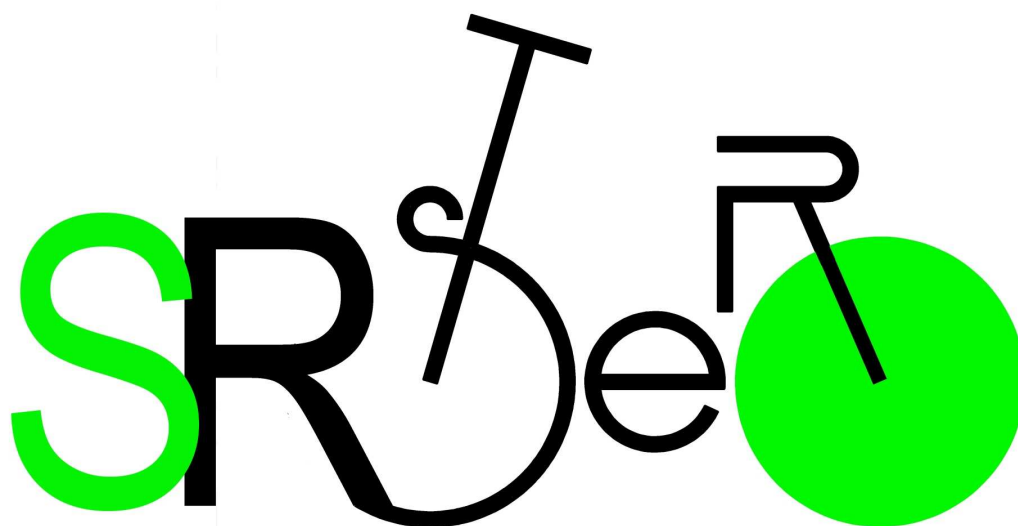


**STRATEGIA REALIZACJI
SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH
DLA GDAŃSKA (SR STeR)**



SPIS TREŚCI

I.	Cel Strategii i relacje dokumentów STeR i SR STeR	str. 3 - 5
II.	Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego	str. 6 - 10
III.	Etapy realizacji systemu tras rowerowych w Gdańsku	str. 11 - 22
Aneks 1	Analiza wielokryterialna kolejności realizacji poszczególnych elementów systemu tras rowerowych dla Gdańska	
Aneks 2	Parkingi rowerowe	

I. Cel Strategii i relacje dokumentów STeR i SR STeR

W 2011 r. roku Biuro Rozwoju Gdańska sporządziło studium: System Tras Rowerowych dla Gdańska – **STeR**. Dokument ten, powstały w oparciu o rozbudowany proces partycypacji społecznej¹, wskazuje na rolę transportu rowerowego w mieście i jego wpływu na jakość życia mieszkańców, a w szczególności na przestrzeń publiczną. Założenia STeR, omówione w opracowaniu, stanowią podstawę kształtowania miasta przyjaznego różnym formom mobilności aktywnej, w tym ruchu rowerowego.

W Studium wskazane i opisane zostały podstawowe wymogi jakie powinien spełniać system powiązań rowerowych w mieście. Ustalona została hierarchizacja i zróżnicowanie funkcjonalne poszczególnych odcinków tras. Szczegółowo opisano przebieg poszczególnych odcinków podsystemu tras głównych. Zaproponowane trasy zbiorcze i lokalne zostały omówione w odniesieniu do charakterystyki i szczegółowych uwarunkowań każdej z sześciu dzielnic Gdańska². W opracowaniu wiele miejsca poświęcono strefom ruchu uspokojonego w mieście. Omówione zostały cele wprowadzania stref, ich cechy konieczne, by mogły stanowić element systemu tras rowerowych oraz postulowane cechy opcjonalne. Wskazano propozycje lokalizacji obszarów do objęcia strefami ruchu uspokojonego dla poszczególnych dzielnic Gdańska.

STeR zawiera także wytyczne dla pełniejszej integracji transportu rowerowego z transportem zbiorowym, a także miejsca lokalizacji i wymaganą pojemność stacji

¹ Podstawową metodą partycypacji społecznej zastosowaną w projekcie STeR były warsztaty skierowane do mieszkańców oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych, radnych osiedlowych i dzielnicowych. 19 spotkań zorganizowanych zostało w różnych częściach Gdańska. W efekcie wpłynęło 640 wniosków. Oprócz postulatów dotyczących nowych przebiegów tras rowerowych i lokalizacji parkingów rowerowych, które stanowią najliczniejszą grupę, zgłaszano także miejsca, gdzie konieczna jest naprawa nawierzchni, likwidacja przeszkód terenowych, zmiana organizacji ruchu bądź oznakowania. Wnioski dotyczące zagospodarowania przestrzennego – przebiegu tras rowerowych, lokalizacji parkingów itp. - znacząco wpłynęły na kształt studium STeR. Pozostałe zgłoszone wnioski po wstępnej analizie zasadności zostały przekazane do kompetentnych instytucji – najczęściej Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku, bądź Referatu Mobilności Aktywnej. W październiku 2011 projekt STeR został udostępniony na stronie internetowej BRG i do 7 listopada można było składać uwagi do studium. W tym czasie miały miejsce dwa dyżury konsultacyjne w BRG, podczas których autorzy STeR byli dostępni dla wszystkich zainteresowanych studium. W rezultacie wpłynęło blisko 180 uwag o różnym charakterze. Za przygotowanie STeR, ze szczególnym uwzględnieniem programu partycypacji społecznej, w tym wzorcowego cyklu 19 warsztatów – dzielnicowych konsultacji społecznych Biuro Rozwoju Gdańska otrzymało w czerwcu 2012 roku nagrodę Gdańskiej Kampanii Rowerowej „Złota Szprycha 2012”.

² Podział miasta na dzielnice oparto na podziale Gdańska na jednostki urbanistyczne: Śródmieście, Wrzeszcz, Oliwa, Zachód, Południe i Port – podobnie jak w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska.

rowerowych przy poszczególnych węzłach przesiadkowych. Szeroko omówiona została kwestia parkingów rowerowych: studium zawiera wytyczne do rozwiązań technicznych, wskaźniki wymaganej liczby miejsc postojowych przy realizacji inwestycji oraz miejsca kluczowych lokalizacji. Ponadto w opracowaniu zaproponowano przebieg turystycznych tras rowerowych EuroVelo oraz Greenways, a także przeanalizowano podstawowe uwarunkowania ewentualnego wprowadzenia systemu rowerów miejskich w Gdańsku.

Ustalenia studium zostały zebrane na trzech mapach zawierających lokalizację kluczowych elementów systemu tras rowerowych w Gdańsku w oparciu o różne etapy rozwoju układu transportowego miasta. Na mapach zinwentaryzowano istniejące w 2011 r. udogodnienia rowerowe (Mapa 1), wskazano przebiegi tras rowerowych, proponowane zasięgi stref ruchu uspokojonego oraz główne źródła i cele przejazdów rowerowych, wymagających lokalizacji parkingów rowerowych – możliwe do realizacji w oparciu o istniejący i realizowany układ drogowy (Mapa 2), jak i w docelowym kształcie – po całkowitym zrealizowaniu zaplanowanej sieci uliczno-drogowej miasta (Mapa 3).

