

Spis treści

1. Przedmiot opracowania	8
1.1 Podstawa i cel opracowania.....	8
1.2 Zakres opracowania	9
1.3 Podstawowe dokumenty i literatura	10
2. Rowerowe uwarunkowania komunikacyjne we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym	11
3. Główne komunikacyjne trasy rowerowe we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym.....	13
3.1 Szlak Odry - wariant północny (prawy brzeg) - Trasa nr 1	18
3.1.1 Opis	18
3.1.2 Charakterystyka trasy.....	19
3.1.3 Istotne problemy.....	19
3.2 Jelcz Laskowice – Wrocław - Trasa nr 2.....	20
3.2.1 Opis	20
3.2.2 Charakterystyka trasy.....	20
3.2.3 Istotne problemy.....	21
3.3 Jelcz Laskowice – Wrocław - Trasa nr 3.....	21
3.3.1 Opis	21
3.3.2 Charakterystyka trasy.....	21
3.3.3 Istotne problemy.....	22
3.4 Brzezia Łąka – Wrocław - Trasa nr 4.....	22
3.4.1 Opis	22
3.4.2 Charakterystyka trasy.....	23
3.4.3 Istotne problemy.....	23
3.5 Oleśnica – Wrocław - Trasa nr 5.....	23
3.5.1 Opis	23
3.5.2 Charakterystyka trasy.....	24
3.5.3 Istotne problemy.....	24
3.6 Węgrów – Wrocław - Trasa nr 6.....	25
3.6.1 Opis	25
3.6.2 Charakterystyka trasy.....	25
3.6.3 Istotne problemy.....	26
3.7 (Milicz) Trzebnica – Wrocław - Trasa nr 7	26

3.7.1 Opis.....	26
3.7.2 Charakterystyka trasy.....	26
3.7.3 Istotne problemy.....	27
3.8 Kuraszków (Prusice) – Wrocław - Trasa nr 8.....	27
3.8.1 Opis.....	27
3.8.2 Charakterystyka trasy.....	28
3.8.3 Istotne problemy.....	28
3.9 Siemianice (Prusice) – Wrocław - Trasa nr 9.....	29
3.9.1 Opis.....	29
3.9.2 Charakterystyka trasy.....	29
3.9.3 Istotne problemy.....	30
3.10 Głóska (Brzeg Dolny) – Wrocław - Trasa nr 10.....	30
3.10.1 Opis.....	30
3.10.2 Charakterystyka trasy.....	30
3.10.3 Istotne problemy.....	31
3.11 Miękinia – Wrocław - Trasa nr 11.....	31
3.11.1 Opis.....	31
3.11.2 Charakterystyka trasy.....	31
3.11.3 Istotne problemy.....	32
3.12 Źródła – Wrocław - Trasa nr 12.....	32
3.12.1 Opis.....	32
3.12.2 Charakterystyka trasy.....	33
3.12.3 Istotne problemy.....	33
3.13 Samotwór – Wrocław - Trasa nr 13.....	33
3.13.1 Opis.....	33
3.13.2 Charakterystyka trasy.....	34
3.13.3 Istotne problemy.....	34
3.14 Kąty Wrocławskie – Wrocław - Trasa nr 14.....	35
3.14.1 Opis.....	35
3.14.2 Charakterystyka trasy.....	35
3.14.3 Istotne problemy.....	36
3.15 Sobótka – Wrocław - Trasa nr 15.....	36
3.15.1 Opis.....	36
3.15.2 Charakterystyka trasy.....	36

3.15.3 Istotne problemy.....	37
3.16 Sobótka – Wrocław w ciągu linii kolejowej - Trasa nr 16.....	37
3.16.1 Opis	37
3.16.2 Charakterystyka trasy.....	37
3.16.3 Istotne problemy.....	38
3.17 Kobierzyce – Wrocław - Trasa nr 17.....	38
3.17.1 Opis	38
3.17.2 Charakterystyka trasy.....	39
3.17.3 Istotne problemy.....	39
3.18 Zórawina – Wrocław - Trasa nr 18	40
3.18.1 Opis	40
3.18.2 Charakterystyka trasy.....	40
3.18.3 Istotne problemy.....	40
3.19 Nowojowice (Strzelin) – Wrocław - Trasa nr 19.....	41
3.19.1 Opis	41
3.19.2 Charakterystyka trasy.....	41
3.19.3 Istotne problemy.....	42
3.20 Święta Katarzyna – Wrocław - Trasa nr 20.....	42
3.20.1 Opis	42
3.20.2 Charakterystyka trasy.....	42
3.20.3 Istotne problemy.....	43
3.21 Siechnice – Wrocław - Trasa nr 21	43
3.21.1 Opis	43
3.21.2 Charakterystyka trasy.....	43
3.21.3 Istotne problemy.....	44
3.22 Siechnice – Wrocław - Trasa nr 22	44
3.22.1 Opis	44
3.22.2 Charakterystyka trasy.....	44
3.22.3 Istotne problemy.....	45
3.23 Szlak Odry - wariant południowy (lewy brzeg) - Trasa nr 23.....	45
3.23.1 Opis	45
3.23.2 Charakterystyka trasy.....	46
3.23.3 Istotne problemy.....	46
3.24 Główna tras obwodowa - Trasa nr 24.....	47

3.24.1 Opis.....	47
3.24.2 Charakterystyka trasy.....	50
3.24.3 Istotne problemy.....	50
4. Trasy łącznikowe pomiędzy gminami na terenie WrOF oraz leżącymi poza WrOF.....	51
4.1 Trasa pomiędzy Jelczem Laskowice, a Oleśnicą.....	51
4.1.1 Opis.....	51
4.1.2 Charakterystyka trasy.....	51
4.1.3 Istotne problemy.....	52
4.2 Trasa pomiędzy Nadolicami Wielkimi a Brzezią Łąką.....	52
4.2.1 Opis.....	52
4.2.2 Charakterystyka trasy.....	52
4.2.3 Istotne problemy.....	53
4.3 Trasa pomiędzy Skarszynom i Siedlcem.....	53
4.3.1 Opis.....	53
4.3.2 Charakterystyka trasy.....	53
4.3.3 Istotne problemy.....	53
4.4 Trasa pomiędzy Wilczynom i Siedlcem Trzebnickim.....	54
4.4.1 Opis.....	54
4.4.2 Charakterystyka trasy.....	54
4.4.3 Istotne problemy.....	54
4.5 Trasa pomiędzy Trzebnicą a wsią Koniówko.....	55
4.5.1 Opis.....	55
4.5.2 Charakterystyka trasy.....	55
4.5.3 Istotne problemy.....	55
4.6 Trasa pomiędzy Kuraszkowem a Trzebnicą.....	55
4.6.1 Opis.....	55
4.6.2 Charakterystyka trasy.....	56
4.6.3 Istotne problemy.....	56
4.7 Trasa Nowy Dwór – Małuszyn.....	56
4.7.1 Opis.....	56
4.7.2 Charakterystyka trasy.....	57
4.7.3 Istotne problemy.....	57
4.8 Trasa Siemianice – Brzeźno.....	57
4.8.1 Opis.....	57

4.8.2 Charakterystyka trasy.....	58
4.8.3 Istotne problemy.....	58
4.9 Trasa Szewce - Paniowice.....	58
4.9.1 Opis	58
4.9.2 Charakterystyka trasy.....	59
4.9.3 Istotne problemy.....	59
4.10 Trasa z Miękini w kierunku Środy Śląskiej.....	59
4.10.1 Opis	59
4.10.2 Charakterystyka trasy.....	60
4.10.3 Istotne problemy.....	60
4.11 Trasa Kąty Wrocławskie – Leśnica (Wrocław).....	60
4.11.1 Opis	60
4.11.2 Charakterystyka trasy.....	61
4.11.3 Istotne problemy.....	61
4.12 Trasa z węzła A4 Pietrzykowice do Wrocławia	61
4.12.1 Opis	61
4.12.2 Charakterystyka trasy.....	62
4.12.3 Istotne problemy.....	62
4.13 Trasa Kąty Wrocławskie – Kryształowice (Sobótka).....	62
4.13.1 Opis	62
4.13.2 Charakterystyka trasy.....	63
4.13.3 Istotne problemy.....	63
4.14 Trasa Krobielowice (Kąty Wrocławskie) - Żórawina Osiedle.....	63
4.14.1 Opis	63
4.14.2 Charakterystyka trasy.....	64
4.14.3 Istotne problemy.....	64
4.15 Trasa Żórawina Osiedle – Ottaszyn (Wrocław)	64
4.15.1 Opis	64
4.15.2 Charakterystyka trasy.....	65
4.15.3 Istotne problemy.....	65
4.16 Trasa Kąty Wrocławskie – Nowa Wieś Kącka (Stróża)	65
4.16.1 Opis	65
4.16.2 Charakterystyka trasy.....	65
4.16.3 Istotne problemy.....	66

4.17 Trasa Ratowice - Kotowice	66
4.17.1 Opis.....	66
4.17.2 Charakterystyka trasy	66
4.17.3 Istotne problemy	67
4.18 Trasa Strzeblów – Sobótka Górka (Sady).....	67
4.18.1 Opis.....	67
4.18.2 Charakterystyka trasy	67
4.18.3 Istotne problemy	68
4.19 Trasa (Jelcz-Laskowice) - (Bystrzyca)	68
4.19.1 Opis.....	68
4.19.2 Charakterystyka trasy	68
4.19.3 Istotne problemy	68
4.20 Trasa Karwiany - Wysoka - Ołtaszyn (Wrocław)	69
4.20.1 Opis.....	69
4.20.2 Charakterystyka trasy	69
4.20.3 Istotne problemy	69
5. Inne trasy przebiegające w granicach poszczególnych gmin WrOF	70
5.1 Trasa Skałka – Smolec (gmina Kąty Wrocławskie).....	70
5.1.1 Opis.....	70
5.1.2 Charakterystyka trasy	70
5.1.3 Istotne problemy	70
5.2 Trasa Biestrzyków - Św. Katarzyna (gmina Św. Katarzyna).....	71
5.2.1 Opis.....	71
5.2.2 Charakterystyka trasy	71
5.2.3 Istotne problemy	71
5.3 Trasa Jelcz – Jelcz (gmina Jelcz-Laskowice)	72
5.3.1 Opis.....	72
5.3.2 Charakterystyka trasy	72
5.3.3 Istotne problemy	72
5.4 Trasa Ratowice – Jelcz-Laskowice (gmina Jelcz-Laskowice)	72
5.4.1 Opis.....	72
5.4.2 Charakterystyka trasy	73
5.4.3 Istotne problemy	73
6. Spis tras rowerowych	74

7. Spis fotografii 75

1. Przedmiot opracowania

1.1 Podstawa i cel opracowania

Opracowanie pn. Analiza głównych rowerowych korytarzy komunikacyjnych we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym zostało wykonane na podstawie umowy nr 19/WZF/2014 z dnia 14 listopada 2014 roku pomiędzy Urzędem Miejskim Wrocławia a Aleksandrą Doniec.

Celem opracowania jest wytyczenie głównych rowerowych korytarzy komunikacyjnych we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym (zwany dalej WrOF) wraz z powiązaniem z przystankami i stacjami kolejowymi. Ich realizacja przyczyni się do rozwoju ruchu rowerowego, głównie w formie przemieszczeń komunikacyjnych. Rozwój ruchu rowerowego w codziennych podróżach ma przyczynić się do realizacji wskazań Regionalnego Programu Operacyjnego, jakie winny spełniać Zintegrowane Inwestycje Terytorialne: redukcja zanieczyszczenia powietrza, w szczególności ograniczenie niskiej emisji, oraz zrównoważony, sprawny transport łączący miasto i jego obszar funkcjonalny. Dodatkowo, zaproponowana sieć połączeń będzie stwarzała warunki do rozwoju sportowego, turystycznego i rekreacyjnego ruchu rowerowego.

