-2025	GDDKiA, Gmina Bojanowo	GDDKiA, Gmina Bojanowo
	Odcinek od granicy z Gminą Rawicz do Pakówki	2019-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Gmina Bojanowo	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Bojanowo
	Odcinek od wiaduktu w Gołaszynie do węzła Gołaszyn	2019-2025		
	Odcinek od węzła Gołaszyn do granicy z Gminą Rydzyna	2019-2025		

Cel operacyjny 2.				
Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5				
Zadanie 2.2 Połączenie sieci gminnych dróg i ciągów pieszo-rowerowych z Rowerową S5 poprzez budowę brakujących odcinków doprowadzających	Projekt	Czas realizacji zadania	Odpowiedzialność za zadanie	Podmioty zaangażowane do realizacji zadania
	Odcinek w Bojanowie od ulicy Sportowej do wiaduktu w kierunku Pakówki	2019-2025	Gmina Bojanowo	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Bojanowo, PKP
	Odcinek od przejazdu kolejowego w Gołaszynie do skrzyżowania drogi w Kierunku Zaborowice-Trzebosz-węzeł Bojanowo	2019-2025	Powiat Rawicki, Gmina Bojanowo	
	Odcinek od ronda w Gołaszynie do węzła Bojanowo	2019-2025	GDDKiA, Gmina Bojanowo	
	Odcinek od Trzebosza do węzła Bojanowo	2019-2025	Powiat Rawicki	
	Kompleksowe oznakowanie ścieżek rowerowych	2020-2025	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Bojanowo	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Bojanowo

Tabela 10. ŻMIGRÓD

Cel operacyjny 2.				
Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5				
Zadanie 2.1 Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną „magistralę rowerową” i budowa nowych	Projekt	Czas realizacji zadania	Odpowiedzialność za zadanie	Podmioty zaangażowane do realizacji zadania
	Odcinek w Żmigrodzie od ulicy Sienkiewicza do drogi technicznej przy węźle S-5 „Żmigród”	2022-2027	Gmina Żmigród GDDKiA, Lasy Państwowe	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Trzebnicki, Gmina Żmigród

Cel operacyjny 2. Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w kierunku spójnej sieci Rowerowej S5				
Zadanie 2.2 Połączenie sieci gminnych dróg i ciągów pieszo-rowerowych z Rowerową S5 poprzez budowę brakujących odcinków doprowadzających	Projekt	Czas realizacji zadania	Odpowiedzialność za zadanie	Podmioty zaangażowane do realizacji zadania
	Odcinek od węzła S-5 „Żmigródek” do ul. Sienkiewicza w Żmigrodzie	2022-2027	Gmina Żmigród, GDDKiA, Lasy Państwowe	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Żmigród
	Odcinek od ronda w Żmigrodzie (ul Sienkiewicza) ciąg pieszo rowerowy – asfalt ciąg pieszy kostka 1,100km	2022-2027	Gmina Żmigród, GDDKiA, Lasy Państwowe	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Żmigród
	Skręt w drogę gminną do Borzęcina na zasadach ogólnych (1km 100) Borzęcino – Morzęcino (lub wykonanie ścieżki przy drodze gminnej w pasie drogi)	2022-2027	Gmina Żmigród, GDDKiA, Lasy Państwowe	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Żmigród
	<u>Wariant 1.</u> Przed Morzęcinem po drodze powiatowej na zasadach ogólnych <u>Wariant 2.</u> Ścieżka rowerowa w pasie drogi powiatowej 2km i włączenie do drogi technicznej w m. Morzęcino Jest to alternatywa zamiast kładki przy obiekcie mostowym WS-12	2022-2027	Gmina Żmigród, GDDKiA, Lasy Państwowe	GDDKiA, Lasy Państwowe, Powiat Rawicki, Gmina Żmigród



Rysunek 1. Projekt przebiegu Rowerowej S-5 przez gminy: Bojanowo, Rawicz i Żmigród

Źródło: <https://rawicz.lp-portal.pl>

4. ZBIORCZE ZESTAWIENIE PROPOZYCJI INICJATYW ROZWOJOWYCH

Tabela 11. Zbiorcze zestawienie propozycji inicjatyw rozwojowych						
Wyzwanie	Zakładany cel	Działanie	Zasoby	Lider	Kluczowi partnerzy	Ramy czasowe
Brak dokumentu strategicznego integrującego polityki transportu zeroemisyjnego Rawickiego Obszaru Funkcjonalnego Nieznajomość nawyków transportowych mieszkańców	Uporządkowanie i powiązanie celów strategicznych gmin w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej : Bojanowo, Rawicz i Żmigród oraz pozostałych zainteresowanych gmin zlokalizowanych przy Rowerowej S5	Opracowanie Strategii Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Rawickiego Obszaru Funkcjonalnego Prawne uregulowanie realizacji inwestycji w zakresie transportu zeroemisyjnego przez jednostki samorządu terytorialnego i ich partnerów	Eksperci Europejskiego Banku Inwestycyjnego Pracownicy gmin i gminnych jednostek organizacyjnych	Gmina Rawicz	Gminy zlokalizowane w obrębie projektowanej Rowerowej S5	2019 -2020
Wylimitowanie braku ciągłości fragmentarycznych tras rowerowych, która nie sprzyja promocji	Uporządkowanie i zagospodarowanie fragmentarycznych dróg rowerowych i ciągów pieszo – rowerowych w	Połączenie odcinków dróg technicznych biegnących przy drodze krajowej S5 w spójną magistralę	Pracownicy gmin i gminnych jednostek organizacyjnych	W zależności od lokalizacji podejmowanej inwestycji: Gmina Bojanowo Gmina Rawicz	Mieszkańcy, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Powiaty, Komendy	2019 - 2027

zeroemisyjnej komunikacji	kierunku spójnej sieci Rowerowej S5	Rowerową S5 Poznań - Wrocław		Gmina Żmigród Stowarzyszenie Rowerowa S5 Stowarzyszenie Dolnośląska Kraina Rowerowa	Wojewódzkie Policji Lasy Państwowe Właściciele terenów Organizacje pozarządowe	
		Doprowadzenie gminnych i powiatowych ścieżek rowerowych do Rowerowej S5				
Nawyk korzystania z pojazdów spalinowych przy przemieszczaniu się na krótkie odległości. Mało rozwinięty ruch turystyczny i rekreacyjny z wykorzystaniem roweru	Kształtowanie postaw i zachowań mieszkańców Gmin Bojanowo, Rawicz i Żmigród w kierunku korzystania z komunikacji rowerowej			Gmina Bojanowo Gmina Rawicz Gmina Żmigród Stowarzyszenie Rowerowa S5 Stowarzyszenie Dolnośląska Kraina Rowerowa	Mieszkańcy Szkoły, Organizacje pozarządowe Komenda powiatowa Policji	2019 - 2027

5. HARMONOGRAM I PLAN DZIAŁAŃ

Tabela 12. Harmonogram i plan działań

Lp.	Działanie	Termin realizacji	Jednostka odpowiedzialna w urzędzie gminy. Podmioty zewnętrzne
1.	Zarządzanie		
1.1	Konsultacje dotyczące polityki rowerowej z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	2019- 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta)	2019-2020	Stanowisko ds. promocji, Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych
1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie polityki rowerowej w dokumentach strategicznych miasta	2019-2020	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
1.4	Uwzględnienie potrzeb polityki rowerowej w pracach nad budżetem miasta na kolejny rok	2019-2027 - do dnia 15 listopada roku poprzedzającego uchwalenie budżetu - uchwalenie budżetu do dnia 31 stycznia roku budżetowego	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. budżetu; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
1.5	Pozyskiwanie finansowych środków zewnętrznych związanych z rozwojem polityki rowerowej	2019 - 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji;

			Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją polityki rowerowej	2019 - 2020	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji.
2.	Działania infrastrukturalne		
2.1	Działania na rzecz poprawy parkowania rowerów	2019- 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
2.2	Rozwój istniejącej sieci korytarzy ruchu rowerowego	2019- 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
2.3	Redukcja barier wynikających z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego	2019- 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
2.4	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów	2019- 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. promocji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych.
2.5	Działania na rzecz zapobiegania kradzieży rowerów	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji we współpracy z Komendą Powiatową Policji i

			właścicielami / administratorami przestrzeni miejskich
2.6	Bieżące utrzymanie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego	2019- 2027	Stanowisko ds. inwestycji
3.	Działania informacyjno - promocyjne		
3.1	Działania w zakresie edukacji i promocji ruchu rowerowego		
3.1.1	Opracowanie mapy rowerowej i przewodnika oraz ich aktualizacji	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji Stanowisko ds. turystyki
3.1.2	Montaż parkingów rowerowych w miejscach wskazanych przez mieszkańców	2019- 2027	Stanowisko ds. realizacji inwestycji Stanowisko ds. promocji
3.1.3	Znakowanie pojazdów rowerowych Współpraca z Komendą Powiatową Policji	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji we współpracy z Komendą Powiatową Policji
3.1.4	„Urzędniku daj przykład: rowerem do pracy!”	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji
3.1.5	Wykład dla dzieci i młodzieży „Rowerem bezpiecznie do szkoły”	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji we współpracy z Komendą Powiatową Policji
3.1.6	Letnie rowerowe piątki	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji
3.1.7	Letnie rajdy rowerowe np. „Rawicka setka”, „Szlakiem Powstańców Wielkopolskich” „Szlakiem kościołów i kapliczek przydrożnych”, „W Dolinie Baryczy”. Organizowanie regionalnych, ogólnopolskich i przewodnickich zlotów we współpracy z Polskim Towarzystwem Turystyczno – Krajoznawczym PTTK oraz stowarzyszeniami regionalnymi.	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji
3.1.8	Konkursy <u>Plastyczny</u> (forma do wyboru – grafika lub pędzel, fotografia) – „Ja na rowerze i moje ulubione miejsca” <u>Literacki</u> – opowiadanie w którym występuje rower	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji
3.1.9	Uruchomienie i prowadzenie portalu internetowego i medium społecznościowego: „Rowerowa S5”.	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji
3.1.10	Podnoszenie świadomości o korzyściach	2019- 2027	Stanowisko ds.

	wynikających z codziennego korzystania z roweru		promocji
3.1.11	Promocja dojazdu rowerem (do szkoły, do pracy, na zakupy, w każdym wieku, w każdych warunkach pogodowych)	2019- 2027	Stanowisko ds. promocji
4.	Monitoring i ewaluacja		
4.1	Monitorowania nawyków rowerzystów i ich sposobów przemieszczania się pomiędzy gminami - ankieta internetowa do mieszkańców; - ankieta dystrybuowana do mieszkańców	Co dwa lata: 2020/ 2022/ 2024/ 2026	Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych; Podmiot zewnętrznych wybrany zgodnie z Ustawą Prawo Zamówień Publicznych lub na podstawie Regulaminu udzielania zamówień Urzędu.
4.2	Monitorowania strumieni ruchu rowerowego	Co dwa lata: 2020/ 2022/ 2024/ 2026	Stanowisko ds. realizacji inwestycji; Stanowisko ds. pozyskiwania funduszy zewnętrznych; Podmiot zewnętrzny wybrany zgodnie z Ustawą Prawo Zamówień Publicznych lub na podstawie Regulaminu udzielania zamówień Urzędu.