Zarządzenie Prezydenta Miasta Gdańska Nr 432 z dnia 23.03.2012 r. w sprawie ustalenia zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska zawiera część z ustaleń STeR. Na mocy powyższego Zarządzenia obowiązują w Gdańsku: uzależnienie formy realizacji trasy rowerowej biegnącej w pasie drogowym od maksymalnej prędkości dopuszczalnej na tej drodze³, a także wskaźniki oraz wytyczne dotyczące parkingów rowerowych zaproponowanych w STeR, w tym wskaźnik wymaganej liczby miejsc postojowych dla rowerów przy realizowanych

³ §1 Zarządzenia Nr 432 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 23.03.2012 r. w sprawie ustalenia zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska: *Ustala się następujące zasady planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska:*

1) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości do 30 km/h – trasy rowerowe nie powinny być wyodrębniane – ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych w jezdni, przy jednoczesnym obowiązku fizycznego uspokojenia ruchu pojazdów mechanicznych i obowiązku tworzenia udogodnień dla ruchu rowerowego przez umożliwienie jazdy w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych,
2) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 30 km/h do 50 km/h w godzinach 5:00 – 23:00 – trasy rowerowe powinny przebiegać w postaci jednokierunkowych pasów rowerowych,
3) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h w godzinach 5:00 – 23:00 – trasy rowerowe powinny przebiegać w postaci wydzielonych poza jezdnię dróg rowerowych.

inwestycjach, oraz miejsca lokalizacji i pojemności kluczowych stacji i parkingów rowerowych.

Zarządzenie przyjmuje też wytyczne techniczne określone w dokumencie „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” z roku 2008 wykonanym przez spółkę Nizielski & Borys Consulting, jako obowiązujące przy planowaniu, projektowaniu i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych w Gdańsku – co jest w pełni zgodne z ideą STeR.

Niniejsze opracowanie - Strategia Realizacji Systemu Tras Rowerowych Dla Gdańska (**SR STeR**) stanowi kontynuację prac nad systemem zaproponowanym w STeR. SR STeR jest dokumentem władz miasta będącym podstawą realizacji idei aktywnej mobilności oraz postulatów zawartych w „Raporcie certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku”. **Podstawowym celem SR STeR jest optymalizacja kolejności realizacji brakujących elementów systemu zaproponowanego w STeR.**

Dokument SR STeR przygotowany został przez Biuro Rozwoju Gdańska we współpracy z Referatem Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Gdańska, Wydziałem Programów Rozwojowych Urzędu Miasta Gdańska oraz z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku.

II. Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego

W celu wypracowania optymalnej kolejności realizacji brakujących elementów Systemu tras rowerowych dla Gdańska przeprowadzona została analiza wielokryterialna⁴. Przyjęto założenie, że priorytetowym działaniem z zakresu rozbudowy sieci tras rowerowych jest jak najszybsze zapewnienie kompletnej sieci tras głównych – budujących podstawowy szkielet powiązań rowerowych w mieście i zapewniającej sprawne połączenia tranzytowe. W związku z powyższym analizie wielokryterialnej poddano brakujące fragmenty sieci tras głównych, które podzielone zostały na 34 trasy mogące stanowić odrębne zadania inwestycyjne. Dodatkowo do analizy włączono 6 tras zbiorczych – stanowiących szczególnie istotne powiązania dzielnicowe, jak również ważne odcinki uzupełniające sieć tras głównych. Razem analizie poddano 40 tras o łącznej długości 110 km.

Tabela 1 Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji

l.p.	nazwa trasy	sposób realizacji*	klasa trasy	długość trasy
1.	ul. Gospody – odc. od Ergo Areny do ul. Pomorskiej	W1(3,5m)	główna	650 m
2.	ul. Kościarska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia	ZO + W1(3,5m)	główna	3900 m
3.	ul. Abrahama odc. 1 – odc. od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej	W2(2x3,0m)	główna	1000 m
4.	ul. Abrahama odc. 2 – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego	ZO + W1(3,5m)	główna	2250 m
5.	ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej	PA(2x2m)	główna ⁵	1150 m
6.	ul. Bulońska- odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej	W2(2x3,0m)	główna	700 m
7.	ul. Nowa Politechniczna – odc. od Al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej	ZO + W1(3,5m)	główna	4100 m
8.	ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej	PA(2x1,5m) +	główna	500 m

⁴ Analiza wielokryterialna wybranych tras stanowi Aneks 1 do niniejszego opracowania

⁵ Trasa w ul. Kołobrzeskiej – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej została w STeR wskazana jako trasa zbiorcza. Dalsze analizy jej roli w sieci tras rowerowych wskazały na konieczność włączenia jej do układu tras głównych

	al. Armii Krajowej	W1(3,0m)		
9.	ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody	PA(2x1,5m)	główna	2100 m
10.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Rybaki Górne do ul. Siennickiej	W2(2x2,5m)	główna	2600 m
11.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Siennickiej do ul. Elbląskiej	W2(2x2,5m)	główna	600 m
12.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak	W1(3,5m)	główna	3250 m
13.	Trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej	W1(3,5m)	główna	2700 m
14.	Trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej	W1(3,0m)	główna	2100 m
15.	ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej	W2(2x3m)	główna	2100 m
16.	ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska	W2(2x3m)	główna	3200 m
17.	ul. Niepołomicka, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	główna	5200 m
18.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta	W1(3,5m)	główna	5000 m
19.	Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta	W1(3,0m)	główna	2700 m
20.	ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	W2(2x3,0m)	główna	1800 m
21.	ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej	W2(2x3,0m) + PA(2x2,0m)	główna	3300 m
22.	ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	W2(2x3,0m) + W1(3,5m)	zbiorcza	2300 m
23.	ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej	PA(2x1,5m)	główna	4800 m
24.	ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej	PA(2x1,5m)	główna	800 m
25.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	główna	2800 m
26.	ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego	W2(2x2,5m)	główna	1600 m
27.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Słowackiego do ul. Meteorytowej	W2(2x2,5m)	główna	2800 m

28.	ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus	W2(2x2,5m) + W1(3,0m)	główna	1800 m
29.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty	PA(2x1,5m)	główna	4100 m
30.	ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej	W1(2,5m) + ZO	główna	5200 m
31.	ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie	PA(2x1,5m) + ZO + W1(2,5m)	główna	7385 m
32.	ul. Turystyczna – odc. od ul. Przeglasińskiej do ul. Boguckiego	W1(2,5m)	główna	4300 m
33.	Trasa Sucharskiego – odc. węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza	W1(2,5m)	główna	1350 m
34.	ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej	PA(2x1,5m)	główna	2100 m
35.	Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika	W1(3,0m) + PA(2x1,5m)	główna ⁶	4700 m
36.	ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta	PA(2x1,5m)	zbiorcza	3000 m
37.	ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej	PA(2x1,5m)	zbiorcza	2550 m
38.	ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej	PA(2x1,5m)	zbiorcza	4000 m
39.	ul. Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	zbiorcza	1400 m
40.	ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha	PA(2x1,5m)	zbiorcza	2100 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość

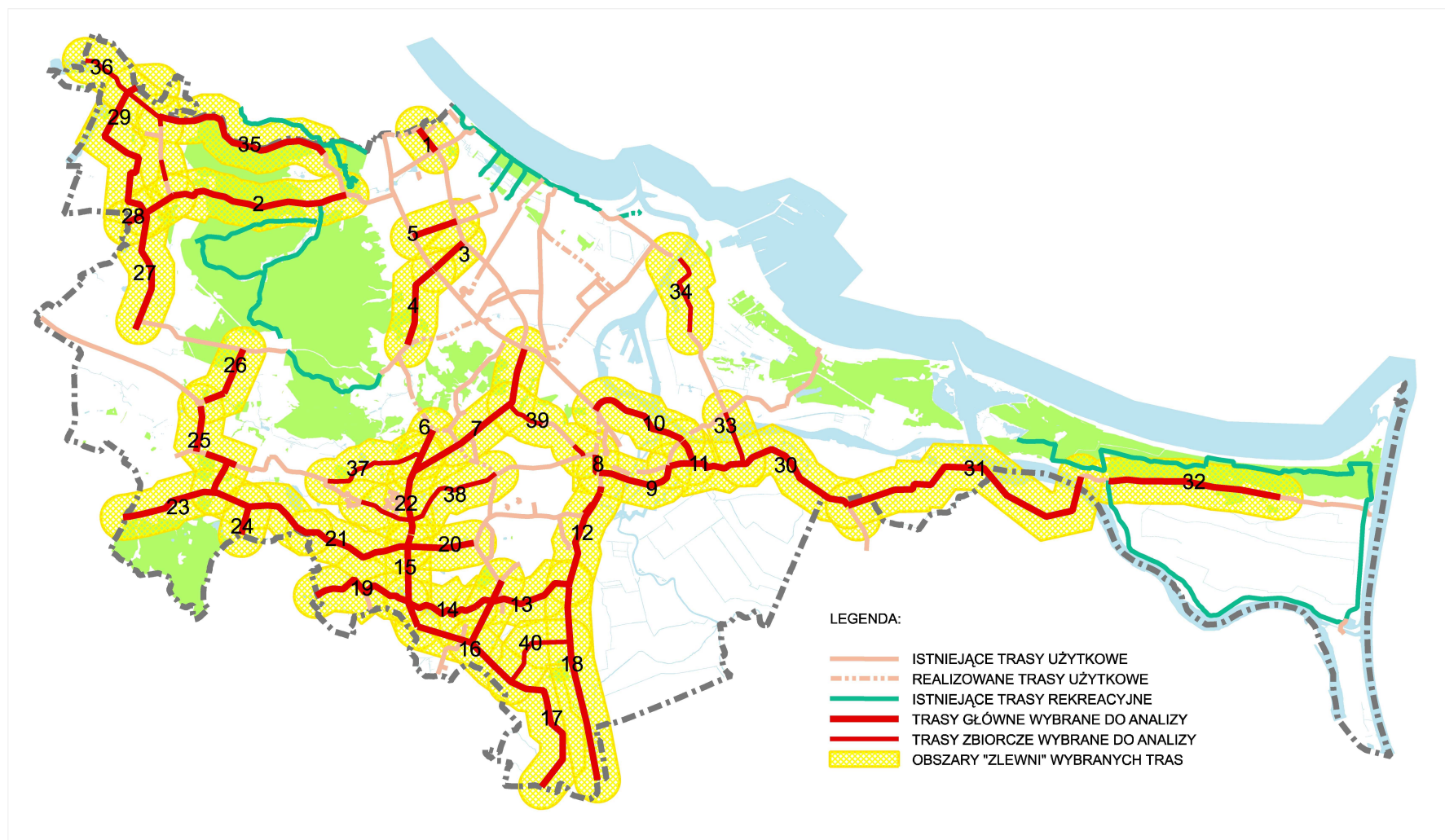
Każdej z analizowanych tras przypisana została tzw. „zlewnia”, czyli teoretycznie założony obszar jej oddziaływania lokalnego. Założono, że obejmuje ona teren dostępny w ciągu 3 minut jazdy rowerem od analizowanej

⁶ Trasa w ul. Spacerowej – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika została w STeR wskazana jako trasa zbiorcza. Dalsze analizy jej roli w sieci tras rowerowych wskazały na konieczność włączenia jej do układu tras głównych

trasy rowerowej Geometrycznie przekłada się to na obszar w odległości 550 m w linii prostej od trasy co średnio oznacza realną odległość ok. 700 m wzdłuż sieci dróg (700 m = 3 minuty jazdy rowerem z prędkością 14km/h). W tym obszarze zidentyfikowane zostały zadania wskazane do wykonania by analizowana trasa mogła jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. W szczególności w obszarze „zlewni” zidentyfikowane zostały miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice na których wskazane jest wprowadzenie stref ruchu uspokojonego, a także przebiegi tras rowerowych – łączących się z analizowaną trasą, lub tylko biegnących przez sąsiadujący z nią obszar. Wykazane zadania w założeniu mają stanowić materiał pomocny przy przygotowywaniu przestrzennego i rzeczowego zakresu inwestycji analizowanej trasy. W szczególności niezwykle istotne jest właściwe założenie granic projektu realizacji trasy, tak by umożliwić prawidłowe rozwiązanie połączeń z innymi trasami rowerowymi oraz z ulicami objętymi strefami ruchu uspokojonego. Pożądanym rozwiązaniem jest także realizacja parkingów rowerowych przy obiektach stanowiących cele podróży rowerowych zlokalizowanych w „zlewni” trasy (o odpowiedniej pojemności – patrz aneks 2 „parkingi rowerowe”) równoległe z realizacją tej trasy, a także inne – nie koniecznie inwestycyjne - działania promujące jazdę na rowerze skierowane do mieszkańców i podmiotów gospodarczych w obszarze „zlewni”.

Obszary „zlewni” poszczególnych tras położonych w bliskiej odległości od siebie mogą mieć części wspólne. W związku z powyższym zadania zlokalizowane w obszarze więcej niż jednej „zlewni” zostały przypisane do każdej z nich. Dlatego też w miarę realizacji tras i przypisanych im zadań listy wymienionych zadań towarzyszącym trasom położonym w sąsiedztwie będą się dezaktualizować. Analiza „zlewni” tras rowerowych głównych jest wyrazem „obszarowego” podejścia do planowania infrastruktury rowerowej w Gdańsku.

Zadania zidentyfikowane do realizacji w obszarach „zlewni” poszczególnych tras zostały zestawione w tabelach w kolejnych punktach Aneksu 1: „Analiza wielokryterialna kolejności realizacji poszczególnych elementów systemu tras rowerowych dla Gdańska”



Ryc. 1. Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego – na podstawie Mapy 3 STeR

III. Etapy realizacji systemu tras rowerowych w Gdańsku

1. Etap „0”

Na pierwszym miejscu w hierarchii koniecznych działań – tzw. Etap „0”, powinny stale znajdować się bieżące działania zmierzające do tego, by już istniejąca infrastruktura rowerowa mogła w dalszym ciągu spełniać swoje zadanie. Absolutną koniecznością jest jej należyte utrzymywanie – remonty nawierzchni, oznakowania, systematyczne przycinanie zieleni wzdłuż tras rowerowych oraz zapewnienie przejezdności w okresie zimowym. W zakresie inwestycji przyjmuje się, że priorytetowe powinny być te działania, które eliminując istniejące niedogodności w codziennych podróżach rowerowych nie wymagają dużych nakładów finansowych. Najpilniejsza jest likwidacja luk, przeszkód i niedogodności w ciągu istniejących tras rowerowych, pełniących funkcję tras głównych i zbiorczych. Konieczne jest też, by trasy, po których odbywa się największy ruch rowerowy, zwłaszcza trasy główne, biegnące w ciągach ulic dwujezdniowych, docelowo dawały możliwość wygodnego przejazdu po obu stronach jezdni. Dlatego też potrzebna jest dalsza budowa infrastruktury i uzupełnienie brakujących odcinków dróg wzdłuż al. Grunwaldzkiej i al. Zwycięstwa, al. Hallera, ul. Chłopskiej, al. Rzeczypospolitej oraz al. Legionów (patrz tabela 2).