Jako podstawową wytyczną przy kształtowaniu tras rowerowych przyjęto holenderską zasadę „5 wymogów” [1], które powinny spełniać następujące parametry:

- **spójność** – infrastruktura rowerowa tworzy spójną całość i łączy wszystkie cele i źródła podróży,
- **bezpośredniość** – minimalizacja współczynnika wydłużenia,
- **atrakcyjność** - system rowerowy jest czytelny dla użytkownika, bezpieczny społecznie, dobrze powiązany z funkcjami miasta i aglomeracji, odpowiada potrzebom użytkowników;
- **bezpieczeństwo** – infrastruktura rowerowa gwarantuje bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno rowerzystów jak i innych użytkowników dróg;
- **wygoda** – minimalizacja współczynnika opóźnienia; możliwie wysoka prędkość projektowa.

Realizacja sieci tras wskazanych w niniejszym opracowaniu będzie się wiązać z:

- wzrostem ruchu rowerowego (poprawa mobilności mieszkańców),
- poprawą bezpieczeństwa mieszkańców i odwiedzających gminę,
- wzrostem komfortu życia mieszkańców,
- wzrostem atrakcyjności turystycznej regionu.

Dodatkowo realizacja sieci tras rowerowych będzie miała pozytywny wpływ na część słabych stron wskazanych w analizie SWOT w Roboczym projekcie programu działań zintegrowanych inwestycji terytorialnych wrocławskiego obszaru funkcjonalnego [2]. Do podstawowych należą:

- zanieczyszczenie środowiska,
- niska dostępność transportowa z niektórych punktów WrOF do Wrocławia oraz pomiędzy poszczególnymi ośrodkami WrOF,
- słaba zewnętrzna dostępność transportowa WrOF, m.in. Wrocławia.

Miasta i obszary, w których obserwowany jest wysoki poziom ruchu rowerowego zajmują bardzo wysokie miejsca we wszystkich rankingach oceniających jakość życia [3]. Wzrost ruchu rowerowego we WrOF będzie miał zatem wpływ również na strategiczny cel nadrzędny określony w ww. programie działań tj.:

„Osiągnięcie wysokiej jakości życia społeczności Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Wrocławia poprzez integrację jego przestrzeni w spójny organizm społeczno - gospodarczy”.

1.2 Zakres opracowania

Na podstawie ww. umowy zespół projektowy :

- Przeprowadził analizę układu drogowego oraz innych potencjalnych korytarzy komunikacyjnych;
- Wyzaczył główne osie łączące centra miejscowości WrOF (m.in. Trzebnica, Oborniki Śląskie, Miękinia, Smolec, Kąty Wrocławskie, Sobótka, Kobierzyce, Bielany Wrocławskie, Żerniki Wrocławskie, Święta Katarzyna, Siechnice, Kamieniec Wrocławski, Czernica, Jelcz – Laskowice, Mirków, Długołęka, Oleśnica) z Wrocławiem;
- Zintegrował w/w korytarze z komunikacją zbiorową, zapewniając dojazd do stacji kolejowych;
- Wskazał rozwiązania techniczne dla głównych korytarzy rowerowych;
- Wyzaczył obwodową trasę rowerową łączącą gminy z pominięciem Wrocławia;
- Zintegrował główne trasy z terenu ZIT WrOF z trasami we Wrocławiu oraz w gminach sąsiadujących z WrOF wraz z określeniem punktów styku;
- Zdefiniował istotne problemy i bariery (przestrzenne, prawne, etc.);

- Zaproponował kierunki rozwoju tras łączących WrOF z gminami sąsiadującymi.

Dodatkowo, wychodząc ponad wyżej wymieniony zakres, przygotowano istotne, krótsze odcinki pomiędzy gminami oraz połączenia wewnątrz poszczególnych gmin.

W ramach kolejnych prac studyjnych należy rozważyć uszczegółowienie zakresu wskazanych korytarzy rowerowych. Analizie powinny zostać poddane:

- dobór konkretnych rozwiązań technicznych dla poszczególnych odcinków wskazanych tras,
- własność gruntów,
- koszty realizacji poszczególnych tras z podziałem na gminy,
- alternatywne rozwiązania – wobec wariantów trudnych terenowo, formalnie, lub zbyt kosztownych.

1.3 Podstawowe dokumenty i literatura

[1] Manual for Bicycle Traffic, CROW, Ede 2007;

[2] Roboczy projekt programu działań zintegrowanych inwestycji terytorialnych wrocławskiego obszaru funkcjonalnego, Wrocław lipiec 2013 rok;

[3] http://en.wikipedia.org/wiki/World's_most_liveable_cities

[4] System Bike and Ride we wrocławskim obszarze metropolitalnym – studium lokalizacji oraz analiza funkcjonalno – przestrzenna, Trako 2010;

[5] System ponadlokalnych tras rowerowych – Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne, Wrocław 2006;

[6] Planungshandbuch radverkehr - Podręcznik austriacki M.Meschika, 2008;

[7] Koncepcja układ tras rowerowych – układ docelowy, zarządzenie Prezydenta nr 5493/05, Wrocław 2005;

[8] Koncepcja budowy zintegrowanej sieci tras rowerowych, biegowych oraz narciarskich tras biegowych w województwie małopolskim, Kraków 2013;

[9] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Wrocławia, Wrocław 2006;

[10] EuroVelo - guidance on the route development process. ECF 2011;

[11] Koncepcja tras rowerowych dla gminy Długołęka.

2. Rowerowe uwarunkowania komunikacyjne we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym

Polityka rowerowa w poszczególnych gminach wchodzących w skład WrOF jest realizowana z różnym zaangażowaniem.

Przodującą gminą z pewnością pozostaje Wrocław, na terenie którego wytyczonych jest ok. 220 km tras. Funkcjonuje tu również rozbudowany system parkingowy – w skład, którego wchodzi między innymi ponad 5000 rowerowych miejsc parkingowych, w tym ponad 700 zadaszonych miejsc w systemie Bike & Ride. Polityka rowerowa jest silnie akcentowana w licznych dokumentach planistycznych i strategicznych. Do najważniejszych należą: Koncepcja tras rowerowych, Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Wrocławia, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Przestrzennego Wrocławia – załącznik nr 9, Polityka rowerowa oraz Wrocławska Polityka Mobilności. Wskazane są w nich zarówno kierunki rozwoju, ambitne cele oraz środki ich realizacji. Nad kompleksową realizacją polityki rowerowej czuwa tzw. oficer rowerowy wraz z zespołem. Niezastąpiony jest również wkład i zaangażowanie środowisk pozarządowych działających od wielu lat na rzecz poprawy warunków dla ruchu rowerowego.

Z tych powodów w 2010 roku udział ruchu rowerowego w podziale zadań przewozowych we Wrocławiu wynosił 3,56 % wszystkich odbywanych podróży. Na dzień dzisiejszy szacunki urzędu miejskiego mówią o ok. 5 %.

W innych gminach WrOF również można zaobserwować pozytywne przykłady realizacji lokalnych polityk rowerowych. Ważnym elementem są koncepcje tras rowerowych, które posiada Wisznia Mała, Długołęka oraz Oleśnica a przygotowywana jest obecnie dla gminy Kobierzyce.

Gmina Trzebnica jest zaangażowana w wytyczenie tras rowerowych w ramach wspólnego przedsięwzięcia z sąsiednimi gminami tj. Wisznia Mała, Prusice, Żmigród i Milicz. W dużej mierze prowadzić będzie po śladzie kolei wąskotorowej.

Ciekawą realizacją może poszczycić się również Oleśnica. W ścisłym centrum wiele ulic jednokierunkowych jest dostępnych dla rowerzystów w obu kierunkach i jest zarazem pierwszym miastem w Polsce, które zastosowało tzw. sierzanty rowerowe jeszcze przed ich wprowadzeniem do Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393 z późniejszymi zmianami).

Ciekawą ofertą w zakresie turystyki i rekreacji rowerowej dysponują np. Oborniki Śląskie. Na terenie gminy wytyczonych zostało kilka pętli o różnym poziomie trudności zintegrowanych z dworcem kolejowym.

Sobótka oraz Kąty Wrocławskie aktywnie wspierają rekreację rowerową (znakując lokalne szlaki, wydając mapki i foldery, organizując imprezy rowerowe), a także turystykę – przez gminy te przechodzi międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 9.

Gmina Kobierzyce wytyczyła dwie pętle rowerowe po gminie i wydała przewodnik po szlaku rowerowym „Rowerem przez historię”.

Gmina Święta Katarzyna również akcentuje mocno rekreację rowerową w swoich planach rozwoju. W ubiegłych latach zrealizowała projekt ODRA-VELO polegający na wsparciu turystyki aktywnej, w tym również rowerowej. Przez gminę przechodzi międzynarodowy Szlak Odry.

Gmina Miękinia stawia na rekreację oraz sport – organizuje na swoim terenie od lat Bike Maraton, przez gminę przechodzi też międzynarodowy Szlak Odry.

Praktycznie wszystkie gminy w mniejszym lub większym stopniu akcentują potrzebę rozwoju ruchu rowerowego na swoim terenie.

Jednakże, pomimo wyżej wymienionych działań, we WrOF nie istnieje spójny system tras rowerowych. Poruszanie się rowerem w bezpieczny i efektywny sposób po terenach gmin w większości nie jest możliwe. Co więcej, nie jest możliwe również komfortowe przemieszczanie się pomiędzy gminami. Trasy rowerowe, jeśli nawet dochodzą do granicy danej gminy, nie znajdują swojej kontynuacji po stronie sąsiada. Jest to skutkiem tego, że nie istnieje jedna, spójna wizja - szczegółowa koncepcja tras rowerowych dla całego obszaru, zapewniając komunikację rowerem między gminami.

Również w zakresie integracji transportu rowerowego z transportem kolejowym istnieje duży, choć niewykorzystany, potencjał. Na wielu stacjach i dworcach kolejowych już dzisiaj obserwuje się łączenie tych dwóch środków transportu w codziennych podróżach, pomimo iż nie zapewniono żadnych dodatkowych warunków wspierających multimodalność. Potencjał w tym zakresie na części linii został opisany w opracowaniu pn.: „System Bike and Ride we wrocławskim obszarze metropolitalnym - studium lokalizacji oraz analiza funkcjonalno – przestrzenna” [4].

Podsumowując: na terenie WrOF realizowanych jest wiele przedsięwzięć na rzecz rozwoju transportu rowerowego. Niestety ich realizacja nie jest skoordynowana, przez co sieć tras rowerowych nie stanowi spójnego systemu - potencjał ruchu rowerowego nie jest wykorzystywany.

Dodatkowe zagadnienia, na które uwagę powinny zwrócić gminy wchodzące w skład WrOF:

- inwentaryzacja stanu istniejącego,
- badania ruchu rowerowego w odniesieniu do różnych form korzystania (np. komunikacja, sport, rekreacja) i miejsc (np. pas drogowy, tereny zielone),
- wytyczanie komunikacyjnych tras rowerowych również poza obszarami zabudowy i poza układem drogowym,
- standaryzacja tras rowerowych,
- integracja z trasami rowerowymi leżącymi poza obszarem danej gminy,
- integracja z przystankami i stacjami komunikacji zbiorowej.

Dodatkowym problemem jest brak koncepcji tras rowerowych dla województwa Dolnośląskiego oraz koordynacji działań w tym zakresie na poziomie powiatów oraz całego województwa.