6. POZYSKIWANIE FUNDUSZY NA DZIAŁANIA WDROŻENIOWE

Tabela 13. Fundusze zewnętrzne na działania wdrożeniowe opisane w MID		
Lp	Program/Fundusz	Zakres wsparcia
1.	Budżety gmin i powiatów. Budżet obywatelski, Inicjatywa Lokalna, Fundusz Sołecki w ramach budżetów gmin.	Aktywizacja mieszkańców. Budowa infrastruktury drogowej.
2.	RPO dla Województwa Wielkopolskiego/ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego/ EFS RPO dla Województwa Dolnośląskiego/ Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego/ EFS	Budowa infrastruktury drogowej w regionie. Projekty inwestycyjne związane z budową infrastruktury przyczyniającej się do poprawy jakości środowiska naturalnego i ograniczania niskiej emisji.
3.	Fundusz Dróg Samorządowych	Budowa, przebudowa i remont infrastruktury drogowej.
4.	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich/ Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich	Inicjatywa LEADER. Poprawa jakości krajobrazu przyczyniająca się do zachowania dziedzictwa przyrodniczego.
5.	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko/	Projekty inwestycyjne związane z budową infrastruktury przyczyniającej się do poprawy jakości środowiska naturalnego i ograniczania niskiej emisji.
6.	Program Operacyjny Kapitał Ludzki/ Europejski Fundusz Społeczny	Aktywizacja mieszkańców i włączenie społeczne.
7.	Program Operacyjny Pomoc Techniczna/ Fundusz Spójności	Projekty pilotażowe związane z wdrożeniem inicjatyw w zakresie poprawy jakości powietrza, mobilności miejskiej i rewitalizacji.
8.	Rozwój Lokalny/ Norweski Mechanizm Finansowy	1. Poprawa jakości środowiska naturalnego; 2. Mobilność miejska; 3. Włączenie społeczne i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu; 4. Rozwój rynku pracy i przedsiębiorczości

7. INTERESARIUSZE

Tabela 14. Rowerowa S5 jako narzędzie rozwoju lokalnego

Lp.	Interesariusze	Interesy i sposób jak zagadnienie na nie wpływa	Możliwości i motywacja wprowadzania zmian	Działania możliwe do podejmowania w celu wpływu na interes
1.	Władze lokalne: - gminy - powiaty	• Poprawa jakości środowiska naturalnego i ochrona powietrza • Rozwój gospodarczy, • Poprawa dostępu do infrastruktury • Przyciąganie inwestycji, turystów, • Wspieranie lokalnych firm	• Planowanie przestrzenne • Kształtowanie postaw i zachowań mieszkańców w kierunku korzystania z zeroemisyjnych środków transportu • Planowanie zadań w budżecie i wydatkowanie środków finansowych • Pozyskiwanie środków pozabudżetowych na realizację inwestycji oraz działania nieinwestycyjne • Tworzenie miasta i przestrzeni w których ludzie chcą żyć i pracować i które chcą odwiedzać • Stymulowanie powstawania nowych firm i zwiększanie zatrudnienia w istniejących firmach • Zmniejszanie ubóstwa	• Partnerstwa, związki i stowarzyszenia miast, umożliwiające wspólną realizację zadań w zakresie budowy infrastruktury, • Promocja infrastruktury, w tym: organizowanie rajdów, wycieczek i wizyt studyjnych związanych z powstałą infrastrukturą
2.	Władze regionalne	• Rozwój gospodarczy • Promocja regionu • Kształtowanie postaw i zachowań	• Planowanie przestrzenne • Planowanie zadań w budżecie • Wydatkowanie	• Promowanie ochrony powietrza i przyrody • Realizowanie

		transportowych mieszkańców regionu • Poprawa zdrowia mieszkańców	środków finansowych z dotacji celowych i funduszy pomocowych	zadań w trybie konkursowym lub pozakonkursowym zgodnie z zasadami polityki regionalnej i obowiązującego prawa
3.	Rząd krajowy, Ministerstwa	• Rozwój gospodarczy • Ograniczenie niskiej emisji ze środków transportu spalinowego • Wyrównywanie szans w dostępie do infrastruktury w regionach • Poprawa zdrowia mieszkańców	• Planowanie zadań w budżecie • Wydatkowanie środków finansowych z dotacji celowych i funduszy pomocowych • Realizowanie rozwiązań legislacyjnych ułatwiających rozwój infrastruktury	• Promowanie ochrony powietrza i przyrody • Realizowanie zadań w trybie konkursowym lub pozakonkursowym zgodnie z zasadami polityki krajowej i obowiązującego prawa • Konsultacje i warsztaty dotyczące polityki strategicznej z samorządami • Inicjatywa ustawodawcza
4.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu Lasy Państwowe	• Użyczenie zarządzanej infrastruktury drogowej na cele komunikacji zeroemisyjnej	• Wykorzystanie infrastruktury drogowej na cele komunikacji zeroemisyjnej	• Partnerstwa w finansowaniu działań na rzecz wykorzystania infrastruktury drogowej na cele komunikacji zeroemisyjnej • Ustalenie organizacji ruchu i oznakowanie tras • Promocja zarządzanych odcinków tras w celu zwiększenia ich wykorzystania
5.	Lokalne firmy	• Dywersyfikacja usług i handlu • Przyciąganie klientów	• Wspieranie świadomości potrzeb korzystania z usług firmy • Kształtowanie wizerunku firmy	• Skłanianie do zakupu usług i oferowanych produktów • Zatrudnianie pracowników • Zapewnienie

			• Rozwój biznesu • Rozwój zatrudnienia	dostępu do zasobów marki
6.	Społeczność kreatywna, m.in. wytwórcy produktów lokalnych i regionalnych	• Przyciąganie talentów • Budowanie ekonomii skali • Poprawa reputacji kulturowej	• Zatrzymanie talentów • Poprawa profilu jako miasta kultury • Duma z osiągnięć miasta • Sprzedaż produktów lokalnych i regionalnych • Budowa lojalności klientów	• Relacje sieciowe • Użycie kreatywności do tworzenia wkładu oraz wspierania i tworzenia marki oraz chęci powrotu
7.	Lokalna społeczność	• Duma obywatelska • Wzrost zaufania do władz lokalnych • Tworzenie miejsc pracy • Zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych, sportowych i rekreacyjnych •	• Duma z miasta • Potrzeba stanowisk pracy • Zmniejszenie ubóstwa • Poprawa stanu zdrowia poprzez zmianę postaw i zachowań w korzystaniu ze środków komunikacji	• Konsultacje i zaangażowanie w tworzenie przestrzeni • Korzystanie z wybudowanej infrastruktury • Aktywizacja społeczna poprzez uczestnictwo w zorganizowanych imprezach • Komunikacja do pracy, w celach zakupowych, turystycznych i rekreacyjnych
8.	Turyści	• Potrzeba wypoczynku • Potrzeba aktywności • Nabywanie	• Poznawanie nowych miejsc • Dzielenie się wiedzą i doświadczeniem	• Weryfikacja celowości podjętej inwestycji • Kształtowanie opinii o miejscu pobytu • Promocja gminy, powiatu wśród rodziny i znajomych
9.	Lokalne media	• Wzrost zainteresowania klientów • Potrzeba informacji • Rozwój miasta	• Tworzenie opinii • Kształtowanie postaw i zachowań mieszkańców • Budowa świadomości marki	• Promocja inwestycji i inicjatyw społecznych •
10.	Organizacje pozarządowe	• Kształtowanie rozwoju lokalnego	• Potrzeba samorealizacji i	• Aktywizacja mieszkańców

		• Zaangażowanie w rozwój infrastruktury • Integracja z marką infrastruktury rowerowej	wpływu na politykę lokalną • Tworzenie nowych miejsc • Podejmowanie inicjatyw legislacyjnych na poziomie lokalnym i krajowym	• Partnerstwa z miastami • Przygotowanie raportów i sprawozdań z działań • Wsparcie eksperckie dla miast w podejmowanych inicjatywach społ. i inwestycyjnych
--	--	--	--	--