Należy również rozbudowywać infrastrukturę rowerową w „zlewniach” ruchu rowerowego istniejących tras – realizować parkingi rowerowe przy obiektach będących źródłami i celami ruchu rowerowego, wprowadzać przyjazne dla ruchu rowerowego urządzenie przestrzeni i organizację ruchu na ulicach lokalnych i dojazdowych w sąsiedztwie tych tras.

Istotne znaczenie dla rozwoju transportu rowerowego w Gdańsku ma jego integracja z transportem zbiorowym. Działania zmierzające do poprawy warunków dojazdu rowerem do węzłów przesiadkowych B+R przy przystankach komunikacji zbiorowej i umożliwienie wygodnego i bezpiecznego pozostawienia tam roweru powinny także być traktowane priorytetowo. Bardziej szczegółowych analiz wymagają warunki ruchu rowerowego (a także parkowania rowerów) w najbliższym rejonie kluczowych stacji PKP/SKM - w szczególności stacji Gdańsk Wrzeszcz,

Gdańsk Przymorze, oraz projektowany Gdańsk Śródmieście wraz z węzłem Okopowa/Podwale Przedmiejskie.

W tabeli 2 wskazanych zostało dziewiętnaście zadań zidentyfikowanych jako najważniejsze do realizacji w ramach etapu „0”

Tabela 2 Najważniejsze zadania do realizacji w ramach etapu „0”.

nr	opis zadania	klasa trasy	długość
1	Połączenie drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina z drogą rowerową wzdłuż Al. Grunwaldzkiej	zbiorcza	ok. 360 m
2	Przebudowa skrzyżowań i przejazdów w ciągu Al. Zwycięstwa i Al. Grunwaldzkiej: a) skrzyżowanie z ul. Miszewskiego, b) skrzyżowanie z Al. Hallera; c) skrzyżowanie z ul. Piramowicza; d) skrzyżowanie z ul. Wały Piastowskie, e) skrzyżowanie z ul. Konarskiego; f) zjazd do Castoramy, g) zjazd do Centrum Sportu PG; h) skrzyżowanie z ul. Uphagena;	główna	-
3	Budowa trasy rowerowej w ciągu ulicy Hucisko	główna	ok. 270 m
4	Pasy rowerowe na ul. 3-go Maja	główna	ok. 1500 m
5	Budowa trasy rowerowej wzdłuż południowo-zachodniej strony al. Grunwaldzkiej na odcinku od ulicy Wojska Polskiego do ul. Słowackiego;	główna	ok. 670 m
6	Pasy rowerowe wzdłuż al. Armii Krajowej	główna	ok. 2200 m
7	Pasy rowerowe wzdłuż ul. Podwale Przedmiejskie	główna	ok. 2300 m
8	Pasy rowerowe wzdłuż ulic: Wały Jagiellońskie i Podwale Grodzkie	główna	ok. 700 m
9	Budowa przejazdu rowerowego przez Al. Grunwaldzką w ciągu ul. Dmowskiego;	główna	ok. 50 m
10	Przebudowa skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej z ul. Pomorską i ul. Opacką (obsługa wszystkich relacji na wszystkich wlotach)	główna	ok. 120 m
11	Budowa trasy rowerowej wzdłuż Al. Grunwaldzkiej, odcinek od ul. Pomorskiej do ul. Bitwy Oliwskiej	główna	ok. 400 m
12	Budowa trasy rowerowej wzdłuż południowo-zachodniej strony al. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Słowackiego do ul. Do Studzienki;	główna	ok. 1290 m
13	Budowa trasy rowerowej wzdłuż wschodniej strony al. Hallera na odcinkach: od ul. Gdańskiej/Chrobrego do węzła z ul. Czarny Dwór/Trasą Słowackiego, oraz od węzła z ul. Czarny Dwór/Trasą Słowackiego do ul. Wczasy;	główna	ok. 1220 m

14	Budowa trasy rowerowej wzdłuż zachodniej strony al. Hallera na odcinku przy dawnej restauracji Balladyna (obecnie „Dom Weselny”) – przed wjazdem na nowe osiedle „Nadmorski Dwór”;	główna	ok. 150 m
15	Budowa drogi rowerowej w al. Legionów po stronie północno-wschodniej na odcinku od ul. Kościuszki do pl. Komorowskiego (wraz z budową przejazdów rowerowych wokół ronda na pl. Komorowskiego oraz zjazdów umożliwiających włączenie się do ruchu z jezdni ulic Mickiewicza i Chrobrego;	główna	ok. 620 m
16	Połączenie drogi rowerowej w ul. Pomorskiej z Parkiem Jelitkowskim wraz z budową brakującego przejazdu rowerowego przez skrzyżowanie Pomorska/Gospody/Chłopska;	główna	ok. 300 m
17	Wyznaczenie kontrapasów wzdłuż ul. Dmowskiego na odcinku od al. Grunwaldzkiej do ul. Ks. Józefa Zator – Przytockiego oraz do ul. Wajdeloty	zbiorcza	ok. 270 m
18	Wprowadzenie stref „tempo 30” na obszarze Wrzeszcza wraz z fizycznymi środkami uspokojenia ruchu.	lokalne	-
19	Zakup i montaż 500 stojaków rowerowych rocznie	-	-

W oparciu o wyniki analizy wielokryterialnej, stanowiącej Aneks 1 do niniejszej strategii, realizacja nowych elementów systemu tras rowerowych podzielona została na 8 kolejnych etapów – po 5 tras w każdym.

Realizacja dwudziestu jeden spośród czterdziestu analizowanych tras jest uzależniona od budowy towarzyszących im ulic. Czas ich realizacji zależy będzie przede wszystkim od czynników warunkujących rozwój układu drogowego miasta. Niemniej jednak trasy te zostały poddane analizie podobnie jak pozostałe trasy (uzyskały niższą ocenę za konieczność etapowania). W tabelach z zebranymi trasami proponowanymi do realizacji w kolejnych etapach, trasy których realizacja związana jest z budową układu ulicznego wyróżnione zostały kolorem żółtym.