3. Główne komunikacyjne trasy rowerowe we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym

Przyjęto założenie, że główne komunikacyjne trasy rowerowe prowadzić będą do centrum Wrocławia, gdzie na obwodnicy historycznego centrum ruch rowerowy będzie rozprowadzany na wszystkie inne kierunki, zgodnie z Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta przestrzennego Wrocławia oraz Koncepcją podstawowej sieci tras rowerowych we Wrocławiu – układ docelowy [7]. Dzięki temu sieć tras zachowa spójność i zapewni możliwość realizacji wszystkich połączeń między gminnych.

Zaleca się, aby trasy rowerowe we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym podzielone były na trzy podstawowe kategorie:

- trasy główne,
- trasy zbiorcze,
- trasy rekreacyjne,

Główne trasy rowerowe – najważniejsze korytarze ruchu dla rowerzystów o zasięgu ponadlokalnym przeznaczone dla masowego ruchu rowerowego. Przebiegają zazwyczaj przynajmniej przez teren dwóch gmin oraz spełniają najwyższe parametry jakościowe zgodnie z omówionymi zasadami pięciu wymogów [1]. Łączą centra głównych miejscowości obszaru oraz zapewniające integrację transportu rowerowego z kolejowym. Należy je traktować jako „kręgosłup” sieci tras rowerowych we WrOF, od których w przyszłości powinny odchodzić odnogi („ości”).

Niezależnie od niniejszego opracowania wskazana jest kompleksowa analiza i opracowanie Koncepcji tras rowerowych dla WrOF wraz z wytyczeniem również tras **zbiorczych i rekreacyjnych**.

Funkcje głównych tras rowerowych:

- obsługują ruch tranzytowy,
- komunikują ze sobą najgęściej zaludnione obszary,
- zapewniają połączenia z gminami otaczającymi WrOF,
- zapewniają integracje z transportem zbiorowym, głównie kolejowym.

Parametry techniczne dla tras głównych:

- prędkość projektowa V_p - 30 [km/h]
- promień łuku poziomego $R = 22$ [m] [6]
- skrajnia pozioma – 0,5 [m]
- współczynnik wydłużenia nie większy niż 1,3
- współczynnik opóźnienia nie więcej niż 15 [s] na kilometr trasy
- zalecana szerokość dla dróg dla rowerów – 3m
- minimalizacja zróżnicowania wysokościowego
- nawierzchnia asfaltowa o wysokim standardzie równości
- działające oświetlenie.

Główne trasy rowerowe mogą być prowadzone przy pomocy następujących rozwiązań:

- drogi dla rowerów



Zdjęcie 1: Droga dla rowerów

- pasy dla rowerów



Zdjęcie 2: Pas dla rowerów

- drogi dla pieszych i rowerów



Zdjęcie 3: Droga dla pieszych i rowerów

- strefy ruchu uspokojonego



Zdjęcie 4: Strefa ruchu uspokojonego

Nie jest możliwa rekomendacja jednego rozwiązania dla całej trasy. Poszczególne rozwiązania są odpowiednie dla konkretnych sytuacji drogowych. Nie zawsze, wbrew intuicji, budowa wydzielonej drogi dla rowerów poprawia bezpieczeństwo. W strefach ruchu uspokojonego zaleca się np. integrację ruchu rowerowego z ruchem kołowym – oczywiście pod warunkiem zapewnienia odpowiednich rozwiązań technicznych. Najważniejszym czynnikiem mającym wpływ na wybór rodzaju infrastruktury ma natężenie ruchu samochodowego, prędkości pojazdów oraz udział ruchu ciężkiego.

Projektując trasy rowerowe, należy zakładać: [8]

- przy prędkości miarodajnej samochodów do 30 [km/h] i natężeniu ruchu do 2000 [p/d], a wyjątkowo 4000 p/d [10] integrację ruchu samochodowego i rowerowego w jezdni;
- przy prędkości miarodajnej samochodów między 30 a 50 [km/h] ruch rowerowy na pasach rowerowych w jezdni;
- przy prędkości miarodajnej samochodów powyżej 50 [km/h] segregację fizyczną ruchu samochodowego i rowerowego i zwracać szczególną uwagę na rozwiązania skrzyżowań.

Od powyższych zasad można stosować odstępstwa:

- pasy ruchu dla rowerów stosuje się także na drogach o prędkości miarodajnej samochodów do 30 [km/h] dla ruchu rowerowego pod prąd ulic jednokierunkowych oraz w kierunku zgodnym z organizacją ruchu na dojazdach do skrzyżowań (w tym między pasami ruchu dla poszczególnych relacji na skrzyżowaniu) lub na odcinkach, gdzie tworzą się zatory i ruch samochodowy odbywa się w godzinach szczytu z prędkością mniejszą niż ruch rowerowy;
- wydzielone drogi dla rowerów należy stosować także na drogach o prędkości miarodajnej między 30 [km/h] a 50 [km/h] z dużym udziałem ruchu ciężkiego, z intensywnym parkowaniem (duża rotacja, duży deficyt miejsc parkingowych) lub z wieloma pasami ruchu oraz w każdym przypadku, w którym pozwalają one na skrócenie drogi pokonywanej przez rowerzystów, zmniejszenie czasu oczekiwania na skrzyżowaniu lub zmniejszenie różnic wysokości, które musi pokonać rowerzysta na danej relacji;
- separacja fizyczna powinna być stosowana także punktowo w przypadku pasów ruchu dla rowerów w jezdni, jeśli istnieje ryzyko kolizji samochód-rowerzysty. Dotyczy to w szczególności wlotów skrzyżowań oraz łuków poziomych w przypadku, gdy pas ruchu dla rowerów znajduje się po ich stronie wewnętrznej i istnieje ryzyko „ścinania” łuku przez samochody po części jezdni przeznaczonej do ruchu rowerów;
- dopuszcza się ruch rowerowy na jezdni dróg o wyższych prędkościach miarodajnych na zasadach ogólnych lub na pasach ruchu dla rowerów w jezdni, jeśli ruch samochodowy ma niewielkie natężenia, trasa rowerowa nie jest istotna z punktu widzenia całego podsystemu rowerowego i korzystanie z niej nie powoduje konfliktów i kolizji.

Ważnym, a często pomijanym, zabiegiem prowadzenie ruchu rowerowego są strefy ruchu uspokojonego. W takich strefach, na których funkcjonują fizyczne środki uspokojenia ruchu, zaleca się prowadzenie ruchu rowerowego wspólnie z samochodowym.

W celu zapewnienia ograniczenia prędkości a co za tym idzie wzrostu bezpieczeństwa zaleca się stosowanie następujących elementów:

- sinusoidalne lub wyspowe progi zwalniające (przyjazne rowerzystom i komunikacji zbiorowej),
- wyniesione tarcze skrzyżowań i przejść pieszych,
- esowanie toru jazdy,
- małe i mini ronda,
- skrzyżowania dróg równorzędnych,
- rozcinanie dróg likwidujące relacje tranzytowe dla samochodów pozostawiając dla rowerzystów,
- bramy wjazdowe do miejscowości zapewniające redukcję prędkości.

3.1 Szlak Odry - wariant północny (prawy brzeg) - Trasa nr 1

3.1.1 Opis

Szlak Odry przebiega wzdłuż całej rzeki przez województwa Zachodniopomorskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie i Opolskie. Jej przebieg przez Dolny Śląsk został wyznaczony między innymi w Systemie Ponadlokalnych tras rowerowych opracowanych w 2006 roku przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne [5]. Główna funkcja Szlaku Odry to turystyka i rekreacja, jednak w obszarach mocniej zurbanizowanych tj. Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego pełni również istotną funkcję komunikacyjną.

Z kierunku północno - zachodniego Szlak Odry łączy Brzeg Dolny, a dzięki sięgaczowi (nr 25), również Oborniki Śląskie z Wrocławiem. Na terenie gminy Wrocław trasa w ciągu Odry komunikuje skupiska zamieszkania takie jak: Osobowice, Różanka, Karłowice, Sępólno i Biskupin wyprowadzający komunikacyjny ruch w kierunku Dobrzykowic, Chrząstawy, Kamieńca Wrocławskiego, Gajkowa, Czernicy oraz Jelcza – Laskowice. Na dalszym swoim przebiegu tras prowadzi w kierunku Oławy.

Dodatkowa obsługa komunikacyjna uzasadniona jest rozlokowaniem istotnych pracodawców w sąsiedztwie koryta Odry tj. 3M, Polifarb, PPG Deco Polska, Volvo, Toyota oraz stacjami kolejowymi.

Szlak Odry przecina główna trasa obwodowa nr 24 na moście w Brzegu Dolnym oraz na moście Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (Łany-Siechnica).

Na terenie Wrocławia przebieg trasy pokrywa się z korytarzem wyznaczonym w ramach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta przestrzennego Wrocławia [9]. Rozdziela się na dwa warianty okrążając Wielką Wyspę od południa i Północy wraz z zapewnieniem komunikacji przez Odrę np. poprzez kładkę Zwierzyniecką.

W przypadku zbyt dużych trudności technicznych przy realizacji trasy rowerowej biegnącej bezpośrednio przy Odrze między miejscowościami Czernica i Ratowice możliwe jest przeprowadzenie trasy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455.

W miejscowości Uraz funkcjonuje sezonowa przeprawa (łódź) przewożąca rowerzystów na drugi brzeg Odry – w niniejszym opracowaniu zaproponowano dojazdy do przystani z tras na prawym i lewym brzegu Odry.

3.1.2 Charakterystyka trasy

Tabela 1. Szlak odry - trasa nr 1

Szlak Odry – trasa nr 1	
Długość	56,8 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	droga wojewódzka nr 455, granica gminy Oborniki Śląskie
Koniec trasy	droga wojewódzka 455, granica gminy Jelcz Laskowice przed Starym Otokiem
Gminy	Oborniki Śląskie, Wrocław, Czernica, Jelcz Laskowice
Punkty styku z innymi trasami	do uzupełnienia
Węzły przesiadkowe	Czernica Wrocławska, Jelcz Miłoszyce, Jelcz Laskowice, Oborniki Śląskie, Sołtysowice oraz planowana Cmentarz Osbowicki
Współczynnik wydłużenia	1,21
Całkowite wzniesienie terenu	240 m
Całkowity spadek terenu	221 m
Najniższy punkt na trasie	106 m
Najwyższy punkt na trasie	137 m

3.1.3 Istotne problemy

Wały przeciwpowodziowe wzdłuż których przebiega Szlak Odry pozostają w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Dolnośląskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych. Przeprowadzenie tras rowerowych po koronie wałów oraz w ich sąsiedztwie będzie musiało nawiązać się do realizowanego właśnie projektu przebudowy Wrocławskiego Węzła

Wodnego. Niezbędne w uzgodnieniach będzie znalezienie sposobu na utrzymanie gwarancji przy jednoczesnym zrealizowaniu tras rowerowych. Powinno się to odbyć poprzez podpisanie stosownych porozumień z gminami realizującymi projekt. Realizacja Szlaku Odry wymagać będzie realizacji obiektów inżynierskich jak np. kładek nad rzekami (np. przez Widawę czy zwirowiskiem w Czernicy) lub pod mostami (np. pod Mostem Szczytnickim). Prowadzenie trasy zgodnie z przebiegiem ujętym w Studium w rejonie Wyspy Szczytnickiej wymaga dodatkowych uzgodnień z właścicielami i zarządcami tamtejszego terenu.