8. ANALIZA RYZYKA

Tabela 14. Analiza ryzyka					
Lp.	Zagrożenie	Oddziaływanie, skutki	Stopień wpływu 1 – niski 2 – średni 3- wysoki	Prawdopodobieństwo wystąpienia 1 – niskie 2 – średnie 3- wysokie	Przeciwdziałania
RYZYKA FORMALNO-INSTYTUCJONALNE					
1	Niewystarczające zasoby ludzkie.	Opóźnienia Projektu.	3	1	Racjonalne nabywanie usług zewnętrznych.
2	Nieprecyzyjnie określone wymagania w opisie przedmiotu zamówienia.	Niepełne wykorzystanie środków z budżetu. Brak oczekiwanych rezultatów i korzyści.	3	2	Wykorzystywanie wsparcia zewnętrznego do analizy i przygotowania przedmiotu zamówienia i kryteriów oceny ofert.
3	Niespodziewane zmiany prawne.	Brak oczekiwanych rezultatów i korzyści. Brak możliwości finansowania nowych zmian z funduszy UE.	2	2	Wyznaczenie osób do stałego monitorowania projektów aktów prawnych. Zabezpieczenie środków budżetowych na ewentualne zamówienia dodatkowe.
4	Nieskuteczna komunikacja pomiędzy uczestnikami Projektu.	Opóźnienia Projektu.	2	1	Wdrożona i stosowana metodyka zarządzania Projektem, w tym wyznaczone osoby, ustalone zasady, sposoby i terminy przekazywania informacji w zespole.
5	Błędy w planowaniu i zarządzaniu procesem	Opóźnienia lub dodatkowe koszty wynikające z błędów w planowaniu (np. nieuwzględnienie specyficznych warunków	3	1	Wdrożona i stosowana metodyka zarządzania Projektem, w tym wyznaczone osoby, ustalone zasady, sposoby i terminy przekazywania

		projektu, niedoszacowanie kosztów) i zarządzaniem procesem na etapie przygotowania.			informacji w zespole.
6	Ryzyka związane z ochroną środowiska	Opóźnienia i wzrost kosztów związany z kosztami i zmianami planów wynikającymi z ograniczeń związanych z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska (w szczególności potencjalne zanieczyszczenia gruntu wynikające z charakteru lokalizacji) Możliwość usychania drzew związana z korytowaniem pod konstrukcję ścieżki/ drogi rowerowej, uszkodzenie korzeni drzew blisko zlokalizowanej ścieżki.	3	2	Dokładna analiza wykonalności projektu podczas opracowania dokumentacji.
7	Proces przetargowy – aspekt formalno-administracyjny	Nieskuteczność postępowania przetargowego / konieczność unieważnienia postępowania wskutek niewłaściwego doboru trybu lub błędów z przeprowadzeniu postępowania. Opóźnienia związane z udzielaniem wyjaśnień do specyfikacji w trakcie procesu	3	1	Współpraca z projektantem podczas realizacji zamówienia publicznego

		przetargowego.			
8	Proces przetargowy – aspekt merytoryczny	Nieosiągnięcie przez Zamawiającego założonych celów z powodu nieefektywnego procesu przetargowego.	3	1	Współpraca z projektantem podczas realizacji zamówienia publicznego
RYZYKA TECHNICZNE					
9	Niedostateczna jakość wymagań technicznych w dokumentacji przetargowej.	Niedostateczne spełnienie wymagań zawartych w SIWZ.	3	2	Wsparcie prawne podczas przygotowania i realizacji zamówienia publicznego. Uczestnictwo projektanta e przygotowaniu dokumentacji o udzielenie zamówienia publicznego
10	Jakość projektu budowlanego	Słaba jakość projektu budowlanego skutkująca przedłużaniem procesu zatwierdzania lub opóźnieniami w realizacji.	3	1	Eliminowanie niesolidnych wykonawców na podstawie kierowania zapytań poza ustawą PZP do sprawdzonych kontrahentów cieszących się solidnością realizacji robót. Stosowanie kryteriów podmiotowych i przedmiotowych wyboru wykonawcy zgodnych z PZP.
11	Konieczność modyfikacji projektu budowlanego	Konieczność wprowadzenia zmian do projektu budowlanego wynikająca z nieścisłości w dokumentacji przetargowej / koncepcji. Opóźnienia i dodatkowe koszty wynikające z niewłaściwych rozwiązań w projekcie budowlanym, nieadekwatnych do potrzeb. Konieczność wprowadzenia zmian do projektu	2	1	Dokładna analiza wykonalności projektu podczas opracowania dokumentacji.

		budowlanego wynikająca z niezrozumienia specyfikacji i wymagań Zamawiającego zawartych w dokumentacji przetargowej.			
12	Uzyskanie zezwoleń / pozwoleń/ decyzji	Ryzyko opóźnienia uzyskania pozwolenia na budowę i innych zezwoleń.	2	1	Planowanie procesu wydawania decyzji administracyjnych w czasie z odpowiednim wyprzedzeniem.
13	Czas i koszt realizacji etapu projektowania	Przekroczenia harmonogramu i budżetu zakładanych dla etapu projektowania.	2	2	Bieżący monitoring rynku budowlanego, stosowanie aktualnych poziomów cen zgodnie z klasyfikacją i warunkami terenowymi dla inwestycji.
14	Ryzyko braku akceptacji społecznej	Opóźnienia w realizacji projektu związane z konsultacjami społecznymi	2	2	Zastosowanie konsultacji społecznych, technik partycypacyjnych i facylitacyjnych wśród interesariuszy i beneficjentów projektu.
RYZYKA ZWIĄZANE Z ETAPEM BUDOWY					
15	Stan terenu pod budowę	Opóźnienia lub koszty powstałe w wyniku problemów związanych ze stanem gruntu przeznaczonego pod budowę (w tym problemów hydrologicznych, skażeniami lub zanieczyszczeniami).	1	1	Solidne opracowanie projektowe uwzględniające warunki terenowe i wiedzę historyczną o lokalizacji inwestycji.
16	Odkrycia archeologiczne / niewybuchy	Opóźnienia lub wzrost kosztów spowodowane odkryciami archeologicznymi.	2	1	Solidne opracowanie projektowe uwzględniające warunki terenowe i wiedzę historyczną o lokalizacji inwestycji.

17	Warunki meteorologiczne	Opóźnienia spowodowane nieprzyjawnymi warunkami meteorologicznymi na etapie budowy.	2	1	Stosowanie zapisów w umowach z wykonawcami dających możliwość wydłużenia terminu realizacji zadania. Planowanie inwestycji w czasie z uwzględnieniem ryzyk pogodowych i pór roku.
18	Dostęp do siły roboczej	Opóźnienia w budowie związane z niedoborem pracowników / pracowników o określonych kompetencjach.	3	1	Eliminowanie niesolidnych wykonawców na podstawie kierowania zapytań poza ustawą PZP do sprawdzonych kontrahentów cieszących się solidnością realizacji robót. Stosowanie kryteriów podmiotowych i przedmiotowych wyboru wykonawcy zgodnych z PZP.
19	Koszty budowy	Wzrost kosztów spowodowany: • wzrostem kosztów siły roboczej, • wzrostem kosztów materiałów, • wzrostem ilości materiałów koniecznych do realizacji przedsięwzięcia, • słabą kontrolą kosztów na etapie budowy • zmian w procesie budowy na wniosek partnera publicznego.	1	1	Bieżąca analiza rynku budowlanego. Stosowanie aktualnych stawek rynkowych produktów i usług w stosunku do lokalizacji inwestycji.
20	Termin wykonania	Opóźnienia na etapie budowy prowadzące do niedotrzymania kamieni milowych lub daty oddania do użytkowania	2	1	Bieżący monitoring realizacji projektu. Nadzór inwestorski nad realizacją zadania.

21	Jakość dokumentacji projektowej	Opóźnienia i dodatkowe koszty wskutek wystąpienia słabej jakości dokumentacji projektowej.	3	1	Eliminowanie niesolidnych wykonawców na podstawie kierowania zapytań poza ustawą PZP do sprawdzonych kontrahentów cieszących się solidnością realizacji robót. Stosowanie kryteriów podmiotowych i przedmiotowych wyboru wykonawcy zgodnych z PZP. Monitoring realizowanego przedsięwzięcia zgodnie z przyjętym harmonogramem. Egzekwowanie uzasadnionych kar od nierzetelnych wykonawców na podstawie zapisów umowy.
22	Jakość wykonania	Niesolidność wykonania prac przez wykonawcę	3	1	Eliminowanie niesolidnych wykonawców na podstawie kierowania zapytań poza ustawą PZP do sprawdzonych kontrahentów cieszących się solidnością realizacji robót. Stosowanie kryteriów podmiotowych i przedmiotowych wyboru wykonawcy zgodnych z PZP. Monitoring realizowanego przedsięwzięcia zgodnie z przyjętym harmonogramem. Egzekwowanie uzasadnionych kar od nierzetelnych wykonawców na podstawie zapisów umowy.
23	Podwykonawcy	Opóźnienia lub wzrost kosztów związanych z niższą od ustalonej jakością prac podwykonawców lub upadłością / problemami finansowymi podwykonawców.	1	1	Weryfikacja umów z podwykonawcami, bieżący kontakt z generalnym wykonawcą inwestycji.
24	Siła wyższa	Wzrost kosztów lub opóźnienia wynikające z działania siły wyższej.	1	1	Zabezpieczanie rezerwy środków finansowych w budżecie na wydatki nieprzewidziane.

RYZYKA ZWIĄZANE Z ETAPEM EKSPLOATACJI					
25	Wady ukryte	Nieprzewidziane koszty do poniesienia w związku z wystąpieniem wad ukrytych	1	1	Stosowanie rozwiązań trwałych materiałów na etapie projektowania i wykonawstwa inwestycji.
26	Koszty utrzymania	Wyższe od zakładanych koszty utrzymania wynikające na przykład z: • wzrostu kosztów osobowych, • wzrostu kosztów materiałów, • słabej kontroli kosztów.	1	1	Stosowanie rozwiązań trwałych materiałów na etapie projektowania i wykonawstwa inwestycji. Zabezpieczanie środków finansowych w budżecie na coroczne przeglądy i bieżące naprawy uszkodzonej infrastruktury.
27	Jakość wykonania	Wyższe od zakładanych koszty eksploatacji związane ze słabszą jakością wykonania prac.	1	1	Eliminowanie niesolidnych wykonawców na podstawie kierowania zapytań poza ustawą PZP do sprawdzonych kontrahentów cieszących się solidnością realizacji robót. Stosowanie kryteriów podmiotowych i przedmiotowych wyboru wykonawcy zgodnych z PZP.
28	Uszkodzenie lub zniszczenie infrastruktury	Ograniczenie / brak możliwości korzystania lub konieczność poniesienia dodatkowych kosztów w fazie eksploatacji.	1	1	Bieżąca analiza stanu infrastruktury, wizje terenowe, monitoring wizyjny miejsc szczególnie narażonych na dewastację i uszkodzenia przez wandalów, akcje edukacyjne w szkołach i wśród mieszkańców.
RYZYKA FINANSOWE					
29	Pozyskanie finansowania	Nieemożność pozyskania finansowania własnego i dłużnego w wartości i czasie umożliwiającym rozpoczęcie	2	2	Szkolenia. Wnikliwe czytanie i stosowanie właściwie zinterpretowanych wytycznych programów pomocowych oraz przepisów Ustawy PZP i przepisów prawa budowlanego.

		robot i ich kontynuację zgodnie z harmonogramem			
30	Finansowanie UE	Brak możliwości pozyskania lub konieczność zwrotu dotacji UE	2	1	Dokumentowanie robót protokolarnie z matematycznym pomiarem danego etapu robót, potwierdzonym przez uprawnione osoby. Monitoring realizowanego przedsięwzięcia zgodnie z przyjętym harmonogramem. Stosowanie wytycznych programów pomocowych oraz przepisów obowiązującego prawa przy konstruowaniu umów z wykonawcami zadań w ramach projektu oraz przeprowadzeniu procedury o udzielenie zamówienia publicznego.
RYZYKA PRAWNE					
31	Zmiany ogólnych przepisów prawa	Zmiana warunków działania / konieczność dostosowań / rozbudowy / zmian	1	1	Bieżąca analiza obowiązującego prawa. Szkolenia.
32	Zmiana szczegółowych przepisów prawa	Zmiana przepisów prawa wymagająca dostosowań / rozbudowy / zmian	1	1	Bieżąca analiza obowiązującego prawa. Szkolenia.