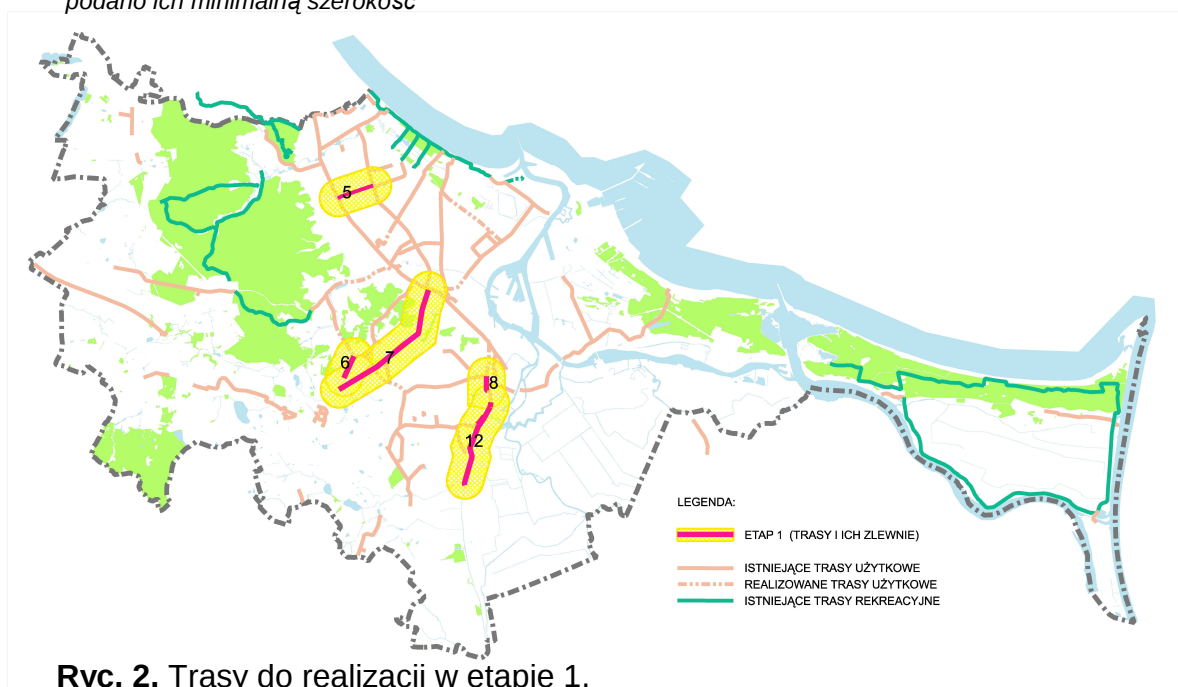
2. Etap 1

Na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej wybrano 5 tras o łącznej długości 9700 m, które uzyskały najwyższe oceny i tym samym uznane zostały za najpilniejsze do realizacji wraz z zadaniami wyszczególnionymi do realizacji w ich „zlewniach” ruchu rowerowego.

Tabela 3 Trasy do realizacji w etapie 1.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
5.	ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej	7,34	główna	PA(2x2m)	1150 m
7.	ul. Nowa Politechniczna – odc. od Al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej	7,15	główna	ZO+W1(3,5m)	4100 m
8.	ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej	6,70	główna	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	500 m
12.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak	6,27	główna	W1(3,5m)	3250 m
6.	ul. Bulowska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej	6,49	główna	W2(2x3,0m)	700 m
łączna długość tras w etapie 1:					9700 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 2. Trasy do realizacji w etapie 1.

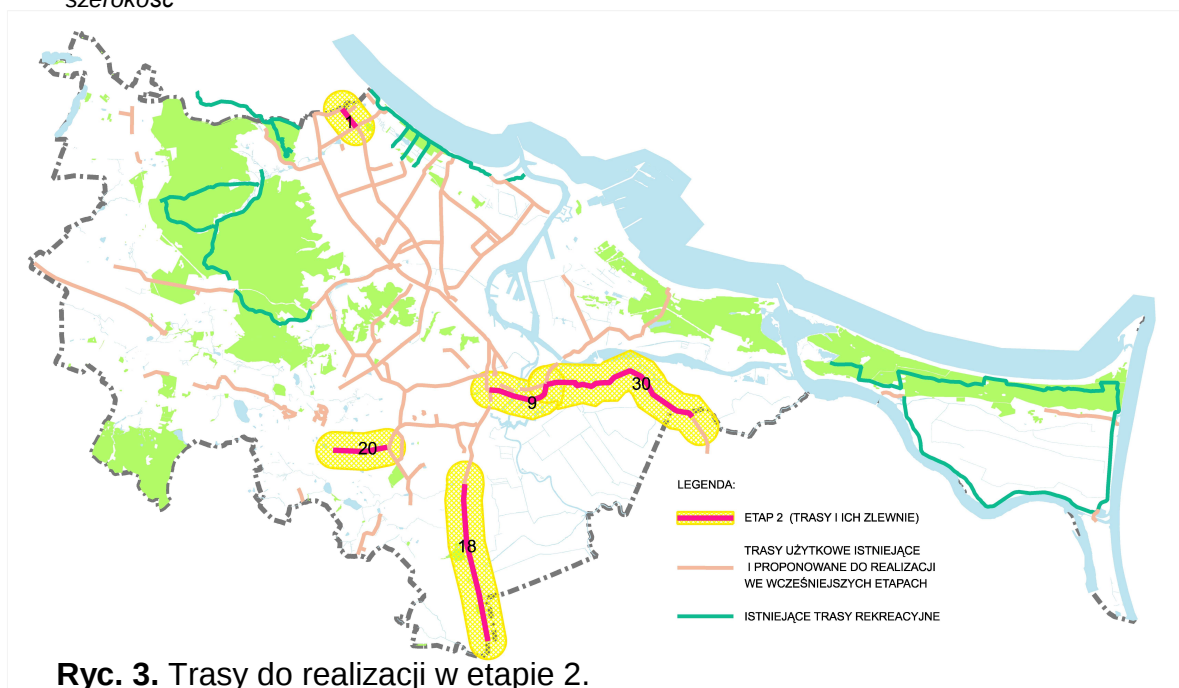
3. Etap 2

Dla pozostałych 35 tras ponownie przeanalizowano kryterium spójności – z założeniem, że trasy proponowane do realizacji w etapie 1 zostały wybudowane. Trasy, które łączą się z trasami wytypowanymi do realizacji w etapie 1 zyskały wyższą ocenę. Wytypowano 5 tras z najwyższą oceną proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wyszczególnionymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 2.

Tabela 4 Trasy do realizacji w etapie 2.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
9.	ul. Podwałe Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody	6,22	główna	PA(2x1,5m)	2100 m
18.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta	4,99	główna	W1(3,5m)	5000 m
1.	ul. Gospody – odc. od Ergo Areny do ul. Pomorskiej	5,03	główna	W1(3,5m)	650 m
20.	ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	5,46	główna	W2(2x3,0m)	1800 m
30.	ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej	5,42	główna	W1(2,5m) + ZO	5200 m
łączna długość tras w etapie 2:					14750 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 3. Trasy do realizacji w etapie 2.