3.2 Jelcz Laskowice – Wrocław - Trasa nr 2

3.2.1 Opis

Trasa rozpoczyna się przy dworcu głównym Jelcz Laskowice. Biegnie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455 przechodząc przez miejscowości Ratowice, Czernica, Gajków oraz Kamieniec Wrocławski. Mijając intensywnie rozwijająca się zabudowę mieszkaniową trasa łączy się z Wrocławiem biegnąc następującymi ulicami: Strachocińską, Swojczycką, Adama Mickiewicza, Skłodowskiej – Curie, Plac Grunwaldzki oraz Oławską. W miejscowości Jelcz Laskowice do głównej trasy zaplanowano łączniki komunikujące centrum miasta oraz stacje kolejowe Jelcz Miłoszyce oraz Jelcz Laskowice.

Trasa posiada duży potencjał komunikacyjny – zarówno ze względu na intensywną zabudowę mieszkaniową oraz liczne problemy komunikacyjne wynikające z nadmiernego ruchu samochodowego.

Na odcinku Kamieniec Wrocławski – Strachocin (do ul. Wilczyckiej) trasa prowadzona jest wspólnie z główną trasą obwodową nr 24.

3.2.2 Charakterystyka trasy

Tabela 2. Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2

Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	dworzec kolejowy Jelcz Laskowice
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Jelcz Laskowice, Czernica, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Szlak Odry – trasa nr 1, 23, Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 3, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Siechnice Wrocław – trasa nr 21, 22

Węzły przesiadkowe	Jelcz Laskowice, Jelcz Miłoszyce, Czernica Wrocławska, Pętla tramwajowa Sępolno, Plac Grunwaldzki, Galeria Dominikańska
Współczynnik wydłużenia	1,27
Całkowite wzniesienie terenu	79 m
Całkowity spadek terenu	74 m
Najniższy punkt na trasie	115 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	137 mnpm

3.2.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego jest obecnie miejscami niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. w Kamieńcu Wrocławskim). Rozwiązania te, poza granicami Wrocławia, wymagać będą uzgodnień z zarządcą pasa drogowego tj. Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei.

3.3 Jelcz Laskowice – Wrocław - Trasa nr 3

3.3.1 Opis

Trasa biegnie w ciągu drogi powiatowej. Trasa w kierunku południowo - wschodnim, poza granicami Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego może być kontynuowana do Opola. Posiada duży potencjał w zakresie integracji z transportem kolejowym dzięki przebiegowi w rejonie linii kolejowej. Przechodzi przez miejscowości: Minkowice Oławskie, Jelcz Laskowice, Nadolice Wielkie i Małe, Dobrzykowice i Wrocław. Na terenie gminy Wrocław korytarz pokrywa się z przebiegiem trasy wyznaczonej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455. Opisywana trasa przecina mniejszą ilość zabudowy mieszkaniowej, niż trasa numer 2 również łącząca Jelcz Laskowice z Wrocławiem. Na odcinku Wojnów – Strachocin (do ul. Wilczyckiej) trasa prowadzona jest wspólnie z główną trasą obwodową nr 24.

3.3.2 Charakterystyka trasy

Tabela 3. Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 3

Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 3	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m

Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Biskupice Oławskie granica gminy Jelcz Laskowice
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Jelcz Laskowice, Czernica, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Łącznik Jelcz Laskowice Oleśnica – trasa nr 4.1, Łącznik Nadolice Wielkie Brzezia Łąka – trasa nr 4.2, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2, Szlak Odry – trasa nr 1, 23, Siechnice Wrocław – trasa nr 21, 22
Węzły przesiadkowe	Biskupice Oławskie, Minkowice Oławskie, Koaplina, Jelcz Laskowice, Jelcz Miłoszyce, Pętla tramwajowa Sępolno, Plac Grunwaldzki, Galeria Dominikańska
Współczynnik wydłużenia	1,07
Całkowite wzniesienie terenu	123 m
Całkowity spadek terenu	145 m
Najniższy punkt na trasie	115 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	152 mnpm

3.3.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego jest obecnie węższa niż w przypadku drogi wojewódzkiej nr 455, którą prowadzona jest trasa nr 2. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej (np. w Nadolicach), a także wybór priorytetów. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych. Trasa wymaga współpracy z województwem opolskim.

3.4 Brzezia Łąka – Wrocław - Trasa nr 4

3.4.1 Opis

Trasa rowerowa przebiegająca między innymi przez Kielczów, obsługuje gęsto zaludnione i intensywnie rozwijające się obszary mieszkaniowe leżące na wschód od Wrocławia. W Koncepcji tras rowerowych dla gminy Długołęka [11] to jedna z trzech najważniejszych tras głównych. Prowadzi przez miejscowości: Brzezia Łąka, Pietrzykowice, Śliwce, Kielczów (skrzyżowanie główną trasą obwodową nr 24 przy wylocie ul. Wilczyckiej) oraz Wrocław. Na terenie Wrocławia przebiega przez ul. Kielczowską, Krzywoustego, Brucknera, Toruńską, Kromera, Jedności Narodowej, Poniatowskiego, Pl. Bema, Mosty Piaskowe i Młyńskie oraz ul. Piaskową. Trasa przebiega w rejonie następujących węzłów przesiadkowych: Psie Pole, Sołtysowice oraz Plac

Kromera zapewniając integrację transportu rowerowego z kolejowym, tramwajowym oraz autobusowym.

3.4.2 Charakterystyka trasy

Tabela 4. Brzezia Łąka Wrocław – trasa nr 4

Brzezia Łąka Wrocław – trasa nr 4	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Brzezia Łąka, gmina Długołęka
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Długołęka, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Łącznik Nadolice Wielkie Brzezia Łąka – trasa nr 4.2, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Oleśnica Wrocław – trasa nr 5, Węgrów – Wrocław – trasa nr 6, Szlak Odry – trasa nr 1,
Węzły przesiadkowe	Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Plac Kromera
Współczynnik wydłużenia	1,22
Całkowite wzniesienie terenu	63 m
Całkowity spadek terenu	70 m
Najniższy punkt na trasie	111 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	135 mnpm

3.4.3 Istotne problemy

Ze względu na ograniczoną szerokość pasa drogowego oraz obecne jego zagospodarowanie najtrudniejszym odcinkiem realizacyjnym może okazać się ul. Jedności Narodowej i Poniatowskiego we Wrocławiu.

3.5 Oleśnica – Wrocław - Trasa nr 5

3.5.1 Opis

Trasa przebiega w ciągu drogi krajowej nr 98 (była droga krajowa nr 8) łącząc Oleśnicę przez Długołękę z Wrocławiem, a także komunikując Oleśnicę z kierunkiem na Syców. Trasa prowadzi

przez następujące miejscowości (Gaszowice), Ligota Polska, Cieśle, Spalice, Oleśnica, Smardzów, Borowa, Byków, Mirków i Wrocław. W jej ciągu rozlokowane są liczne usługi oraz zakłady przemysłowe. Trasa stanowi trzon komunikacyjny gminy Długołęka. Poza granicami Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego może być kontynuowana do Sycowa (konieczność współpracy). W gminie Wrocław prowadzi ulicami; Jana III Sobieskiego, Krzywoustego i następnie pokrywa się z przebiegiem trasy nr 4. Położona w ciągu linii kolejowej zapewnia integrację z licznymi stacjami kolejowymi, przystankami tramwajowymi oraz autobusowymi. W Długołęce przecięcie z główną trasą obwodową nr 24 na ul. Parkowej / Broniewskiego.

3.5.2 Charakterystyka trasy

Tabela 5. Oleśnica Wrocław – trasa nr 5

Oleśnica Wrocław – trasa nr 5	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Ligota Polska, granica gminy Oleśnica
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Oleśnica (miasto i wieś), Długołęka, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Łącznik Jelcz Laskowice Oleśnica – trasa nr 4.1, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Brzezia Łąka Wrocław – trasa nr 4, Węgrów – Wrocław – trasa nr 6, Szlak Odry – trasa nr 1,
Węzły przesiadkowe	Dworzec Oleśnica, Oleśnica Rataje, Borowa, Długołęka, Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Plac Kromera
Współczynnik wydłużenia	1,08
Całkowite wzniesienie terenu	215 m
Całkowity spadek terenu	135 m
Najniższy punkt na trasie	115 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	197 mnpm

3.5.3 Istotne problemy

W ciągu drogi krajowej nr 98 na wysokości miejscowości Mirków oraz na wysokości łącznika Długołęka (do drogi ekspresowej nr 8) występują ograniczenia terenowe. Dodatkowo odcinek ten pozostaje w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W przypadku braku

możliwości realizacji trasy tym korytarzem proponuje się wariant alternatywny biegnący ul. Bierutowską, Gazową oraz Kielczowską. W ciągu drogi w gminie Długołęka występują ograniczenia terenowe ze względu na istniejącą zabudowę – konieczne może być zajęcie części jezdni celem poprowadzenia trasy rowerowej.

3.6 Węgrów – Wrocław - Trasa nr 6

3.6.1 Opis

Korytarz pokrywa się z zbiorczą trasą wyznaczoną w koncepcji tras rowerowych dla gminy Długołęka oraz na znacznym odcinku z przebiegiem międzynarodowej trasy Eurovelo nr 9. Trasa wyprowadza ruch przez Węgrów w kierunku Zawoni, Złotowa, a w dalszej odległości stanowi połączenie z Miliczem. Biegnie przez Węgrów, Bierzyce, Łozinę (przecięcie z główną trasą obwodową nr 24), Tokary, Siedlec, Pasikurowice, Ramiszów oraz Wrocław. We Wrocławiu wiedzie w ciągu następujących ulic: Widawska, Pawłowicka, Azaliowa, Przedwośnie, Bora – Komorowskiego oraz na dalszym przebiegu pokrywa się z przebiegiem trasy nr 5. W części przebiegu (od Siedlca) położona jest w ciągu linii kolejowej zapewniając tym samym integrację ze stacjami kolejowymi, a na terenie Wrocławia również z przystankami tramwajowymi oraz autobusowymi. Konieczność współpracy z gminą Zawonia celem kontynuacji trasy.

3.6.2 Charakterystyka trasy

Tabela 6. Węgrów Wrocław – trasa nr 6

Węgrów Wrocław – trasa nr 6	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Węgrów, granica gminy Długołęka
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Długołęka, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Brzezia Łąka Wrocław – trasa nr 4, Oleśnica, Wrocław – trasa nr 5, Szlak Odry – trasa nr 1,
Węzły przesiadkowe	Siedlec, Pasikurowice, Wrocław Zakrzów, Wrocław Psie Pole, Wrocław Sołtysowice, Plac Kromera
Współczynnik wydłużenia	1,32
Całkowite wzniesienie terenu	107 m

Całkowity spadek terenu	163 m
Najniższy punkt na trasie	111 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	189 mnpm

3.6.3 Istotne problemy

W ciąg trasy występują nachylenia terenu – głównie powyżej Łoziny (przejście przez Wzgórza Trzebnickie). Trasa prowadzi pod drogą ekspresową S8 oraz w poziomie drogi krajowej nr 98. Szerokość pasa drogowego jest obecnie miejscami niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. Węgrów, Ramiszów).

3.7 (Milicz) Trzebnica – Wrocław - Trasa nr 7

3.7.1 Opis

Trasa przebiega w ciągu drogi krajowej nr 5 do Trzebnicy, a w dalszej odległości do Milicza. Wewnątrz Trzebnicy biegnie ulicami: w pierwszym wariantcie (1) Wrocławską, Bochenak i Milicką oraz w drugim wariantcie (2) Armii Krajowej, 3 Maja oraz Oleśnicką. Oba warianty krzyżują się z główną trasą obwodową nr 24 biegnącą ulicami: Obornicka, Żołnierzy Września, Obrońców Pokoju, 1 Maja, 3 Maja, Oleśnicka.