9. POTRZEBY ZEWNĘTRZNE WARUNKUJĄCE REALIZACJE MID

(Wkład do wypracowania wspólnego dla sieci planu ulepszeń)

Lp.	Tabela 15. Udział eksperta zewnętrznego
1.	Inwentaryzacja ścieżek rowerowych
2.	Doradztwo techniczne i projektowe w zakresie rozwiązań dla PFU
3.	Wykonanie programu funkcjonalno użytkowego dla Rowerowej S5
4.	Współpraca z gminami przy przygotowaniu dokumentacji o udzielenie zamówienia publicznego

Tabela 16. Rozwiązania organizacyjno prawne umożliwiające realizację projektu		
Lp.	Zagadnienie	Podmiot odpowiedzialny
1.	Zagwarantowanie rowerzystom i innym nie zmotoryzowanym użytkownikom możliwości bezpiecznego poruszania się po drogach technicznych wykorzystywanych na potrzeby ruchu rowerów	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
2.	Współudział organizacyjny i finansowy w oznakowaniu dróg technicznych na potrzeby komunikacji rowerowej	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Komenda Wojewódzka Policji
3.	Rozwiązania legislacyjne i organizacyjne umożliwiające związkom i stowarzyszeniom jednostek samorządu terytorialnego realizację wspólnych zadań w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury drogowej i wspólne ubieganie się o dofinansowanie zewnętrzne na realizację tych zadań	Prezydent RP, Rada Ministrów, Senat, posłowie, komisja poselska, obywatelska inicjatywa ustawodawcza

10.OKRESOWE PRZEGLĄDY STRATEGICZNE MID, CZYLI OCENA REALIZACJI MID

W celu weryfikacji możliwości realizacji zapisów MID przewiduje się coroczne opracowanie raportu na temat postępu realizacji zadań w nim zapisanych oraz udziału interesariuszy i podmiotów współpracujących.

11. PLAN PROMOCJI W SPOŁECZNOŚCI LOKALNEJ

Tabela 17. Plan promocji w społeczności lokalnej

Lp.	Po co informujemy?	Interesariusze– odbiorcy komunikatu	Komunikat	Sposób komunikowania	Czas, miejsce i koszt przekazania komunikatu
Działania nieinwestycyjne					
1.	Upowszechnienie korzystania z roweru w celu komunikacji do pracy, na zakupy, w celach turystycznych i rekreacyjnych	Mieszkańcy, turyści	Opracowanie mapy rowerowej i przewodnika	Kolorowy przewodnik format A5, mapa turystyczna – skala 1:50.000	Nakład: 3.000 egz. Przewodnik – 35zł Mapa rowerowa – 15zł
1.	Poprawa bezpieczeństwa pojazdów rowerowych	Mieszkańcy, właściele i administratorzy miejsc użyteczności publicznej, Lokalne media	Montaż parkingów rowerowych w miejscach wskazanych przez mieszkańców	Zaznaczanie miejsc na mapie interaktywnej	• Strona internetowa, • Konsultacje społeczne
2.	Poprawa bezpieczeństwa pojazdów rowerowych	Mieszkańcy, Gminy, Lokalne media	Znakowanie pojazdów rowerowych Współpraca z Komendą Powiatową Policji	• Plakaty • Komunikat prasowy • Komunikat na stronie internetowej gminy i portalu społecznościow	Komunikat dla mieszkańców o miejscu i sposobie znakowania pojazdów na dwa tygodnie przed rozpoczęciem akcji

				ym • Komunikaty w lokalnym radio	
3.	Ograniczenie emisji spalin do atmosfery. Promowanie postaw i zachowań w korzystaniu z transportu zeroemisyjnego. Zmniejszenie zakorkowania miasta w godzinach rannych i popołudniowych kreowanie mody na rower.	Pracownicy urzędu gminy i jednostek organizacyjnych gminy	„Urzędniku daj przykład: rowerem do pracy!”	• Plakaty • Komunikat prasowy • Komunikat na stronie internetowej gminy i medium społecznościowym	Nagroda: • Ufundowanie szkolenia • Jednorazowa premia za korzystanie z roweru
4.	Poprawa umiejętności uczniów związanych z jazdą na rowerze w mieście i poza miastem tak, aby dzieci mogły podróżować pewnie i bezpiecznie, rozwijać pozytywne nastawienie względem ulic i zwiększyć poziom wiedzy oraz świadomości na temat ruchu samochodowego.	Uczniowie szkół podstawowych i średnich	Wykład dla dzieci i młodzieży „Rowerem bezpiecznie do szkoły”	Godzina wychowawcza lub wychowanie obywatelskie w szkole	Szkolenie z udziałem policjanta w szkole
5.	Ograniczenie emisji spalin do atmosfery. Promowanie postaw i zachowań w korzystaniu z transportu zeroemisyjnego. Zmniejszenie zakorkowania miasta w godzinach rannych i popołudniowych. Kreowanie mody na jazdę	Mieszkańcy gmin	Letnie rowerowe piątki	Nagroda – gadżety	Gadżety rowerowe i promocyjne gmin oraz lokalnych redakcji medialnych rozdawane na skrzyżowaniach w godzinach 6.30 – 7.45 w miesiącach lipiec i sierpień

	rowerem.				
6.	Promowanie jazdy rowerem. Umacnianie postaw patriotycznych i znajomości historii regionu. Kreowanie form wypoczynku rower+kajak; rower+samochód; rower+pociąg i korzystania z bazy gastronomiczno noclegowej znajdującej się przy trasach rowerowych.	Mieszkańcy gmin, członkowie klubów kolarskich w tym PTTK	Letnie rajdy rowerowe np. - „Rawicka setka” - „Szlakiem Powstańców Wielkopolskich” - „Szlakiem kościołów i kapliczek przydrożnych” - „W Dolinie Baryczy” Organizowanie regionalnych, ogólnopolskich i przewodnickich zlotów we współpracy z Polskim Towarzystwem Turystyczno – Krajoznawczym PTTK oraz stowarzyszeniami regionalnymi.	Komunikat o terminie i przebiegu rajdu wraz z regulaminem. • Plakaty • Komunikat prasowy • Komunikat na stronie internetowej gminy i PTTK • Komunikaty w lokalnym radio	Publikacja na miesiąc przed planowaną imprezą. Budżet Gminy na realizację zadań przez organizacje pozarządowe. Budżet Gminy.
7.	Kreowanie mody na rower. Upamiętnianie wspomnień z jazdy na rowerze. Rozwijanie twórczości artystycznej wśród młodzieży szkolnej.	Młodzież szkolna, instruktorzy kultury w gminnych ośrodkach kultury, media	Konkursy <u>Plastyczny</u> (forma do wyboru – grafika lub pędzel, fotografia) – „Ja na rowerze i moje ulubione miejsca” <u>Literacki</u> – opowiadanie w którym występuje rower Nagroda – rower	• Nauczyciele • Plakaty • Komunikat prasowy • Komunikat na stronie internetowej gminy	Dwa miesiące przed rozstrzygnięciem konkursu.

8.	Informacja o dostępności tras rowerowych Informacja o aktualnych imprezach, konkursach. „Rowerowa S5”	Mieszkańcy, media	Uruchomienie i prowadzenie portalu internetowego i medium społecznościowego: „Rowerowa S5”. Podkreślenie oryginalności inicjatywy	Aktualna informacja na temat możliwości eksploatacji tras rowerowych Ślady GPS do pobrania na urządzenia nawigacji elektronicznej	Codzienna aktualizacja zamieszczanych treści. Aktualizacja przez pracownika gminy.
Działania inwestycyjne					
9.	Ustalenie harmonogramu realizacji inwestycji pod kątem priorytetów komunikacyjnych mieszkańców. Budowa/ przebudowa tras rowerowych wraz z infrastrukturą. Oznakowanie tras w uzgodnieniu z właścicielami infrastruktury. Postawienie oznakowania – map wielkoformatowych z logo produktu „Rowerowa S5” i informacją krajoznawczo-edukacyjną	Mieszkańcy, właściele i administratorzy miejsc użyteczności publicznej, Lokalne media	Budowa tras rowerowych w miejscach zgłaszanych przez mieszkańców oraz w miejscach wytypowanych przez gminę/powiat	• Przeprowadzenie konsultacji społecznych • Konferencja prasowa przed każdym istotnym etapem realizacji zadania	Na tydzień przed realizacją konferencji prasowej. Konsultacje społeczne w terminie określonym wg prawa lokalnego gminy, zazwyczaj na 30 dni przed rozpoczęciem konsultacji społecznych z podaniem formy konsultacji. • Kontakt telefoniczny z redakcją mediów • Plakaty • Komunikat prasowy • Komunikat na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń gminy/powiatu • Komunikaty w lokalnym radio

12. DOBRE PRAKTYKI

Rower miejski w Żmigrodzie. Trasy rowerowe w powiatach trzebnickim, milickim i wołowskim, Dolny Śląsk, Polska.