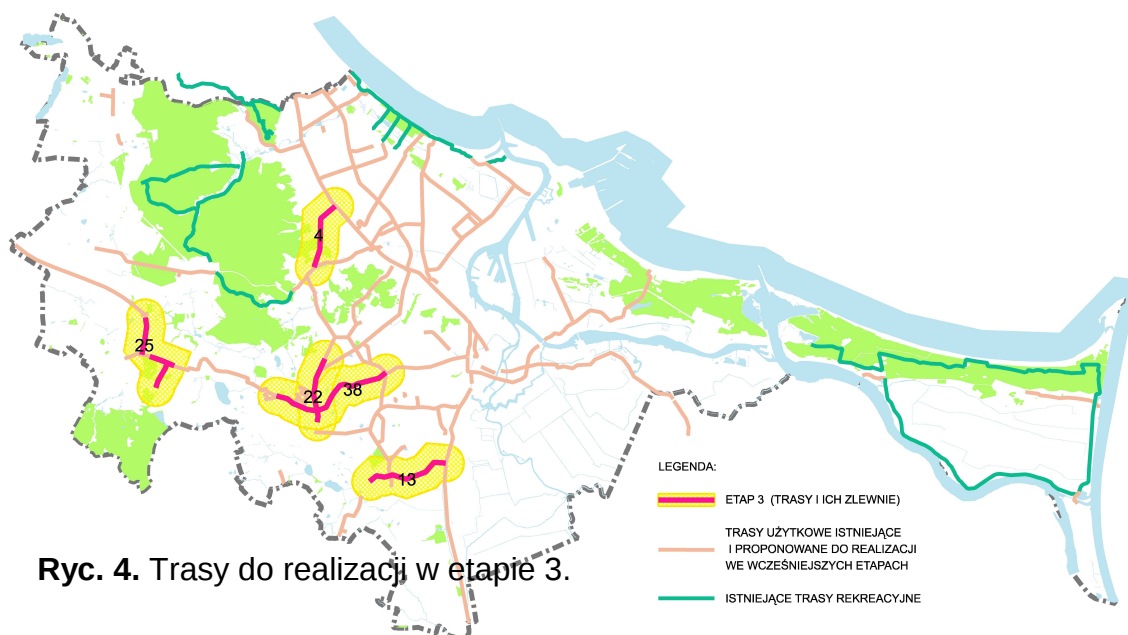
4. Etap 3

Pozostałe 30 tras zostało ponownie przeanalizowanych pod kątem kryterium spójności. Analogicznie do metody zastosowanej przy typowaniu tras do realizacji w etapie 2, dla etapu 3 założono, że trasy proponowane do realizacji w etapie 1 i 2 zostały wybudowane. Wytypowano 5 tras z najwyższą oceną proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wyszczególnionymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 3.

Tabela 5 Trasy do realizacji w etapie 3.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
22.	ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	5,41	zbiorcza	W2(2x3,0m) + W1(3,5m)	2300 m
38.	ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej	5,22	zbiorcza	PA(2x1,5m)	4000 m
13.	Trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej	5,16	główna	W1(3,5m)	2700 m
25.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od. ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych	4,93	główna	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	2800 m
4.	ul. Abrahama odc. 2 – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego	4,88	główna	ZO + W1(3,5m)	2250 m
łączna długość tras w etapie 3:					14050 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



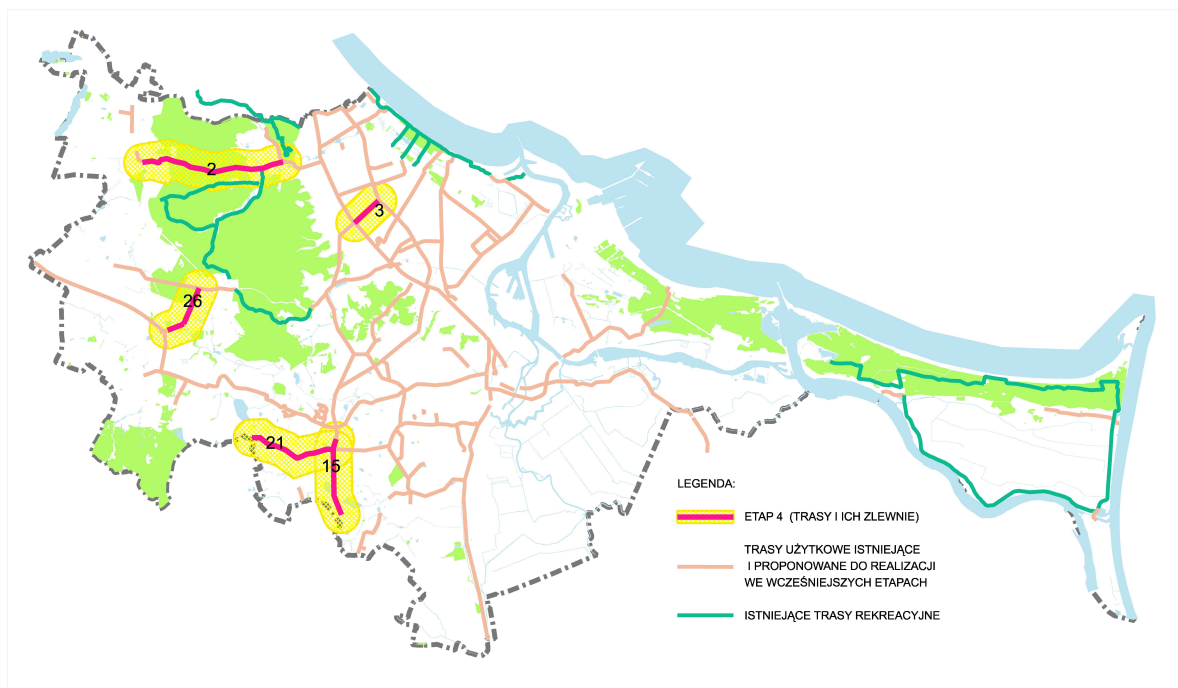
5. Etap 4

Z pozostałych 25 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 4.

Tabela 6 Trasy do realizacji w etapie 4.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
15.	ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej	4,80	główna	W2(2x3m)	2100 m
26.	ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego	4,79	główna	W2(2x2,5m)	1600 m
3.	ul. Abrahama odc. 1 – odc. od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej	4,78	główna	W2(2x3,0m)	1000 m
2.	ul. Kościarska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia	4,41	główna	ZO + W1(3,5m)	3900 m
21.	ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej	5,11	główna	W2(2x3,0m) + PA(2x2,0m)	3300 m
łączna długość tras w etapie 4:					11900 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 5. Trasy do realizacji w etapie 4

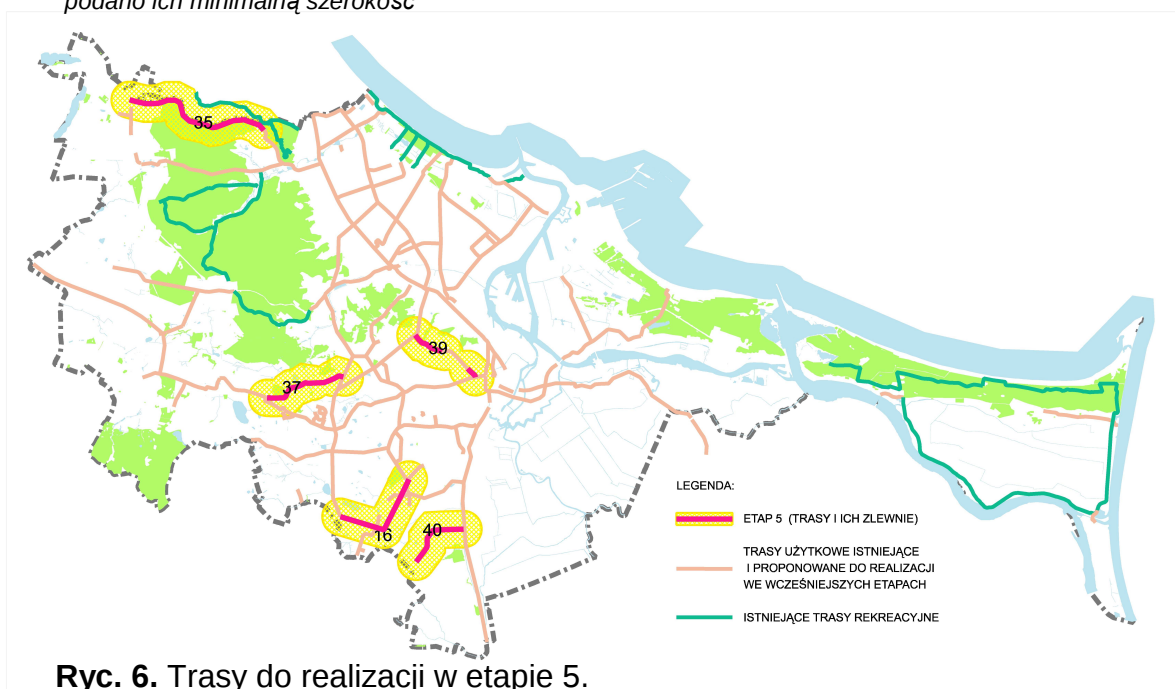
6. Etap 5

Z pozostałych 20 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 5.