Na północ od Trzebnicy trasa biegnie wzdłuż drogi krajowej nr 15 dzięki czemu wyprowadza ruch rowerowy poza teren WrOF w kierunku Milicza przez najbardziej zaludnione tereny tego obszaru. Stanowi ważny korytarz komunikacyjny zarówno w relacji tranzytowej jak i lokalnej. Prowadzi przez następujące miejscowości: Skoroszów, Kuźniczysko, Ligota, Kobylice, Księginice, Trzebnica, Będkowo, Wysoki Kościół, Wisznia Mała, Ligota Piękna, Kryniczno, Psary oraz Wrocław.

We Wrocławiu przebiega przez ulice: Sułowską, Żmigrodzką, Bałtycką, Reymonta, oraz Pomorską. Alternatywny wariant prowadzi ulicami Trzebnicką, Łokietka oraz Mostem Uniwersyteckim. Na terenie Wrocławia trasa zintegrowana z przystankami kolejowymi, tramwajowymi i autobusowymi.

3.7.2 Charakterystyka trasy

Tabela 7. Trzebnica Wrocław – trasa nr 7

Trzebnica Wrocław – trasa nr 7	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m

Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Skoroszów, granica gminy Trzebnica
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Trzebnica, Wisznia Mała, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Koniówko Trzebnica – trasa nr 4.5, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Wilczyn Siedlec – trasa 4.4, Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8, Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9, Szlak Odry – trasa nr 1, Głoska (Brzeg Dolny) Wrocław – trasa nr 10
Węzły przesiadkowe	Trzebnica, Kryniczno, pętla Marino, pętla Zawalna, Dworzec Nadodrze,
Współczynnik wydłużenia	1,13
Całkowite wzniesienie terenu	212 m
Całkowity spadek terenu	224 m
Najniższy punkt na trasie	110 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	235 mnpm

3.7.3 Istotne problemy

Realizacja tras rowerowych w ciągu ulic Pomorskiej i Drobnera może wiązać się z koniecznością przebudowy znacznej części układu drogowego. Poza granicami administracyjnymi Wrocławia trasa pozostaje w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Konieczność współpracy z powiatem milickim celem kontynuacji trasy.

3.8 Kuraszków (Prusice) – Wrocław - Trasa nr 8

3.8.1 Opis

Trasa łączy w kierunku północnym z Prusicami – drugą dużą miejscowością w pobliżu Obornik, poza Trzebnicą. Trasa prowadzi w ciągu drogi powiatowej nr 1330D, drogi wojewódzkiej nr 340, a następnie przez drogi gminne. Przechodzi przez następujące miejscowości: Kuraszków, Oborniki Śląskie (wraz z łącznikiem do centrum i stacji kolejowej), Wilczyn, Ozorowice, Szewce, Szymanów, Psary i Wrocław.

Na odcinku między Obornikami, a Wilczynem (ul. Curie-Skłodowskiej, Trzebnicka i Obornicka) trasa biegnie wspólnie z główną trasą obwodową nr 24. Przed granicą z Wrocławiem łączy się z trasą nr 7 prowadzącą z Trzebnicy do Wrocławia. Trasa biegnie w pewnym oddaleniu od linii kolejowej oraz od głównych ośrodków zamieszkania w gminie Oborniki Śląskie. Na odcinku od granicy gminy Oborniki Śląskie z gminą Prusice do Obornik występują duże nachylenia (w rejonie

Kuraszkowa) – z uwagi na przejście przez Wzgórza Trzebnickie. Konieczność współpracy z gminą Prusice celem kontynuacji trasy.

3.8.2 Charakterystyka trasy

Tabela 8. Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8

Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Skoroszów, granica gminy Oborniki Śląskie
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Wilczyn Siedlec – trasa 4.4, Szewce Paniowice – trasa nr 4.7, Trzebnica Wrocław – trasa nr 7, Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9, Szlak Odry – trasa nr 1, Głoska (Brzeg Dolny) Wrocław – trasa nr 10
Węzły przesiadkowe	Oborniki Śląskie, Szewce, pętla Marino, pętla Zawalna, Dworzec Nadodrze,
Współczynnik wydłużenia	1,19
Całkowite wzniesienie terenu	202 m
Całkowity spadek terenu	148 m
Najniższy punkt na trasie	111 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	228 mnpm

3.8.3 Istotne problemy

Nachylenia występujące między Obornikami, a Kuraszkowem stanowią wyzwanie dla prowadzenia trasy głównej o określonych parametrach technicznych. Pomiędzy Wilczynem, a Ozorowicami trasa prowadzi przez tereny Nadleśnictwa Oborniki Śląskie. Celem przystosowania dla ruchu rowerowego wymagane jest jej utwardzenie, co może mieć negatywne konsekwencje na turystykę konną oraz negatywne konsekwencje finansowe ze względu na konieczność utrzymania drogi dla obsługi ruchu ciężkiego do prac leśnych. Brak jest tam również oświetlenia. Należy przeanalizować możliwość finansowania budowy trasy ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych. We Wrocławiu realizacja tras rowerowych w ciągu ulic

Pomorskiej i Drobnera może wiązać się z koniecznością przebudowy znacznej części układu drogowego.

3.9 Siemianice (Prusice) – Wrocław - Trasa nr 9

3.9.1 Opis

Trasa prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 342. Stanowi najkrótsze połączenie pomiędzy Obornikami Śląskimi, a Wrocławiem, jak również stanowi część najbardziej dogodnego połączenia Obornik z Prusicami (przez Wilkową). Przebiega przez najliczniej zamieszkałe miejscowości gminy Oborniki Śląskie tj.: Siemianice, Oborniki Śląskie (tu (połączenie z główną trasą obwodową nr 24 na ul. Dworcowej), Gołędzinów, Pęgów, Zajączków oraz Szewce. W efekcie obserwowany jest w tym korytarzu ruch rowerowy, głównie wewnątrz miejscowości. We Wrocławiu trasa prowadzi ulicami: Pęgowską, Zajączkowską, Pełczyńską, Obornicką, Bałtycką oraz Pomorską. Na całej długości przebiega równoległe do linii kolejowej. Dzięki wyznaczonym łącznikom zapewnia pełną integrację z transportem kolejowym. Konieczność współpracy z gminą Prusice celem kontynuacji trasy.

3.9.2 Charakterystyka trasy

Tabela 9. Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9

Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Skoroszów, granica gminy Trzebnica
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Oborniki Śląskie, Wisznia Mała, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Wilczyn Siedlec – trasa 4.4, Szewce Paniowice – trasa nr 4.7, Trzebnica Wrocław – trasa nr 7, Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9, Szlak Odry – trasa nr 1, Głoska (Brzeg Dolny) Wrocław – trasa nr 10
Węzły przesiadkowe	Oborniki Śląskie, Szewce, pętla Marino, pętla Zawalna, Dworzec Nadodrze,
Współczynnik wydłużenia	1,06
Całkowite wzniesienie terenu	169 m

Całkowity spadek terenu	91 m
Najniższy punkt na trasie	110 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	209 mnpm

3.9.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego jest miejscami obecnie niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. Oborniki Śląskie). Konieczne uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei.

3.10 Głoska (Brzeg Dolny) – Wrocław - Trasa nr 10

3.10.1 Opis

Początek trasy przebiega korytarzem drogi wojewódzkiej nr 341, która łączy z Brzegiem Dolnym (poza obszarem WrOF) przez most na Odrze. Od Brzegu Dolnego do Głoski pokrywa się z główną trasą obwodową nr 24. Trasa nr 10 prowadzi przez następujące miejscowości: Głoska, Gąsiorów, Księginice, Lenartowice, Prężyce, Gosławice, Brzezinka Średzka, Pisarzowice, Wilkszyn oraz we Wrocławiu ulicami: Wilkszyńska, Główna, Królewiecka, Pilczycka, Popowicka, Starogroblowa, Długa, Dmowskiego, Dubois oraz Mosty Pomorskie. Od Brzezinki Średzkiej do Wrocławia trasa wiedzie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 336. Zapewniono integrację z transportem kolejowym poprzez styk ze stacjami kolejowymi tj.: Księginice, Brzezinka Średzka, Wrocław Pracze oraz Wrocław Popowice. Konieczność współpracy z gminą Brzeg Dolny celem kontynuacji trasy.

3.10.2 Charakterystyka trasy

Tabela 10. Głoska (Brzeg Dolny) Wrocław – trasa nr 10

Głoska (Brzeg Dolny) Wrocław – trasa nr 10	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Głoska, granica gminy Miękinia
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Miękinia, Wrocław

Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Szlak Odry – trasa nr 1, Trzebnica Wrocław – trasa nr 7, Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9, Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8
Węzły przesiadkowe	Księginice, Brzezinka Średzka, Wrocław Pracze, Wrocław Stadion, krańcówka Pilczycka, Wrocław Popowice,
Współczynnik wydłużenia	1,2
Całkowite wzniesienie terenu	126 m
Całkowity spadek terenu	110 m
Najniższy punkt na trasie	102 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	119 mnpm

3.10.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 336 jest miejscami obecnie niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. Wilkszyn). Konieczne uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei.

3.11 Miękinia – Wrocław - Trasa nr 11

3.11.1 Opis

Trasa prowadzi z Miękinia (od stacji kolejowej ulicami Kolejową, Kościuszki, Mrozowską) do Wrocławia. Przeprowadzona została przez miejscowości Mrozów oraz Żurawiniec. We Wrocławiu prowadzi ulicami; Wińska, Dolnobrzeska, Średzka, Kosmonautów (droga krajowa nr 94), Lotnicza, Legnicka, Ruska i św. Mikołaja. Integruje transport rowerowy z kolejowym w na stacji kolejowej w Mrozowie, Leśnicy, Wrocław Stadion i Wrocław Mikołajów. W Leśnicy łączy się z trasą nr 12. W Miękinia na ul. Kościuszki / Dolnobrzeskiej połączenie z główną trasą obwodową nr 24.

3.11.2 Charakterystyka trasy

Tabela 11. Miękinia Wrocław – trasa nr 11

Miękinia Wrocław – trasa nr 11	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi

Początek trasy	Stacja kolejowa Miękinia
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Miękinia, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Środa Śląska Wrocław – trasa nr 12
Węzły przesiadkowe	Miękinia, Mrozów, Wrocław Leśnica, pętla Leśnia, Wrocław Stadion, krańcówka Pilczycka, pętla Pilczyce, Wrocław Mikołajów, Plac Jana Pawła
Współczynnik wydłużenia	1,14
Całkowite wzniesienie terenu	113 m
Całkowity spadek terenu	113 m
Najniższy punkt na trasie	106 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	145 mnpm

3.11.3 Istotne problemy

W ciągu ul. Dolnobrzeskiej mogą pojawić się problemy terenowe. Prowadzenie wydzielonej drogi rowerowej przez las będzie wiązało się z dużymi kosztami finansowymi oraz prawdopodobnie intensywną wycinką drzew. Konieczność budowy kosztownego oświetlenia. We Wrocławiu ograniczone możliwości terenowe na istniejącym obiekcie nad Bystrzycą w ciągu ul. Kosmonautów oraz na ul. Średzkiej pomiędzy gęstą zabudową mieszkaniową. Wskazane jest wykorzystanie możliwości prowadzenia ruchu rowerowego w ciągu ul. Średzkiej po ukończeniu budowy obwodnicy Leśnicy.