W 2019r. został uruchomiony Ż-Rower na terenie Żmigrodu. Żmigrodzki Rower Miejski¹ to pierwszy w powiecie trzebnickim system płatnego korzystania z rowerów miejskich który stanowi element budowy przyjaznej mieszkańcom aglomeracji. Obsługiwany jest przez aplikację pobieraną na smartfony, za pomocą której można sprawdzić na mapie gdzie jest „wolny” rower, wypożyczyć go, a po skończeniu jazdy „oddać”. System jest tak skonstruowany, że można zakończyć jazdę w dowolnym miejscu wskazanym przez administratora i po prostu zostawić tam rower. Wynika to z połączenia GPS, komunikacji poprzez sieć mobilną i czujników ruchu. Całość obsługuje aplikacja, którą wystarczy zainstalować na smartfonie, założyć w niej konto i przelać opłatę startową a następnie Później już można wypożyczyć rower. Przystanki zlokalizowane są przy rynku, komisariacie Policji, centrum przesiadkowym Park&Ride przy stacji PKP, Zespole Parkowo – Pałacowym w Żmigrodzie i Ogrodach Bioróżnorodności nad Sasicznicą przy Ośrodku Sportu i Rekreacji w Żmigrodzie, gdzie rower włącza się do trasy rowerowej Dolnośląskiej Kariny Rowerowej biegnącej aż do Wrocławia.



Rysunek 2. Centrum Przesiadkowe Park&Ride przy stacji PKP w Żmigrodzie

Gmina Żmigród oferuje ponad 140 km szlaków rowerowych po terenach wiejskich, lasach, polach, wzgórzach, pomiędzy stawami. Dynamicznie przybywa komfortowych i bezpiecznych dróg rowerowych. Do końca 2018 r. na terenie Gminy Żmigród powstało ponad 26 km dróg rowerowych, przebiegających głównie po trasie dawnej kolei wąskotorowej.

Gmina Żmigród zrealizowała w latach 207-2019 trzy projekty z dofinansowaniem unijnym polegające na budowie ścieżek rowerowych:

¹ <https://www.zmigrod.bike/>

„Budowa dróg rowerowych w powiecie trzebnickim, milickim i wołowskim” realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 Oś Priorytetowa 3. Gospodarka Niskoemisyjna Działanie nr 3.4 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych Poddziałanie 3.4.1 Wdrażanie strategii niskoemisyjnych – konkursy horyzontalne współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Lider Projektu: Gmina Prusice. Partnerzy Projektu: Gmina Wołów, Gmina Milicz, Gmina Żmigród

Całkowita wartość projektu: 12 906 673,24 zł

Kwota wydatków kwalifikowalnych: 11 537 890,67 zł

Dofinansowanie (85 %) - 9 807 207,09 zł, w tym

- Gmina Prusice – 4 072 189,06 zł

- Gmina Wołów – 1 559 770,45 zł

- Gmina Milicz – 613 515,33 zł

- Gmina Żmigród – 3 561 732,25

Wkład własny (15%) – 1 730 683,58

Kwota wydatków niekwalifikowalnych – 1 368 782,57 zł

Kwota wkładu własnego całkowitego - 3 099 466,15 zł

Okres realizacji projektu: 03.01.2017 – 30.07.2018 roku

Główny cel projektu to zapewnienie niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności na terenie powiatu trzebnickiego, milickiego i wołowskiego. Celem przedsięwzięcia jest redukcji emisji CO₂, poprawa mobilności miejskiej i tym samym ograniczenie indywidualnego ruchu zmotoryzowanego w centrach miast, co w przyszłości przełoży się również na ograniczenie hałasu i komfort życia społeczności lokalnej. Projekt polegał na budowie ścieżek rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Inwestycja w głównej mierze przebiega wzdłuż trasy dawnej kolei wąskotorowej przez powiat milicki i trzebnicki, a także wzdłuż zlikwidowanej linii kolejowej nr 311 obsługującej ruch na relacji Wołów-Malczyce przez Lubiąż, przebiegających przez powiat wołowski.

Inwestycja została przeprowadzona na terenie czterech gmin, które przystąpiły do realizacji projektu partnerskiego. Partnerstwo zostało nawiązane pomiędzy gminami: Prusice – pełniące funkcję lidera, Żmigród, Milicz, Wołów.

Budowa ścieżek rowerowych to również szereg efektów społecznych i ekonomicznych. Efekty społeczne to przede wszystkim większa integracja lokalnej społeczności oraz promocja zdrowia i rozwój aktywnego trybu życia, zaś efekty ekonomiczne to przede wszystkim bezpośredni rozwój zaplecza noclegowego i gastronomicznego oraz podniesienie atrakcyjności dla nowych inwestycji.

Budowa ścieżek rowerowych pośrednio wpłynie na ochronę środowiska, gdyż mieszkańcy mają alternatywny wybór dla jazdy samochodem.

„Budowa ścieżek rowerowych w powiecie trzebnickim i wołowskim” realizowany był w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 , Oś Priorytetowa 4. Środowisko i zasoby Działanie nr 4.4 Ochrona i udostępnienie zasobów przyrodniczych Poddziałanie 4.4.1 Ochrona i udostępnienie zasobów przyrodniczych – konkursy horyzontalne – nabór na OSI współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Lider Projektu: Gmina Prusice

Partnerzy Projektu: Gmina Wołów i Gmina Żmigród

Całkowita wartość projektu: 16 988 300,75 zł

Kwota wydatków kwalifikowalnych: 16 987 346,75 zł

Dofinansowanie (85 %) - 14 439 244,73 zł, w tym

Wkład własny (15%) – 2 549 056,02 zł

Okres realizacji projektu: 01.02.2017 – 03.12.2018 roku.

Celem głównym projektu było wykorzystanie i udostępnianie lokalnych zasobów przyrodniczych na cele turystyczne, służące zmniejszeniu presji na obszary cenne przyrodniczo na terenie powiatu

trzebnickiego i wołowskiego. Cel został zrealizowany poprzez budowę tras rowerowych na terenie Gminy Prusice, Żmigród oraz Wołów. Realizacja niniejszej inwestycji wpłynęła na ochronę i udostępnienie zasobów przyrodniczych Doliny Baryczy poprzez budowę ścieżek rowerowych porządkujących ruch turystyczny w gminach: Prusice, Żmigród, Wołów. Wybudowano trasy rowerowe o długości około 28,39 km. Inwestycja spotkała się z zainteresowaniem licznej grupy odbiorców z powiatów trzebnickiego i wołowskiego, turystów, pasjonatów rowerowych oraz pasjonatów przyrody. Budowa tras rowerowych przyniosła efekt społeczny w postaci większej integracji lokalnej społeczności oraz promocji zdrowia i rozwój aktywnego trybu życia. Efektem ekonomicznym jest z kolei bezpośredni rozwój zaplecza noclegowego i gastronomicznego oraz podniesienie atrakcyjności dla nowych inwestycji. Budowa ścieżek rowerowych wpłynęła na ochronę środowiska, poprzez zmniejszenie presji na obszary cenne przyrodniczo.

Wybudowano około 28,39 km wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Planowane trasy rowerowe zapewniają ciągłość ruchu rowerowego w Gminach, umożliwiając rowerzystom dostęp do dróg publicznych, miejsc charakterystycznych i atrakcji turystycznych regionu przy jednoczesnej ochronie zasobów przyrodniczych i zmniejszeniu presji na obszary cenne przyrodniczo znajdujące się na terenach tych trzech gmin.

Przedsięwzięcie ma charakter projektu partnerskiego. Inwestycja oprócz Wnioskodawcy: Gminy Prusice, obejmuje następujące gminy: Żmigród, Wołów.

Realizacja niniejszej inwestycji wpłynęła na ochronę i udostępnienie zasobów województwa dolnośląskiego poprzez budowę ścieżek rowerowych porządkujących ruch turystyczny. Efekty społeczne to przede wszystkim większa integracja lokalnej społeczności oraz promocja zdrowia i rozwój aktywnego trybu życia.

„Udostępnienie lokalnych zasobów przyrodniczych na cele turystyczne poprzez budowę ścieżki rowerowej Osiek - Książęca Wieś położonej w obszarze NATURA 2000” realizowany był w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020, Oś Priorytetowa 4. Środowisko i zasoby Działanie nr 4.4 Ochrona i udostępnienie zasobów przyrodniczych Poddziałanie 4.4.1 Ochrona i udostępnienie zasobów przyrodniczych – konkursy horyzontalne – nabór na OSI współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Trasa ścieżek poprowadzona została przez tereny cenne przyrodniczo, bogate w atrakcje turystyczne oraz ciekawe miejsca pod względem krajobrazowym. Ścieżka w gminie Żmigród będzie przebiegała od miejscowości Osiek przez miejscowość Książęca Wieś do granicy Gminy Żmigród z Gminą Trzebnica. Od miejscowości Osiek ścieżka rowerowa wkracza w Park Krajobrazowy „Dolina Baryczy” oraz Obszary NATURA 2000. Tuż przy planowanym początku ścieżki zaprojektowano miejsce postoju dla rowerzystów z dodatkowym parkingiem na samochody. Dzięki temu turyści przyjeżdżający na teren Doliny Baryczy samochodem, będą mogli zostawić w bezpiecznym miejscu samochód i przesiąść się na rower.

Od miejscowości Osiek ścieżka prowadzi do malowniczej miejscowości Książęca Wieś. Tutaj również zaprojektowano miejsce postoju dla rowerzystów. Tuż za Książęcą Wsią ścieżka rowerowa wchodzi do lasu, który prowadzi do Gminy Trzebnica i Gminy Milicz.

Łączna długość ścieżki wynosi 4,68 km.

Ogólne wartości projektu przedstawiają się następująco:

Wydatki całkowite: 2 318 767,75 zł

Wartość dofinansowania: 1 970 952,59 zł.



Rysunek 3. Przejazdźka na trasie Osiek -Książęca Wieś



Rysunek 4. Przejazdźka na trasie Osiek -Książęca Wieś. Widok z lotu ptaka.

Pozyskane przez samorządy Dolnego Śląska środki finansowe z funduszy zewnętrznych pozwoliły na stworzenie doskonałych połączeń rowerowych rowerami lub z rowerami (np. autem lub pociągiem) np. z Wrocławia do Wiszni Małej, Trzebnicy, Obornik Śląskich, Prusic, Żmigrodu czy Milicza.

Stowarzyszenie Gmin i Powiatów "Dolnośląska Kraina Rowerowa" (do listopada 2018 posługujące się nazwą Stowarzyszenie Gmin Turystycznych Wzgórz Trzebnickich i Doliny Baryczy) to dobrowolny związek 14 samorządów, których wspólnym celem jest budowanie marki obszaru w oparciu o bogatą sieć dróg i szlaków rowerowych, atrakcji turystycznych, oferty pensjonatów, restauracji, kąpielisk, basenów, łowisk wędkarskich, atrakcji dla dzieci, pięknej przyrody i różnorodnych krajobrazów.