Tabela 7 Trasy do realizacji w etapie 5.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
16.	ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska	4,69	główna	W2(2x3m)	3200 m
35.	Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika	4,39	główna	W1(3,0m) + PA(2x1,5m)	4700 m
40.	ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha	4,48	zbiorcza	PA(2x1,5m)	2100 m
39.	ul. Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich	4,46	zbiorcza	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	1400 m
37.	ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej	4,34	zbiorcza	PA(2x1,5m)	2550 m
łącznie długość tras w etapie 5:					13950 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 6. Trasy do realizacji w etapie 5.

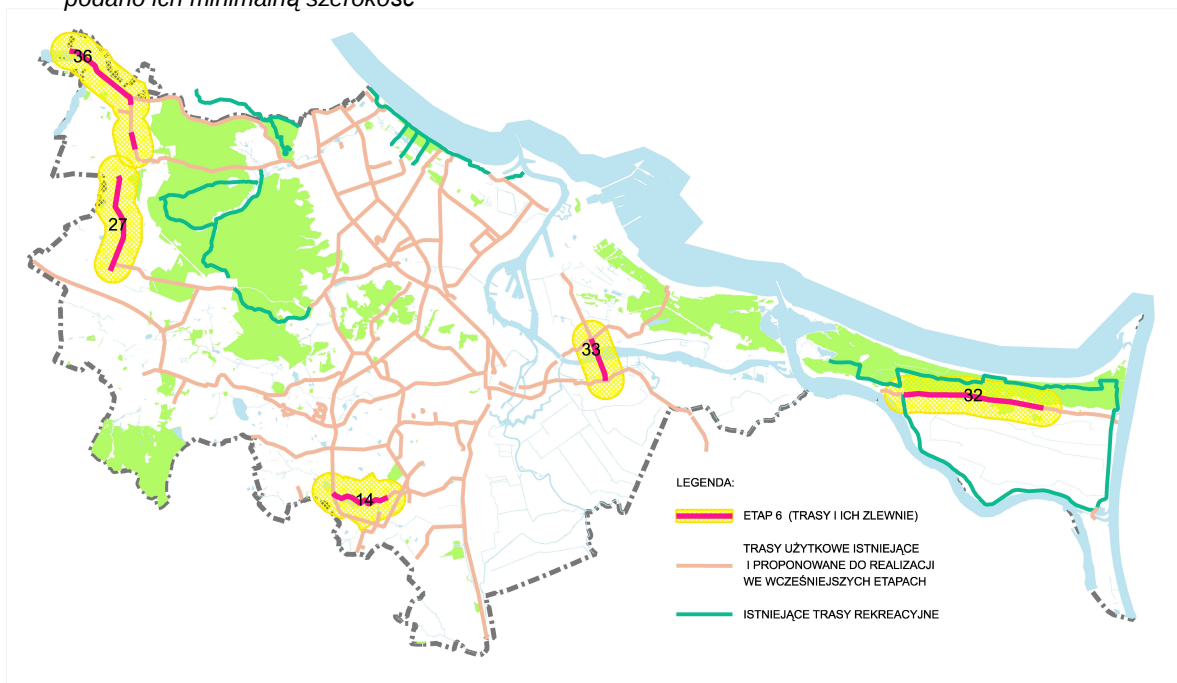
7. Etap 6

Z pozostałych 15 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 6.

Tabela 8 Trasy do realizacji w etapie 6.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
14.	Trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej	4,23	główna	W1(3,0m)	2100 m
32.	ul. Turystyczna – odc. od ul. Przeglasińskiej do ul. Boguckiego	4,15	główna	W1(2,5m)	4300 m
36.	ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta	3,72	zbiorcza	PA(2x1,5m)	3000 m
27.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Słowackiego do ul. Meteorytowej	3,93	główna	W2(2x2,5m)	2800 m
33.	Trasa Sucharskiego – odc. węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza	3,91	główna	W1(2,5m)	1350 m
łącznie długość tras w etapie 6:					13550 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 7. Trasy do realizacji w etapie 6.

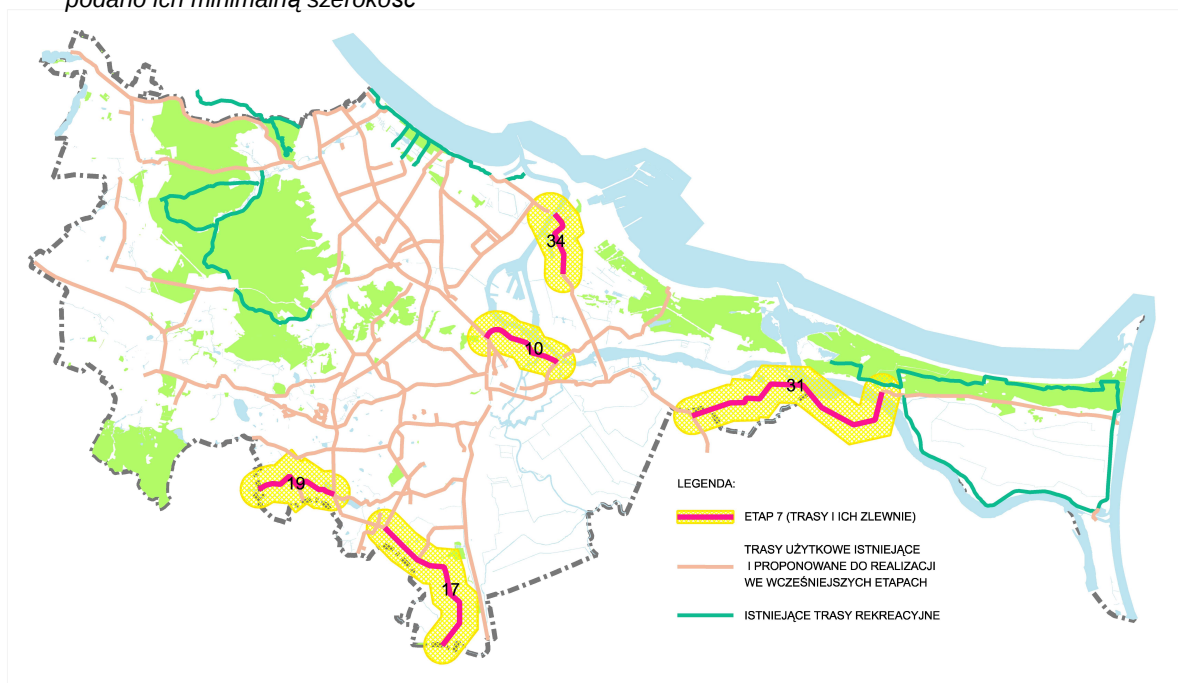
8. Etap 7

Z pozostałych 10 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 7.

Tabela 9 : trasy do realizacji w etapie 7.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
17.	ul. Niepołomska, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta	3,82	główna	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	5200 m
10.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Rybaki Górne do ul. Siennickiej	3,68	główna	W2(2x2,5m)	2600 m
31.	ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie	3,65	główna	PA(2x1,5m) + ZO + W1(2,5m)	7385 m
34.	ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej	3,58	główna	PA(2x1,5m)	2100 m
19.	Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulińskiej do granicy miasta	3,19	główna	W1(3,0m)	2700 m
łączna długość tras w etapie 7:					19200 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 8. Trasy do realizacji w etapie 7.