3.12 Źródła – Wrocław - Trasa nr 12

3.12.1 Opis

Trasa rowerowa będzie w ciągu drogi krajowej nr 94. Poza granicami WrOF powinna być kontynuowana do Środy Śląskiej. Przechodzi przez następujące miejscowości: Źródła, Błonie (połączenie z główną trasą obwodową nr 24), Wróblowice. Na dalszym przebiegu ul. Średzką we Wrocławiu, w miejscu włączenia się ulicy Dolnobrzeskiej pokrywa się z przebiegiem trasy nr 11 prowadzącej od Miękinia. Integruje transport rowerowy z kolejowym w na stacji kolejowej w Leśnicy, Wrocław Stadion i Wrocław Mikołajów. Duże natężenia ruchu i intensywny udział ruchu ciężkiego stanowi barierę dla poruszania się rowerem, zwłaszcza poza teren zabudowanym, niemniej ruch rowerowy jest obserwowany na odcinkach tej trasy, głównie w pobliżu Wrocławia (tereny aktywności gospodarczej). Przekrój pasa drogowego jest dostatecznie szeroki na prowadzenie ruchu rowerowego wydzielonym ciągiem. Konieczność współpracy z gminą Środa Śląska, celem kontynuacji trasy.

3.12.2 Charakterystyka trasy

Tabela 12. Źródła (Środa Śląska) Wrocław – trasa nr 12

Źródła (Środa Śląska) Wrocław – trasa nr 12	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Źródła, granica gminy Miękinia
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Miękinia, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Miękinia Wrocław – trasa nr 11, Samotwór Wrocław – trasa nr 13
Węzły przesiadkowe	Wrocław Leśnica, pętla Leśnia, Wrocław Stadion, krańcówka Pilczycka, pętla Pilczyce, Wrocław Mikołajów, Plac Jana Pawła
Współczynnik wydłużenia	1,04
Całkowite wzniesienie terenu	82 m
Całkowity spadek terenu	113 m
Najniższy punkt na trasie	113 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	149 mnpm

3.12.3 Istotne problemy

Poza granicami Wrocławia niezbędne uzgodnienia z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad. Ograniczone możliwości terenowe na istniejącym obiekcie nad Bystrzycą w ciągu ul. Kosmonautów oraz na ul. Średzkiej pomiędzy gęstą zabudową mieszkaniową. Wskazane jest wykorzystanie możliwości prowadzenia ruchu rowerowego w ciągu ul. Średzkiej po ukończeniu budowy obwodnicy Leśnicy.

3.13 Samotwór – Wrocław - Trasa nr 13

3.13.1 Opis

Początek trasy w Samotworze, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362, na styku z główną trasą obwodową nr 24. We Wrocławiu trasa biegnie w ciągu ulic: Samotworska, Jarnołtowska, Jerzmanowska, Źernicka, Zemska, Rogowska, Chociebuska, Nowodworska, Strzegomska, starym korytarzem ul. Robotniczej, Plac Orłąt Lwowskich, Psia Kładka oraz Bulwar Tadka Jasińskiego.

Trasa zintegrowana z transportem kolejowym poprzez styk ze stacjami kolejowymi: Wrocław Żerniki, Nowy Dwór. Dodatkowo przebiega w rejonie ważnych węzłów przesiadkowych np. pętla tramwajowa na ul. Robotniczej, dworzec Wrocław Mikołajów.

3.13.2 Charakterystyka trasy

Tabela 13. Samotwór Wrocław – trasa nr 13

Samotwór Wrocław – trasa nr 13	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Samotwór, styk z główną trasą obwodową – trasa nr 24
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Kąty Wrocławskie, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14, Miękinia Wrocław – trasa nr 11, Samotwór Wrocław – trasa nr 13
Węzły przesiadkowe	Wrocław Leśnica, pętla Leśnia, Wrocław Stadion, krańcówka Pilczycka, pętla Pilczyce, Wrocław Mikołajów, Plac Jana Pawła
Współczynnik wydłużenia	1,17
Całkowite wzniesienie terenu	43 m
Całkowity spadek terenu	48 m
Najniższy punkt na trasie	116 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	125 mnpm

3.13.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego jest miejscami obecnie niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. Jarnołtów). Konieczne uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei na krótkim odcinku poza Wrocławiem. W rejonie wiaduktu kolejowego przy skrzyżowaniu ulic Kołbrzeskiej i Żernickiej we Wrocławiu konieczna budowa tunelu pod nasypem.

3.14 Kąty Wrocławskie – Wrocław - Trasa nr 14

3.14.1 Opis

Trasa biegnie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 346, 347 oraz 370 przechodząc przez miejscowości Kąty Wrocławskie, Sośnica, Sadków (połączenie z główną trasą obwodową nr 24) oraz Smolec. We Wrocławiu biegnie następującymi ulicami: Żwirki i Wigury, Gagarina, Mińska, Zagony, Trawowa, Francuska, Muchoborska, Traktatowa, Otyńska, Babimojska, Strzegomska do Legnickiej lub w alternatywnym wariantcie jak trasa nr 13: starym korytarzem ul. Robotniczej, Plac Orłąt Lwowskich, Kładka Psia oraz Bulwar Tadka Jasińskiego.

Trasa zintegrowana z transportem kolejowym poprzez styk ze stacjami kolejowymi: Wrocław Żerniki, Nowy Dwór. Dodatkowo przebiega w rejonie ważnych węzłów przesiadkowych tj.: Kąty Wrocławskie, Sadowice Wrocławskie, Smolec, Wrocław Muchobór oraz Wrocław Mikołajów. Dodatkowo przebiega w rejonie pętli tramwajowej na ul. Robotniczej.

3.14.2 Charakterystyka trasy

Tabela 14. Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14

Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Kąty Wrocławskie
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Kąty Wrocławskie, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Gniechowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.12, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Skalka Smolec -trasa nr 5.1, Samotwór Wrocław – trasa nr 13
Węzły przesiadkowe	Wrocław Leśnica, pętla Leśnia, Wrocław Stadion, krańcówka Pilczycka, pętla Pilczyce, Wrocław Mikołajów, Plac Jana Pawła
Współczynnik wydłużenia	1,1
Całkowite wzniesienie terenu	106 m
Całkowity spadek terenu	83 m
Najniższy punkt na trasie	114 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	144 mnpm

3.14.3 Istotne problemy

Niezbędne uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei w zakresie prowadzenia trasy rowerowej w ciągu dróg wojewódzkich tj. nr 346, 347, 370 oraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie przejścia pod obwodnicą autostradową Wrocławia A8. Prawdopodobnie brak możliwości finansowania budowy trasy w korytarzu drogi służącej również obsłudze pól uprawnych - pomiędzy Smolcem a Sadkowem.

3.15 Sobótka – Wrocław - Trasa nr 15

3.15.1 Opis

Trasa biegnie przez Sulistrowiczki, Będkowice, Strzegomiany, Sobótkę, Górkę, Rogów Sobócki, Mirosławiczki, Kryształowice, Górzycy, Gniechowice, Małuszów (droga wojewódzka nr 348), Biskupice Podgórne, Jaskotle (droga wojewódzka nr 347) oraz Cesarzowice. We Wrocławiu biegnie ulicami: Mokronoską, Wiejską, Solskiego, Grabiszyńską, Sądową oraz Krupniczą. Zapewnia integracją z transportem zbiorowym we Wrocławiu ze względu na przebieg przy dwóch pętlach tramwajowych zlokalizowanych na ul. Grabiszyńskiej. W Biskupicach Podgórnych łączy się z główną trasą obwodową nr 24.

3.15.2 Charakterystyka trasy

Tabela 15. Sobótka Wrocław – trasa nr 15

Sobótka Wrocław – trasa nr 15	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Sulistrowiczki, koniec gminy Sobótka
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Kąty Wrocławskie Kryształowice – trasa nr 4.11, Gniechowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.12, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Węzeł Pietrzykowice Wrocław – trasa nr 4.10
Węzły przesiadkowe	Wrocław Leśnica, pętla Leśnia, Wrocław Stadion, krańcówka Pilczycka, pętla Pilczyce, Wrocław Mikołajów, Plac Jana Pawła
Współczynnik wydłużenia	1,18
Całkowite wzniesienie terenu	201 m

Całkowity spadek terenu	419 m
Najniższy punkt na trasie	116 m
Najwyższy punkt na trasie	389 m

3.15.3 Istotne problemy

Niezbędne uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei w zakresie prowadzenia trasy rowerowej w ciągu dróg wojewódzkich nr 347, 348 oraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w rejonie autostrady A4 oraz autostradowej obwodnicy Wrocławia A8. W ramach realizacji trasy rowerowej brak możliwości finansowania budowy drogi służącej również obsłudze pól uprawnych pomiędzy Biskupicami Podgórnymi a Jasz kotłem, a także Górzycami i Kryształowicami.

3.16 Sobótka – Wrocław w ciągu linii kolejowej - Trasa nr 16

3.16.1 Opis

Linia nieczynna, lub wykorzystywana tylko do przewozów towarowych. Oferuje najkrótsze, o najbardziej bezpośrednim przebiegu połączenie Sobótki i Kobierzyc z Wrocławiem. Dzięki wytyczonemu korytarzowi przeznaczonemu dla ruchu kolejowego korzysta z minimalnych nachyleń. Przechodzi przez następujące miejscowości: Strzeblów, Sobótka, Rogów Sobócki, Olbrachtowice, Pustków Żurawski, Kobierzycy, Domaśław oraz Bielany Wrocławskie. We Wrocławiu biegnie ulicami: Aleja Karkonoska wraz z łącznikiem do ul. Francuskiej, Powstańców Śląskich, Świdnickiej i alternatywnie wariantem przez ul. Widok. W rejonie rzeki Ślęzy zalecana budowa obiektów pod mostem kolejowym oraz pod Aleją Karkonoską. Dodatkowy sięgacz w ciągu linii kolejowej wyznaczony został w Kobierzycach w kierunku Kłodzka, wzdłuż nieczynnej linii kolejowej.

W przypadku realizacji trasy wzdłuż torów kolejowych, należy rozważyć użyteczność trasy nr 17, która w pewnym stopniu jest wariantem alternatywnym dla braku możliwości prowadzenia trasy wzdłuż kolei.

3.16.2 Charakterystyka trasy

Tabela 16. Sobótka w ciągu linii kolejowej Wrocław – trasa nr 16

Sobótka w ciągu linii kolejowej Wrocław – trasa nr 16	
Długość	km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m

Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Strzeblów, Sobótka Zachodnia
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Sobótka, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Sobótka Wrocław – trasa nr 15, Gniechowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.12, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17
Węzły przesiadkowe	Pętla Krzyki, Powstańców Śląskich Hallera
Współczynnik wydłużenia	1,12
Całkowite wzniesienie terenu	130 m
Całkowity spadek terenu	177 m
Najniższy punkt na trasie	121 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	169 mnpm

3.16.3 Istotne problemy

Cały przebieg proponowanej trasy wymaga uzgodnień z Polskimi Kolejami Państwowymi. Dodatkowo sięgacz na Kłodzko krzyżuje się w poziomie jezdni z drogą krajowa nr 8 (niezbędne jest uzyskanie uzgodnień z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad) oraz z drogą wojewódzka nr 346 (niezbędne uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei).

3.17 Kobierzyce – Wrocław - Trasa nr 17

3.17.1 Opis

Poza granicami Wrocławia trasa biegnie w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz 35. Poza tymi odcinkami prowadzi drogami gminnymi przez następujące miejscowości: Kobierzyce, Magnice, Domasław, oraz Bielany Wrocławskie. W Kobierzycach trasa krzyżuje się z łącznikiem Kąty Wrocławskie - Żórawina Osiedle oraz w Domasławiu z główną trasą obwodową nr 24. W Bielanych Wrocławskich, w sytuacji braku możliwości prowadzenia trasy rowerowej w ciągu ul. Wrocławskiej możliwy jest wariant alternatywny ul. Ogrodową, a po wybudowaniu – ul. Przestrzenną. Ze względu na swoje usytuowanie korzystanie z innego przebiegu niż ul. Wrocławską (Ogrodowa, Przestrzenna) będzie utrudnione dla mieszkańców żyjących po wschodniej stronie Bielanych Wrocławskich.