Rysunek 6. Istniejąca i wybudowana droga rowerowa od granic Częstochowy do jurajskiego Olsztyna. Mapa: Urząd Gminy Olsztyn

Miejskie Centrum Integracji Transportu w Jaworznie - Integracja Dróg dla Rowerów w Jaworznie, Polska.

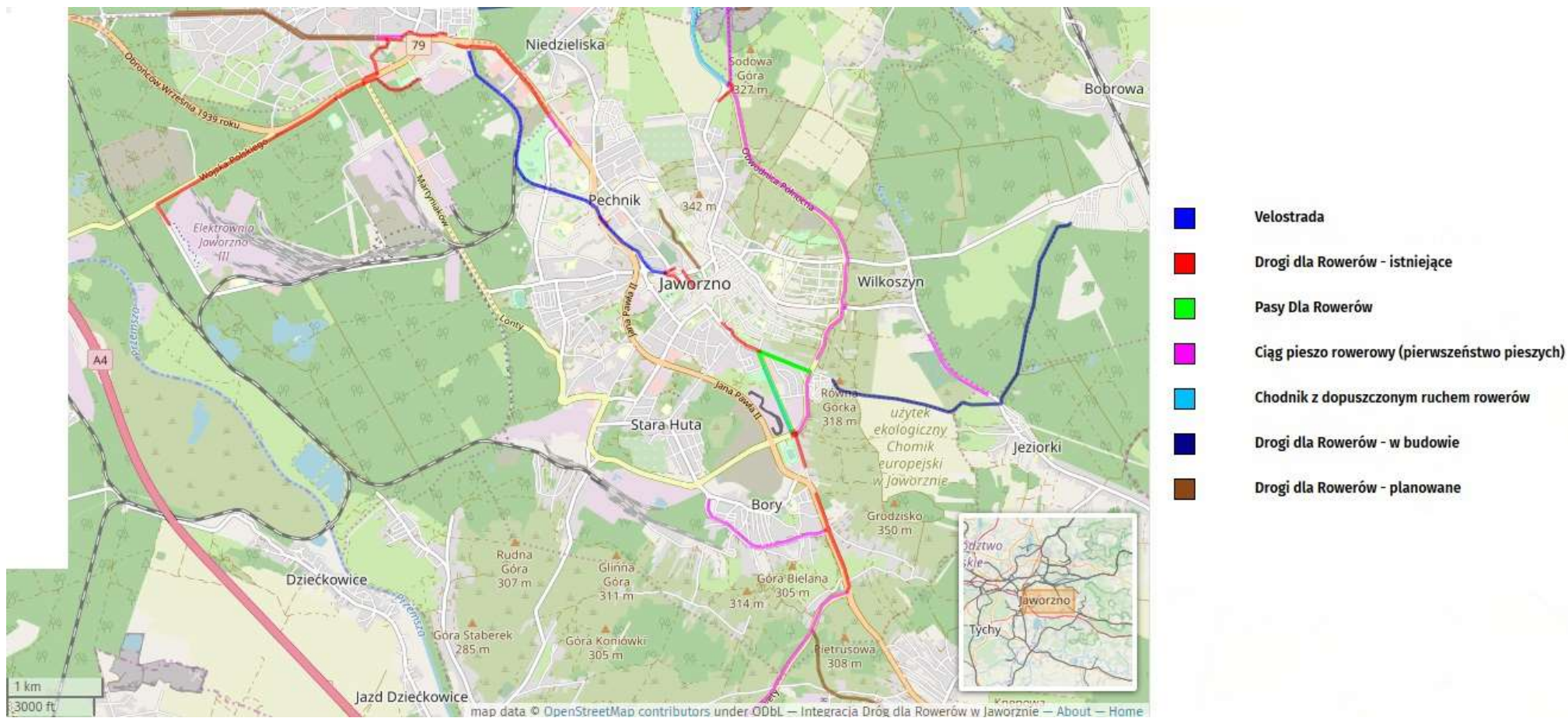
Inwestycja przeprowadzona przez miasto Jaworzno w latach 2017-2018 pozwoliła na oddanie do użytkowania nowych odcinków dróg dla rowerów, których głównym elementem jest Velostrada o długości ok 3,5km. Po śladzie dawnej linii kolejowej została wybudowana jezdnia dla rowerów o szerokości 5,5m z miejscowymi przewężeniami na kładkach pieszo-rowerowych wraz z przylegającym chodnikiem o szerokości 2m, całość w parametrach drogi klasy D dobranym ze względu na istniejący wcześniej układ drogowy umożliwiający dojazd do dwóch największych osiedli mieszkaniowych Jaworzna: Osiedla Stałego i Osiedla Podłęże ze Śródmieścia. Jest to także skrót dla pieszych. Brak kolizji z ruchem samochodowym osiągnięto dzięki budowie trzech obiektów inżynierskich: 2 kładek pieszo-rowerowych nad drogami powiatowymi (ulice Kolejowa i Aleja Marszałka Piłsudskiego) oraz tunelu pod DK79. Na całej długości trasa została oświetlona, wykonano nasadzenia zieleni która ma dodatkowo izolować użytkowników w miejscach gdzie Velostrada przebiega w niedalekiej odległości od DK79.

Nieco inną koncepcję przyjęto dla drogi dla rowerów łączącej dzielnicę Skalka, Jeziorki i Ciężkowice przebiegającej przez tereny zielone.

Na odcinku Skalka - Jeziorki istniejącą drogę gruntową przykryto nawierzchnią bitumiczną o szerokości 3m z tzw. mijankami tj. poszerzeniami do 5m.

Odcinek leśny Jeziorki - Ciężkowice o szerokości 3m ma obecnie nawierzchnię z frezu asfaltowego. Ze względu na torfowiska zastosowano dodatkowo stabilizację podłoża, a docelowo zaprojektowano także warstwę bitumiczną. W tym przypadku zastosowano oświetlenie lampami LED w systemie nadążnym³.

³ Dane Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów w Jaworznie



Rysunek 7. Rowerowa mapa Jaworzna – integracja dróg dla rowerów⁴.

⁴ http://umap.openstreetmap.fr/en/map/rowerowa-mapa-jaworzna-integracja-drog-dla-rowerow_111576#13/50.1945/19.2755

Aglomeracja Białostocka – Polska.

W Białymstoku stale rozbudowywany jest układ dróg rowerowych i podsystemu rowerowego – wraz z niezbędnymi urządzeniami towarzyszącymi. Według stanu na dzień 31 grudnia 2013 r., w Białymstoku było 77 km dróg rowerowych. Na mapie przedstawiono planowany rozwój dróg rowerowych. Większość tych dróg zlokalizowano w obrębie dróg krajowych: nr 8 – Kudowa Słone – Budzisko (polski odcinek międzynarodowej trasy E67 oraz fragment trasy Via Baltica), nr 65 o przebiegu: Gołdap na granicy z Rosją (obwód kaliningradzki) z Bobrownikami na granicy z Białorusią przez Ełk, Grajewo i Białystok i nr 19 łącząca aglomeracje: białostocką, lubelską oraz rzeszowską. W Białymstoku S8 i S19 krzyżują się z DK 65.

W 2014 roku otworzono sieć wypożyczalni BiKeR (Białostocka Komunikacja Rowerowa) z 30 stacjami i 300 rowerami. Pierwszy miesiąc funkcjonowania został zamknięty z wynikiem: 18.156 zarejestrowanych użytkowników i ponad 76 tysięcy udanych wypożyczeń. Po 4 miesiącach liczba wynajmów przekroczyła 300 tysięcy, a liczba zarejestrowanych użytkowników – 25.751. System roweru miejskiego jest włączony w sieć miejskiego transportu zbiorowego przez integrację tej usługi z systemem taryfowym Białostockiej Komunikacji Miejskiej. Rozliczenia przejazdów rowerem są zintegrowane z systemem biletów okresowych i wieloprzejazdowych komunikacji miejskiej. Regulamin Białostockiej Komunikacji Miejskiej zwalnia z opłaty za bagaż rowery przewożone autobusami. Rower miejski ma być rozszerzony na wszystkie gminy Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego (BOF), co będzie możliwe między innymi po rozbudowie sieci dróg rowerowych.⁵

W 2017 roku rozpoczęła się realizacja projektu partnerskiego: „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i rowerowego w BOF” na terenie dziewięciu gmin Białostockiego Obszaru Funkcjonalnego – Miasta Białegostoku oraz Gmin: Choroszcz, Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Juchnowiec Kościelny, Łapy, Supraśl, Wasilków i Zabłudów w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2014-2020, który pokazuje możliwości wynikające z połączenia różnych środków transportu w kierunku ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Zadanie obejmuje zakup niskoemisyjnego taboru na potrzeby transportu miejskiego, wyposażenie dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu miejskiego (zatoki, pętle autobusowe) oraz pasażerów (przystanki, wiaty autobusowe), budowę dróg rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz budowę i przebudowę dróg gminnych i powiatowych, które pozwolą na poprawę stanu infrastruktury transportu miejskiego i utworzenie nowych połączeń komunikacji miejskiej (zwiększenie zasięgu funkcjonowania Białostockiej Komunikacji Miejskiej).

Projekt spowoduje obniżenie z uwagi na poprawę płynności ruchu i bezpieczeństwa, poprawę transportowej mobilności mieszkańców poprzez wdrożenie idei zrównoważonego transportu niskoemisyjnego z udziałem komunikacji miejskiej, rowerowej i pieszej, stworzenie sieci dróg rowerowych stanowiących połączenie w relacjach Białystok – miejscowości położone poza Białymstokiem, wzrost udziału komunikacji rowerowej będącej alternatywą dla transportu samochodowego w ruchu miejskim i podmiejskim BOF, zwiększenie liczby miejscowości podmiejskich, które będą obsługiwane przez komunikację miejską Białostockiej Komunikacji Miejskiej i utrzymanie połączeń komunikacji miejskiej (BKM) pomiędzy Białymstokiem a miejscowościami podmiejskimi.

⁵ Strategia ZIT BOF 8 luty 2019 rok s.91



Rysunek 8. Rozwój dróg rowerowych w aglomeracji białostockiej w 2013 r.

Kolorem niebieskim oznaczono drogi już istniejące, zielonym – w trakcie realizacji, a czerwonym – planowane do wybudowania.