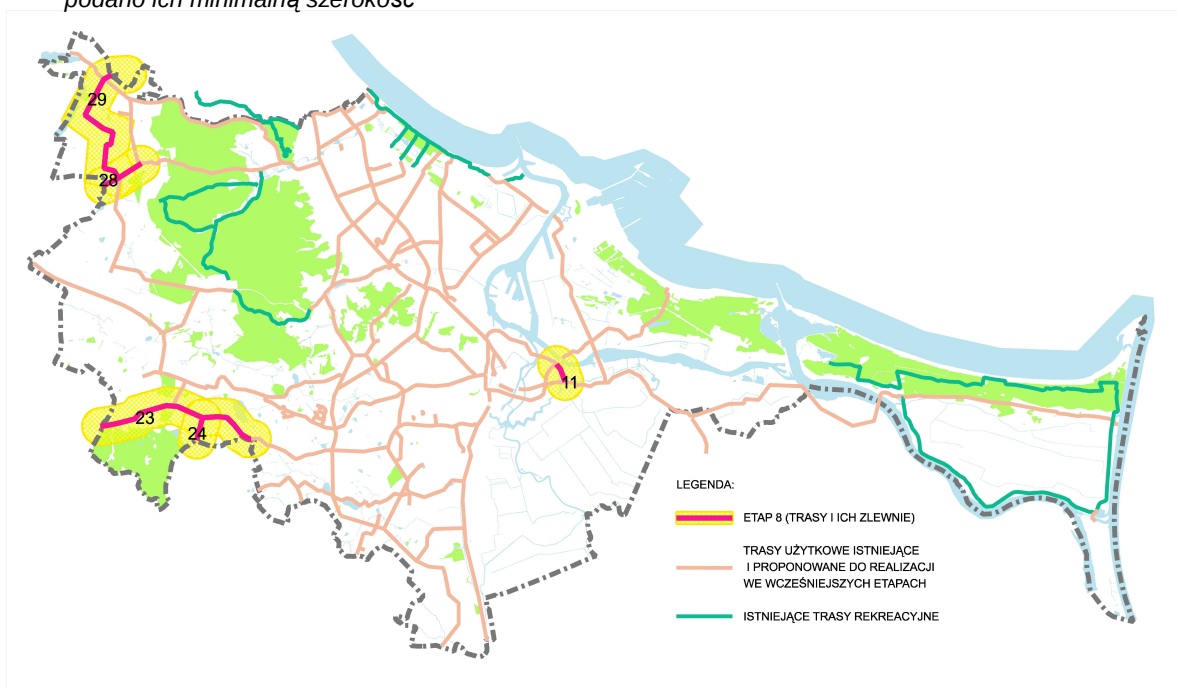
9. Etap 8

Realizację pozostałych 5 tras (wraz z zadaniami wyszczególnionymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) proponuje się w etapie 8.

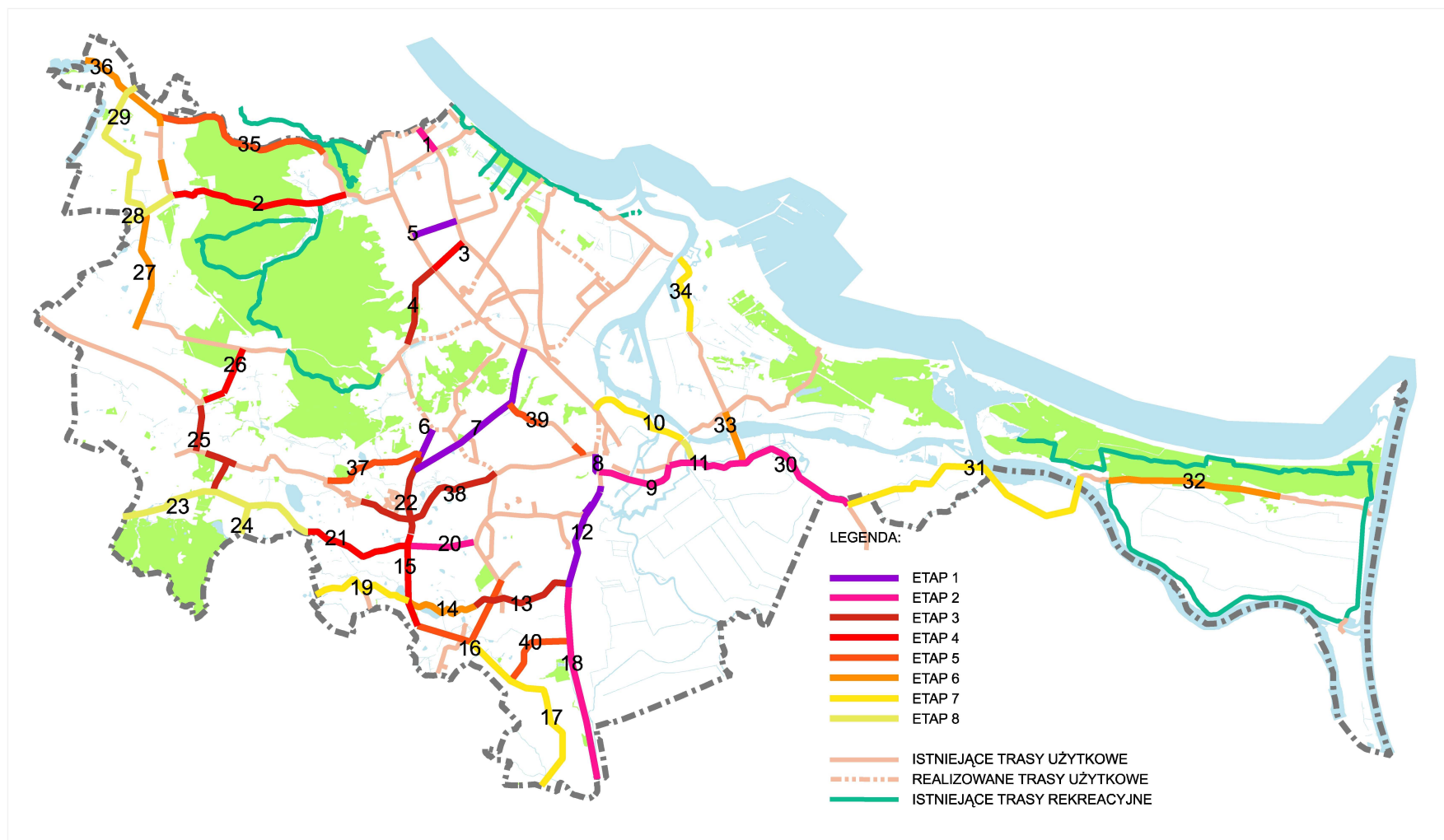
Tabela 10 : trasy do realizacji w etapie 8.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
11.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Siennickiej do ul. Elbląskiej	3,45	główna	W2(2x2,5m)	600 m
28.	ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus	3,31	główna	W2(2x2,5m) + W1(3,0m)	1800 m
23.	ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej	2,92	główna	PA(2x1,5m)	4800 m
29.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty	2,73	główna	PA(2x1,5m)	4100 m
24.	ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej	3,38	główna	PA(2x1,5m)	800 m
łączna długość tras w etapie 8:					12100 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 9. Trasy do realizacji w etapie 8.



Ryc. 10. Etapowanie realizacji tras rowerowych