Przekroczenie autostrady A4 rozwiązano w trzech wariantach:

- przez ulice Wrocławską, Klecińską, Tyniecką i Czekoladową,
- przez ulice Kolejową, Przystankową i Rekreacyjną w sąsiedztwie tzw. „szkieletora”,

- przez ulicę Pszenną (Ślęza, Wysoka).

Za najkorzystniejszy z tych trzech, z punktu widzenia komunikacyjnego, należy uznać wariant biegnący ul. Wrocławską i Czekoladową. Trasa ta biegnie bezpośrednio przy największym generatorze ruchu tj Centrum handlowym „Bielany Wrocławskie”.

Należy podkreślić, że najlepszym rozwiązaniem na przekroczenie A4 oraz połączenie Bielan Wrocławskich z Kobierzycami jest trasa wzdłuż linii kolejowej – w przypadku jej wyboru, należy ponownie rozważyć użyteczność sugerowanych tutaj pozostałych wariantów.

3.17.2 Charakterystyka trasy

Tabela 17. Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17

Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17	
Długość	12 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Kobierzyce centrum ul. Spółdzielcza, styk z trasą Gniechowice Żórawina Osiedle – tras nr 4.12
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Kobierzyce, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Gniechowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.12, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24
Węzły przesiadkowe	Pętla Krzyki, Powstańców Śląskich Hallera
Współczynnik wydłużenia	1,11
Całkowite wzniesienie terenu	39 m
Całkowity spadek terenu	52 m
Najniższy punkt na trasie	123 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	139 mnpm

3.17.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie prowadzenia trasy w ciągu drogi krajowej nr 8, 35 oraz pod autostradą A4. Dodatkowo w miejscach przecięć z linią kolejową należy uzgodnić z Polskimi Kolejami Państwowymi.

3.18 Żórawina – Wrocław - Trasa nr 18

3.18.1 Opis

Trasa prowadzi od centrum Żurawiny do Wrocławia przechodząc przez następujące miejscowości: Suchy Dwór oraz Biestrzyków. We Wrocławiu biegnie ulicami: Grota-Roweckiego, Borowską, Peronową, Hugona Kołłątaja, Piotra Skargi. W wariancie alternatywnym trasa może przebiegać obejściem ulicą Stawową i Kościuszki. Wyznaczono dodatkowy łącznik w ciągu ulicy Swobodnej, łączący się z trasą nr 17 prowadzącą z Kobierzyc do Wrocławia. Trasa biegnie nad autostradą A4. W Żurawinie łączy się z główną trasą obwodową nr 24 oraz zapewnia integrację z transportem kolejowym poprzez stację Żurawina.

3.18.2 Charakterystyka trasy

Tabela 18. Żórawina Wrocław – trasa nr 18

Żórawina Wrocław – trasa nr 18	
Długość	14 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	dworzec kolejowy Żórawina
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Żórawina, Siechnice, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Nowojowice (Strzelin) Wrocław – tras nr 19
Węzły przesiadkowe	Dworzec Autobusowy, Dworzec Główny
Współczynnik wydłużenia	1,02
Całkowite wzniesienie terenu	32 m
Całkowity spadek terenu	45 m
Najniższy punkt na trasie	117 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	132 mnpm

3.18.3 Istotne problemy

Przeprowadzenie trasy w rejonie autostrady A4 wymaga uzgodnień z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Wąska korona drogi oraz stosunkowo blisko usytuowane rowy skarpowe. Szerokość pasa drogowego w ciągu drogi miejscami jest niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej.

3.19 Nowojowice (Strzelin) – Wrocław - Trasa nr 19

3.19.1 Opis

Trasa rowerowa prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 395 łączącej Strzelin z Wrocławiem. Przecina autostradę A4 oraz linię kolejową przed Żernikami Wrocławskimi. Na terenie WrOF przechodzi przez następujące miejscowości: Nowojowice, Stary Śleszów, Polakowice, Krajków, Wojkowice, Turów (połączenie z główną trasą obwodową nr 24), Żerniki Wrocławskie oraz Nowe Lamowice. We Wrocławiu przebiega ulicami: Buforowa, Bardzka, Hubska, Sucha gdzie łączy się z trasą nr 18 prowadzącą z Żórawiny do Wrocławia. Równoległe do prowadzonej trasy przebiega linia kolejowa dzięki czemu istnieje możliwość integracji transportu rowerowego z kolejowym na stacji Żerniki Wrocławskie, Żórawina (poprzez trasę nr 24) oraz Węgry. Na terenie Wrocławia trasa dodatkowo przebiega w sąsiedztwie planowanej pętli tramwajowo - autobusowej na Jagodnie oraz istniejącego przystanku Bike and Ride na skrzyżowaniu ulic Świeradowska / Borowska. Przebiega również w sąsiedztwie kolejowego i autobusowego Dworca Głównego we Wrocławiu.

3.19.2 Charakterystyka trasy

Tabela 19. Nowojowice (Strzelin) Wrocław – trasa nr 19

Nowojowice (Strzelin) Wrocław – trasa nr 19	
Długość	23 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Nowojowice, granica gminy Żórawina
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Żórawina, Siechnice, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Biestrzyków Św. Katarzyna – tras nr 5.3, Żórawina Wrocław – trasa nr 18
Węzły przesiadkowe	Węgry, Żórawina, Żerniki Wrocławskie, Dworzec Autobusowy, Dworzec Główny
Współczynnik wydłużenia	1,01
Całkowite wzniesienie terenu	49 m
Całkowity spadek terenu	72 m
Najniższy punkt na trasie	118 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	142 mnpm

3.19.3 Istotne problemy

Prowadzenie trasy będzie wymagało uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Polskimi Kolejami Państwowymi.

3.20 Święta Katarzyna – Wrocław - Trasa nr 20

3.20.1 Opis

Trasa łączy centrum miejscowości Święta Katarzyna z Wrocławiem przechodząc przez miejscowości Zacharzyce oraz Bieńkowice. We Wrocławiu prowadzi ulicami Mościckiego, Karwińska, Krakowska, Traugutta oraz Oławska. W wariantcie alternatywnym przebiegać może w ciągu ul. Komuny Paryskiej wraz z budową kładki przez Fosę Miejską. Łączy się również ze stacjami kolejowymi Święta Katarzyna i Brochów oraz z główną trasą obwodową nr 24.

3.20.2 Charakterystyka trasy

Tabela 20. Święta Katarzyna Wrocław – trasa nr 20

Święta Katarzyna Wrocław – trasa nr 20	
Długość	12 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Święta Katarzyna, styk z główną trasą obwodową – trasa nr 24
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Siechnice, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Biestrzyków Św. Katarzyna – tras nr 5.3, Siechnice – Wrocław – trasa nr 21 i 22, Szlak Odry wariant południowy – trasa nr 23
Węzły przesiadkowe	Święta Katarzyna, Wrocław Brochów, Galeria Dominikańska
Współczynnik wydłużenia	1,14
Całkowite wzniesienie terenu	41 m
Całkowity spadek terenu	32 m
Najniższy punkt na trasie	116 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	127 mnpm

3.20.3 Istotne problemy

Główne trudności może przynieść prowadzenie trasy rowerowej w rejonie wiaduktu kolejowego na ul. Mościckiego. Także na niektórych odcinkach poza Wrocławiem szerokość pasa drogowego jest miejscami obecnie niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej.

3.21 Siechnice – Wrocław - Trasa nr 21

3.21.1 Opis

Trasa rowerowa biegnie wzdłuż głównej osi komunikacyjnej Oława – Wrocław, tj. w ciągu drogi krajowej nr 94. Przechodzi przez Groblice, Siechnice (gdzie łączy się z główną trasą obwodową nr 24) oraz Radwanice. We Wrocławiu prowadzi ulicami: Opolską, Krakowską i dalej zgodnie z przebiegiem trasy nr 20 ze Świętej Katarzyny do Wrocławia. Połączona jest ze stacją kolejową Siechnice, Święta Katarzyna (poprzez trasę obwodową nr 24) oraz pętlą tramwajową na Księżu Małym. Droga krajowa nr 94 posiada szeroki pas drogowy poza Wrocławiem.

3.21.2 Charakterystyka trasy

Tabela 21. Siechnice Wrocław – trasa nr 21

Siechnice Wrocław – trasa nr 21	
Długość	16 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Siechnice
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Siechnice, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Siechnice Wrocław – trasa nr 22, Święta Katarzyna Wrocław – tras nr 22, Szlak Odry wariant południowy i północny – trasa nr 23 i 1
Węzły przesiadkowe	Siechnice, pętla Księżu Małe, Galeria Dominikańska
Współczynnik wydłużenia	1,01
Całkowite wzniesienie terenu	40 m
Całkowity spadek terenu	47 m
Najniższy punkt na trasie	116 mnpm
Najwyższy punkt na	124 mnpm

trasie

3.21.3 Istotne problemy

We Wrocławiu problematyczny jest wąski przekrój szczególnie w ciągu ul. Opolskiej, gdzie biegnie wspólnie z linią tramwajową oraz przy skrzyżowaniu ulic Karwińska i Opolska. Poza granicami Wrocławia niezbędne uzgodnienia z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.

3.22 Siechnice – Wrocław - Trasa nr 22

3.22.1 Opis

Alternatywnym do pożądanego przebiegu w ciągu drogi krajowej nr 94 jest trasa biegnąca równolegle, choć dłuższa i w większym oddaleniu od części terenów zamieszkania. Zaczyna się przy stacji kolejowej Siechnice gdzie łączy się główną trasą obwodową nr 24. W kierunku Wrocławia biegnie bocznymi i uspokojonymi ulicami oraz po kornie wałów przeciwpowodziowych. We Wrocławiu przecina ulicę Starodworską na wysokości kładki na terenami zalewowymi i prowadzi ulica Rybnicką, która łączy się z przebiegiem trasy nr 21 biegnącej również z Siechnic do Wrocławia.

3.22.2 Charakterystyka trasy

Tabela 22. Siechnice Wrocław – trasa nr 22

Siechnice Wrocław – trasa nr 22	
Długość	8 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Siechnice
Koniec trasy	obwodnica centrum Wrocławia
Gminy	Siechnice, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Siechnice Wrocław – trasa nr 21, Święta Katarzyna Wrocław – tras nr 22, Szlak Odry wariant południowy i północny – trasa nr 23 i 1
Węzły przesiadkowe	Siechnice, pętla Księża Małe, Galeria Dominikańska
Współczynnik wydłużenia	1,21
Całkowite wzniesienie terenu	24 m
Całkowity spadek terenu	25 m

Najniższy punkt na trasie	115 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	121 mnpm

3.22.3 Istotne problemy

Trasa w części przebiega po koronie wałów – niezbędne będą zatem uzgodnienia z zarządcą wałów tj. Dolnośląskim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych i/lub Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej. Niezbędne w uzgodnieniach będzie znalezienie sposobu na utrzymanie gwarancji realizowanego właśnie projektu przebudowy Wrocławskiego Węzła Wodnego przy jednoczesnym zrealizowaniu tras rowerowych.

Przy przekroczeniu Wschodniej Obwodnicy Wrocławia wymagane będą uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei. Ograniczona szerokość pasa drogowego w rejonie skrzyżowania ulic Rybnicka / Karwińska i Opolska.