Źródło: www.komunikacja.bialystok.pl, data dostępu: grudzień 2013 r.

Szybka trasa rowerowa F35/Autostrada rowerowa F35 w Twente - Holandia.

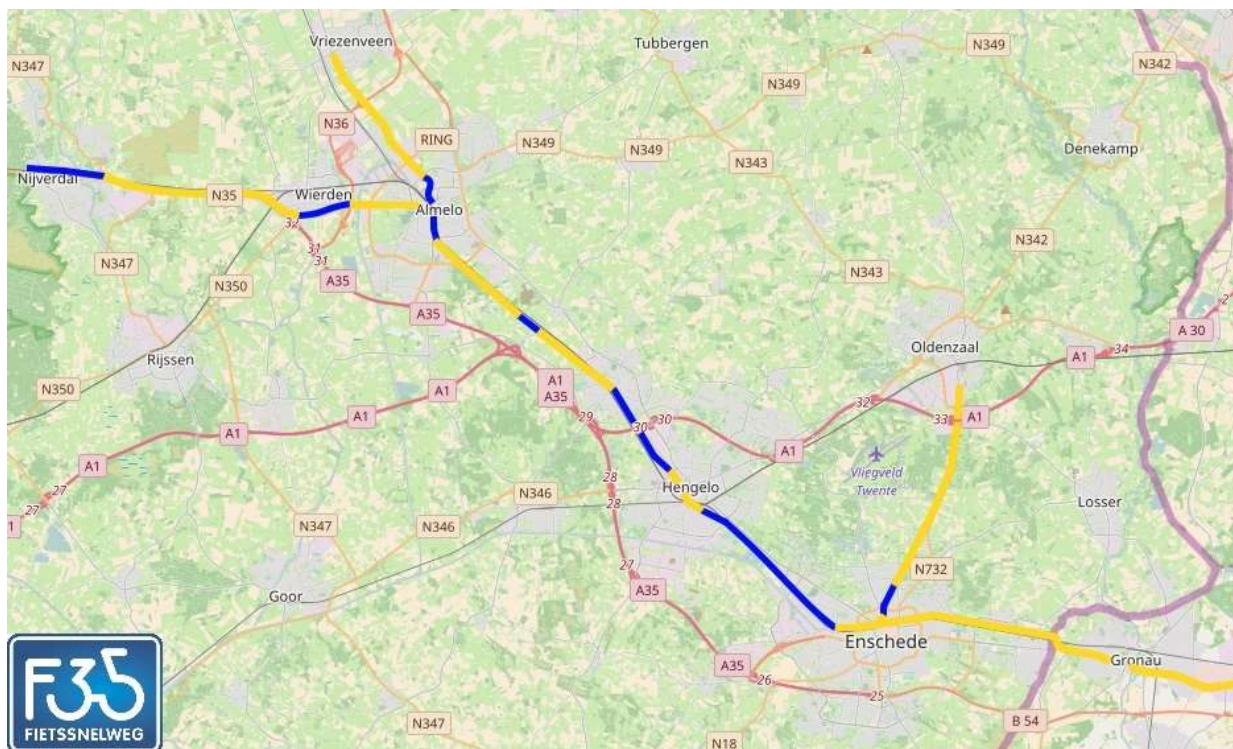
Pomysł autostrady rowerowej F35 między Nijverdal we wschodniej części Holandii w Regionie Twente do granicy niemieckiej, o długości prawie 60 km (37 mil) został zaproponowany jako alternatywa dla miejskiego i regionalnego ruchu samochodów przy niemal równolegle zlokalizowanej autostradzie Rijksweg 35. F35 ma zarówno funkcję użytkową, jak i rekreacyjną jako dobra alternatywa dla A1/ A35 i dróg wojewódzkich na połączeniach Enschede - Hengelo i Borne - Hengelo⁶.

Projekt trasy rowerowej to wynik współpracy gmin Regionu Twente: Almelo, Borne, Enschede, Hellendoorn, Hengelo, Oldenzaal, Twenterand i Wierden. Autostrada rowerowa F35 przecina Twente od granicy niemieckiej do Sallandse Heuvelrug w pobliżu Nijverdal, przez Enschede, Hengelo, Borne, Almelo i Wierden. Od strony Oldenzaal do Enschede i Almelo i Vriezenveen planowane są boczne odgałęzienia.

Podjęte zadanie wynikało głównie z faktu, że wg przeprowadzonych badań około 32% podróży mieszkańców odbywa się na rowerze w tym na pojazdach rowerowych działających w systemie wyposażonym w aplikacje elektroniczne, co jest wynikiem powyżej średniej dla całego kraju (27%),

⁶ <http://www.fietsfilevrij.nl/fietsroutes/fietssnelweg-f35-twente/>

ale z tendencją spadkową. Samorządy Regionu Twente zorientowały się, że wynikało to głównie z powodu zwiększenia długości podróży, niekontrolowanego rozwoju miast, niekompletnych tras rowerowych i konieczności zbyt częstego zatrzymywania się w obszarach miejskich, a także rosnącej powszechności transportu zmotoryzowanego. Opracowany w 2007r. i zmodernizowany w 2009r. Regionalny Plan Mobilności postawił za cel zwiększenie udziału transportu rowerowego i jako skuteczne narzędzie do jego realizacji uznał wybudowanie wysokiej jakości regionalnej sieci rowerowej - szybkiej, bezpiecznej, przyjemnej. Trasa znalazła się również w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin, z równoczesnym dążeniem do tego, aby była darmowa.



Rysunek 9. Mapa trasy autostrady F35.

Kolor niebieski – odcinki w użytkowaniu, kolor żółty – w przygotowaniu.

Potencjał autostrady rowerowej ma służyć przejazdom na krótkich odcinkach między miastami, pomimo rozpiętości i spełnia następujące funkcje:

- funkcja mobilności miejskiej poprzez zmniejszenie zatłoczenia na trasach samochodowych do miast, stacji, biur i miejsc wydarzeń publicznych;
- funkcje społeczna, turystyczna i rekreacyjna poprzez umożliwienie płynnego połączenia miast, gmin i wsi i miejsc rekreacyjnych w regionie Twente bez względu na status społeczny użytkowników;
- funkcja ekonomiczna – połączenie z centrami ośrodków, gdzie pracują i mieszkają ludzie i gdzie znajduje się większość instytucji użyteczności publicznej;
- funkcja środowiskowa – poprzez wkład w redukcję gazów cieplarnianych (CO₂) i hałasu;
- funkcja zdrowotna - zachęta do poruszania się rowerem i innymi środkami transportu napędzanymi siłą mięśni człowieka;
- funkcja bezpieczeństwa - zmniejszenie liczby ofiar ruchu drogowego;
- funkcja wizerunkowa dla regionów promująca Twente i Overijssel na mapie⁷.

⁷ Tamże.



Rysunek 10. Oznakowanie Autostrady rowerowej F35 Fietssnelweg.

Znak mówi: „Fietssnelweg”, dosłownie: „szybka jazda na rowerze”, „szybka droga” lub „Autosnelweg” – holenderskie określenie autostrady.

Trasa F35 biegnie między Nijverdal i Almelo ścieżką i jezdnią drogi krajowej N35, dalej wzdłuż toru linii kolejowej między Almelo i Enschede. Boczny odgałęzienie z Almelo do Vriezenveen będzie miało częściowo oddzielną trasę, a częściowo trasę wzdłuż Aadorpweg. Oddział z Enschede do Oldenzaal będzie miał oddzielną trasę lub będzie zlokalizowany wzdłuż drogi wojewódzkiej N733⁸. Takie zaprojektowanie umożliwi połączenie centr miast i stacji kolejowych. F35 wykorzystuje skrzyżowania między kolejami i okolice autostrad. Ośrodki miejskie, a zwłaszcza stacji kolejowych są węzłami w systemie. Trasa ma zostać zbudowana w segmentach logicznych w latach 2008-2020. Ponieważ tak wiele szczegółów trasy jest nadal nieznanymi, całkowite koszty należy szacować pomiędzy 38,4 do 82,1 mln euro dla łącznie 59,5 km, z tego 16 km będzie przebiegać zupełnie nową trasą, 15 kilometrów będzie poprowadzona wzdłuż istniejących dróg, a 28,5 kilometra będzie zlokalizowana przy linii kolejowej.

Przyjęto wytyczne do projektowania, że poza za obszarem zabudowanym będzie dwukierunkowa ścieżka rowerowa o minimalnej szerokości 4 metry; ruch poprowadzony pasem ulicą, gdzie natężenie ruchu samochodowego wynosi poniżej 5000 pojazdów dziennie. Na skrzyżowaniach z drogami publicznymi trasa rowerowa poprowadzona jest odrębnym pasem; na przejściu priorytet dla rowerzystów.

W obszarze zabudowanym projektuje się dwukierunkowe ścieżki rowerowe o minimalnej szerokości 4 metrów; w największych miastach - 4,5 metra). Oddzielenie od ruchu pieszych, który odbywa się na ścieżce o minimalnej szerokości 2 metrów obok ścieżki rowerowej. Tam, gdzie natężenie ruchu samochodowego wynosi poniżej 2500 pojazdów dziennie, ruch rowerów poprowadzony ulicą.

Powierzchnia projektowanej drogi rowerowej musi być bardzo gładka, trasa ma być być oświetlona, a nasadzenia zieleni mają zapewniać ochronę rowerzystów przed wiatrem. Spadki trasy muszą wynosić poniżej 4%.

W miejscach lokalizacji biur, dworców kolejowych i innych obiektów użyteczności publicznej przy trasie rowerowej powinien być zlokalizowany duży parking dla rowerów, z usługami naprawczymi i

⁸ <http://www.fietssnelwegf35.nl/>

wypożyczalnią rowerów, w Holandii -OV-Fiets. Odległość od torów kolejowych powinna wynosić co najmniej 2 metry przy minimum 1,2 metra. Sieć powinna łączyć się z lokalnymi trasami rowerowymi.



Rysunek 11. Część szybkiej trasy rowerowej F35 w mieście Almelo.⁹

Szybka trasa rowerowa F325 Arnhem – Nijmegen w Holandii.

RijnWaalpad to nazwa szybkiej trasy rowerowej ze stolicy prowincji Arnhem nad Renem w Holandii i innego dużego miasta w prowincji Gelderland, Nijmegen, nad rzeką Waal. Te dwa miasta które były organizatorami międzynarodowej konferencji rowerowej Velocity 2017 są obecnie połączone długodystansową trasą rowerową o długości 15,8 km, którą można pokonać średnio w 45 minut.¹⁰ Trasa zastępuje istniejącą trasę rowerową, która była o 3 kilometry dłuższa. Nowa ścieżka ma 4 metry szerokości i powierzchnię z gładkiego czerwonego asfaltu. Rowerzysta ma pierwszeństwo na skrzyżowaniach, a trasa jest alternatywą dla samochodu dla prawie 12 000 pracowników, którzy zmierzają do miejsc pracy gdzieś obok nowej trasy. Szacuje się codzienne użytkowanie tej trasy przez około 2000 osób. Efektem projektu ma być zmniejszenie natężenia ruchu spalinowego w okolicy.

Projekt powstał we współpracy czterech gmin Arnhem, Nijmegen, Overbetuwe i Lingewaard. Dawny region Arnhem i Nijmegen współpracował z prowincją Geldria, aby stworzyć wysokiej jakości połączenie rowerowe między tymi dwoma miastami, uwzględniające między innymi powstanie dwóch tuneli i wiaduktu.

Projekt powstał w ciągu 5 lat. Całkowite koszty trasy wyniosły około 16 milionów euro. Średni koszt budowy trasy wyniósł około 1 miliona euro na kilometr przy kosztach autostrady oszacowanych na poziomie 40-50mln euro.

⁹ <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/03/14/f35-high-speed-cycle-route-twente/>

¹⁰ <https://bicycledutch.wordpress.com/2015/09/29/the-f325-fast-cycle-route-arnhem-nijmegen/>



Rysunek 12. Mapa trasy rowerowej.

Droga rozwidła się na obu końcach, dając dwie możliwości dotarcia do obu miast. Są dwa mosty nad Renem, a także nad Waal.



Rysunek 13. Szybka trasa rowerowa RijnWaalpad wzdłuż autostrady A325.



Rysunek 14. Tunel pod linią kolejową z Nijmegen do Arnhem

Tunel pod autostradą A15 ma specjalną instalację artystyczną w postaci łańcucha rowerowego, a także logo RijnWaalpad. Łańcuch zapala się w różnych kolorach. Po pobraniu aplikacji na smartfonie użytkownik może zmienić te kolory wg upodobań. Częste korzystanie z tunelu zachęca do zabawy z aplikacją i własnego wyboru kolorów.



Rysunek 15. Skrzyżowanie w Bemmelen, gdzie pomimo dobrego oznakowania kierowcy zbyt późno zdają sobie sprawę z możliwości wjazdu rowerzysty na drogę publiczną.



Rysunek 16. Trasa rowerowa w pobliżu Elst. Widoczne oprawy oświetleniowe zaprojektowane specjalnie dla tej trasy również w postaci łańcucha rowerowego. Łącznie umieszczono 134 maszty ze specjalnie zaprojektowanymi światłami ledowymi, w celu dobrego oświetlenia trasy które kosztowały łącznie 190 000 euro.

Szybka trasa rowerowa F59 's-Hertogenbosch – Oss w Holandii

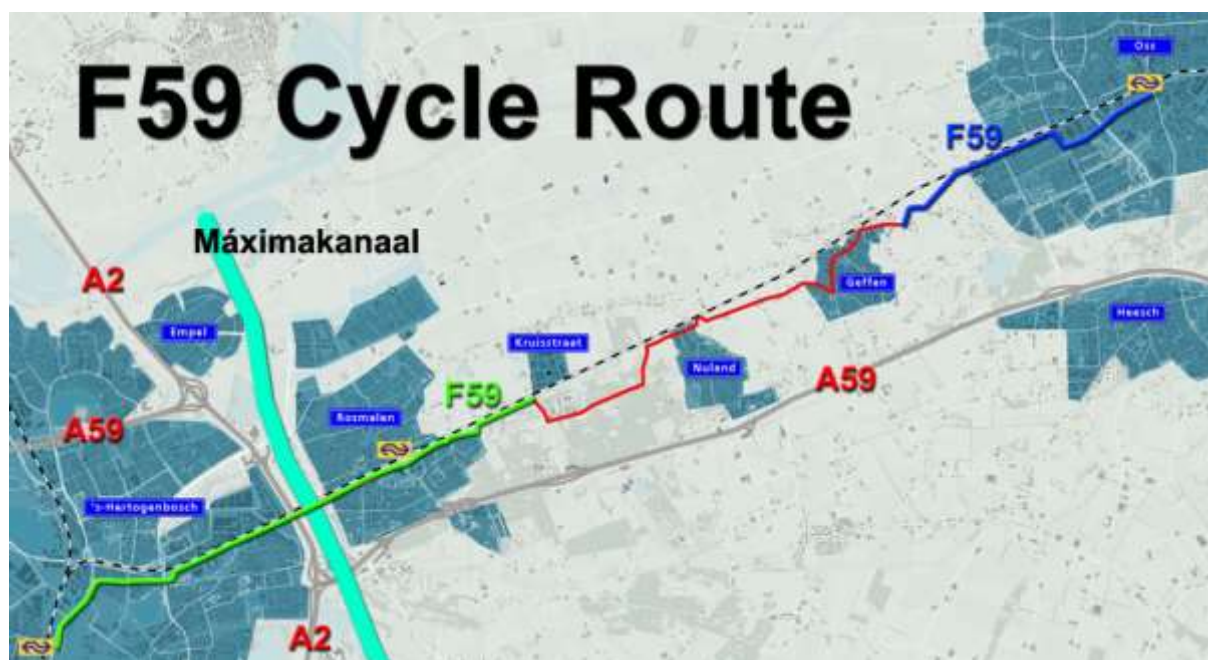
Pierwsza część szybkiej trasy rowerowej z -s-Hertogenbosch do Oss w Holandii została oficjalnie otwarta w 2015r. Nazywa się F59, w związku z autostradą A59, łączącą te miasta. Trasa ma być alternatywą dla autostrady, obniżyć jej zatłoczenie i zmniejszyć w związku z tym zanieczyszczenie powietrza. Pierwsza część trasy o łącznej długości około 21km liczy 8,5 km i biegnie od Dworca Centralnego w -s-Hertogenbosch do obecnej wschodniej granicy tej samej gminy w Oss¹¹.

Plany budowy trasy rowerowej były gotowe w 2013 r., lecz istniejąca wtedy Gmina Geffen obawiała się o bezpieczeństwo mieszkańców, brakowało również pieniędzy na tak wymagającą budowę która miała odpowiadać wyższym standardom szybkiej trasy rowerowej. Problem został rozwiązany w wyniku likwidacji gminy Geffen, która została uznana przez rząd krajowy za zbyt małą, a część jej terytorium została podzielona pomiędzy gminy -s-Hertogenbosch i Oss, które zrealizowały wspólnie ten projekt. F59 umożliwiła poprawę komunikacji pomiędzy miejscowościami i skrócenie przejazdu o 15 minut do około 1 godziny, a także połączenie z siecią istniejących tras rowerowych.

Interesujący jest mechanizm finansowania tej inwestycji, który związany jest również ze zmianami w podziale administracyjnym kraju. W 2008r. rozpoczęto prace nad studium wykonalności szybkiej trasy rowerowej 's-Hertogenbosch-Oss. W kolejnym roku rząd krajowy podejmuje decyzję o przekazaniu dotacji na inwestycję, pod nazwą: „Projekt Fietsfilevrij; dążenie do zmniejszenia zatłoczenia autostrad poprzez oferowanie alternatywnych tras rowerowych wysokiej jakości”, której szacowany koszt wyniósł 21mln euro. W 2010r. Prowincja Brabant wraz z gminami -s-Hertogenbosch, Oss i Maasdonk składa wniosek o dotację na F59. Na podstawie wniosku w 2011r. rząd krajowy przyznaje na ten projekt 1,3 mln euro. W 2012r. prowincja i gminy współfinansują łączny koszt inwestycji 4,8 mln euro: rząd krajowy 1,3 mln; prowincja 2,5 mln (w tym 0,6 mln jako gwarancja nieprzewidzianych kosztów), połączone trzy gminy przeznaczają 1mln, koordynatorem zadania

¹¹ <https://bicycledutch.wordpress.com/2014/11/27/the-f59-fast-cycle-route-%CA%BCs-hertogenbosch-oss/>

zostaje gmina s-Hertogenbosch. W roku 2013 zostaje podpisana umowa o rozpoczęciu prac budowlanych, w 2014r. kończy się pierwszy etap budowy. W 2015r. Gmina Maasdonk w wyniku zmian w podziale administracyjnym przestaje istnieć, a jej terytorium zostanie podzielone między -Hertogenbosch i Oss. Trasa zostaje oddana do użytku w 2015r.



Rysunek 17. Mapa F59. Odcinek Geffen – Oss – etap I (niebieski); Odcinek S-Hertogenbosch – Kruisstraat – etap II (zielony); odcinek Kruisstraat – Geffen – etap III (czerwony). Obok autostrady A2 i A59.



Rysunek 18. Trasa między -s-Hertogenbosch a Rosmalen. Ojciec z dzieckiem na niedzielnej popołudniowej przejażdżce.



Rysunek 19. Infrastruktura rowerowa w Holandii jest idealna dla osób z różnymi możliwościami od małych dzieci przez zawodników po osoby starsze i osoby, które potrzebują specjalnych pojazdów, aby pozostać mobilne. Ta starsza para jeździ na F59 w Rosmalen.



Rysunek 20. Zupełnie nowa część budowanej trasy. Dawne skrzyżowanie dróg rowerowych staje się czteroramiennym skrzyżowaniem dróg rowerowych.



Rysunek 21. Ta sama lokalizacja po zakończeniu nowej infrastruktury i podłączeniu do istniejących ścieżek rowerowych. Priorytet dla osób jeżdżących na rowerze po szybkiej trasie rowerowej.



Rysunek 22. Nawierzchnia nowej trasy rowerowej z 5 warstw asfaltu na nowym wiadukcie przez autostradę A2.



Rysunek 23. Skrzyżowanie drogi dla ruchu samochodowego w Rosmalen bez uprzywilejowania dla rowerów



Rysunek 24. Stary przebieg z Kruisstraat do Oss przed przebudową. Jednokierunkowe ścieżki rowerowe po obu stronach mniejszej drogi przez las w pobliżu Nuland.