3.23 Szlak Odry - wariant południowy (lewy brzeg) - Trasa nr 23

3.23.1 Opis

Szlak Odry przebiega wzdłuż całej rzeki przez województwa Zachodnio - Pomorskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie i Opolskie. Jej przebieg przez Dolny Śląsk został wyznaczony między innymi w Systemie Ponadlokalnych tras rowerowych opracowanych w 2006 roku przez Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne [5]. Główna funkcja Szlaku Odry to turystyka i rekreacja jednak w obszarach mocniej zurbanizowanych tj. Wrocławski Obszar Funkcjonalny pełni również istotną funkcję komunikacyjną.

Z kierunku północno - zachodniego Szlak Odry łączy Miękinie przechodząc przez Wrocław oraz wyprowadzając trasę w kierunku Oławy. Na terenie gminy Wrocław trasa w ciągu Odry komunikuje skupiska zamieszkania takie jak Pracze Odrzańskie, Maślice, Kozanów, Popowice, centrum miasta oraz Rakowiec wyprowadzający komunikacyjny ruch w kierunku Bierdzan, Trestna, Blizanowic, Siechnic i Kotowic. Na dalszym swoim przebiegu tras prowadzi w kierunku Oławy.

Dodatkowa obsługa komunikacyjna uzasadniona jest rozlokowaniem stacji kolejowych tj. Pracze Odrzańskie, Popowice i Siechnice. Na terenie Wrocławia przebieg trasy pokrywa się z korytarzem wyznaczonym w ramach Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta przestrzennego Wrocławia.

Szlak Odry przecina główna trasa obwodowa nr 24 na moście w Brzegu Dolnym oraz na moście Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (Łany-Siechnica).

W miejscowości Uraz funkcjonuje sezonowa przeprawa (łódź) przewożąca rowerzystów na drugi brzeg Odry – w niniejszym opracowaniu zaproponowano dojazdy do przystani z tras na prawym i lewym brzegu Odry.

3.23.2 Charakterystyka trasy

Tabela 23. Szlak Odry – trasa nr 23

Szlak Odry – trasa nr 23	
Długość	52 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Kotowice, granica gminy Siechnice
Koniec trasy	styk korony wału z Mostem Wolności 4 czerwca, granica gminy Miękinia
Gminy	Siechnice, Wrocław, Miękinia
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Siechnice Wrocław – trasa nr 21 i 22, Święta Katarzyna Wrocław – tras nr 22, Głaska (Brzeg Dolny) Wrocław – tras nr 10
Węzły przesiadkowe	Zakrzów Kotowice, Siechnice, Galeria Dominikańska, Wrocław Popowice
Współczynnik wydłużenia	1,2
Całkowite wzniesienie terenu	258 m
Całkowity spadek terenu	247 m
Najniższy punkt na trasie	103 mnpm
Najwyższy punkt na trasie	134 mnpm

3.23.3 Istotne problemy

Wały przeciwpowodziowe, wzdłuż których przebiega Szlak Odry pozostają w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz Dolnośląskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych. Przeprowadzenie tras rowerowych po koronie wałów oraz w ich sąsiedztwie będzie musiało nawiązać się do realizowanego właśnie projektu przebudowy Wrocławskiego Węzła Wodnego. Niezbędne w uzgodnieniach będzie znalezienie sposobu na utrzymanie gwarancji przy jednoczesnym zrealizowaniu tras rowerowych. Powinno się to odbyć poprzez podpisanie stosownych porozumień z gminami realizującymi projekt. Realizacja Szlaku Odry wymagać będzie realizacji wielu obiektów inżynierskich jak np. kładek nad rzekami (np. przez Bystrzycę czy Ślężę) lub pod mostami (np. pod Mostem Milenijnym).

3.24 Główna tras obwodowa - Trasa nr 24

3.24.1 Opis

Część rowerowych podróży komunikacyjnych odbywa się poza relacjami na linii Wrocław – gminy sąsiednie. Spora część podróży dzieje się pomiędzy gminami. Wychodząc naprzeciw tym potrzebom, stworzona została trasa łącząca WrOF po obwodzie – integrując główne obszary zamieszkania i pracy ze sobą. Główna trasa obwodowa omijająca Wrocław, komunikuje także ze sobą większość głównych tras radialnie zbiegających się do Wrocławia. Została wytyczona przez następujące miejscowości:

- Siechnice – wspólny przebieg z trasą nr 21: drogą krajową nr 94 od wylotu ul. Kolejowej do Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Dojazd do stacji kolejowej Siechnice ul. Kolejową lub Stawową. Połączenie z alternatywnym przebiegiem trasy nr 21 - na przedłużeniu ul. Stawowej);
- Siechnice – Blizanowice, w ciągu Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (połączenie z trasą nr 23 -południowy wariant Szlaku Odry);
- Łany - Kamieniec Wrocławski, (połączenie z trasą nr 1 – północny wariant Szlaku Odry. Na odcinku łączy się oraz biegnie wspólnie z przebiegiem trasy nr 2 z Jelcza Laskowic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 455);
- Wrocław Wojnow (ul. Strachocińska) – wspólny przebieg z trasami nr 2 i 3;
- Wrocław Strachocin (opuszczenie wspólnego przebiegu z trasą nr 2 i 3 ulicą Wilczycką);
- Wilczyce (przekroczenie Widawy);
- Kiełczów (połączenie z trasą nr 4 z Brzeziej Łąki);
- Stary Mirków;
- Długoleka (w części pokrywa się z przebiegiem drogi powiatowej nr 1918D, wojewódzkiej nr 446 oraz powiatowej nr 1341D. Dodatkowo krzyżuje się z trasą nr 5 z Oleśnicy);
- Szczodre. Na odcinku Szczodre – Łozina należy przeanalizować możliwość finansowania budowy ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych;
- Łozina (dojazd ul. Leśną oraz połączenie z trasa nr 6 z Węgrowa);
- Skarszyn (przebieg w ciągu drogi powiatowej nr 1341D, połączenie z trasą Skarszyn Siedlec nr 4.3);

- Głuchów Górny (przebieg w ciągu drogi powiatowej nr 1341D), między Głuchowem a Trzebnicą łącznik do stacji kolejowej Brochocin;
- Trzebnica (przebieg w ciągu drogi powiatowej nr 1341D oraz dalej ulicami 1 i 3 Maja do drogi wojewódzkiej nr 340. Dalej dwa warianty – w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340 oraz w ciągu drogi powiatowej nr 1345D. Za względu na 1/ bardziej bezpośredni (krótszy) przebieg, 2/ mniejszą długość i stopień nachyleń, 3/ intensywny ruch samochodowy przy jednoczesnym obserwowanym większym wykorzystaniu komunikacyjnym drogi, 4/ oddziaływanie na większą liczbę mieszkańców, 5/ szerszy pas drogowy, rekomendowany jest wariant przebiega w ciągu drogi wojewódzkiej;
- Droszów;
- Borkowice;
- Wilczyn (połączenie z trasą nr 8 z Kuraszkowa, wspólny przebieg do Obornik Śl.);
- Oborniki Śląskie (drogą wojewódzką nr 340, ulica Dworcową łącząc się z trasą nr 9 oraz ze stacją kolejową Oborniki Śląskie, następnie ulicami Łokietka i Słowackiego);
- Nowosielce;
- Uraz (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 341 oraz po koronie wałów zgodnie z przebiegiem trasy nr 1 tj. północnego wariantu Szlaku Odry, dalej połączenie z Brzegiem Dolnym poza obszarem Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego);
- Most na Odrze w Brzegu Dolnym – na lewym brzegu połączenie z trasą nr 23 czyli lewobrzeżnym przebiegiem Szlaku Odry;
- Głoska (w ciągu obwodnicy aglomeracji Wrocławia) – połączenie z trasą nr 10;
- Klęka;
- Miękinia (w ciągu ulic Dolnobrzeska, Kościuszki oraz Wrocławską wraz z połączeniem ze stacją kolejową Miękinia) – połączenie z początkiem trasy nr 11;
- Błonie (przekroczenie drogi krajowej nr 94 oraz połączenie z trasą nr 12 ze Środy Śląskiej);
- Lutynia. W ramach realizacji trasy rowerowej brak możliwości finansowania budowy drogi służącej również obsłudze pól uprawnych pomiędzy Lutynią, a Gałowem;
- Gałów (połączenie z trasa biegnącą od Kątów Wrocławskich do Leśnicy);
- Samotwór (połączenie z początkiem trasy nr 13, przebieg w ciągu drogi wojewódzkiej nr 362);

- Skalka (połączenie z trasą łączącą Skalkę ze Smolcem – tras nr 5.1);
- Małkowice;
- Sadków (połączenie z trasa nr 14 z Kątów Wrocławskich oraz ze stacją kolejową Sadowice Wrocławskie, dalszy przebieg w ciągu drogi wojewódzkiej nr 347);
- Baranowice W ramach realizacji trasy rowerowej brak możliwości finansowania budowy drogi służącej również obsłudze pól uprawnych pomiędzy Baranowicami a drogą nr 347;
- Bliż (przejście pod autostradą A4);
- Biskupice Podgórne (połączenie z trasą nr 15 Sobótka-Wrocław, przejście po północnej stronie trenów przemysłowych, przekroczenie drogi krajowej nr 35);
- Tyniec Mały (ul. Biskupicka, Świdnicka oraz Domasławska wraz z przekroczeniem S8);
- Domasław (przekroczenie linii kolejowej ul. Tyniecką następnie ulicami Wrocławską i Oławską);
- Księginice;
- Żórawina Osiedle (przed wsią łącznik z trasą międzygminną prowadzącą przez Karwiany do Wrocławia, ul. Kutrzeby i Parafialną);
- Żórawina (ulicami Niepodległości oraz Urzędniczą wraz z połączeniem ze stacją kolejową. Łączy się również z początkiem tras nr 18. na ul. Wrocławskiej. Przekroczenie autostrady A4);
- Turów (połączenie z trasa nr 19 z Nowojowic, w części przebieg drogą powiatową nr 1943D);
- Łukaszowice;
- Święta Katarzyna (połączenie z początkiem trasy nr 20 oraz stacją kolejową Święta Katarzyna. Przecięcie drogi krajowej nr 94 oraz połączenie z trasą nr 21 i jej alternatywnym przebiegiem na przedłużeniu ul. Stawowej);
- Siechnice – minięcie miejscowości po Wschodniej Obwodnicy Wrocławia (dojazd do stacji kolejowej Siechnice ul. Kolejową lub Stawową).

3.24.2 Charakterystyka trasy

Tabela 24. Główna trasa obwodowa – trasa nr 24

Główna trasa obwodowa – trasa nr 24	
Długość	132 km
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Siechnice ul. Opolska
Koniec trasy	Siechnice ul. Opolska
Gminy	Siechnice, Czernica, Wrocław, Długołęka, Trzebnica, Oborniki Śląskie, Miękinia Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Żórawina, Wisznia Mała
Punkty styku z innymi trasami	Siechnice Wrocław – trasa nr 21 i 22, Szlak Odry – trasa nr 23 i 1, Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2 i 3, Brzezia Łąka Wrocław – trasa nr 4, Oleśnica Wrocław – trasa nr 5, Węgrów Wrocław – trasa nr 6, Skarszyn Siedlec – trasa nr 4.3, Trzebnica Wrocław – trasa nr 7, Trzebnica Koniówko – trasa nr 4.5, Kuraszków Trzebnica – trasa nr 4.6, Kuraszków (Prusice) Wrocław – tras nr 8, Oborniki Śląskie Wrocław – trasa nr 8, Głoska (Brzeg Dolny) Wrocław – tras nr 10, Miękinia Wrocław – trasa nr 11, Źródła Wrocław – trasa nr 12, Kąty Wrocławskie Leśnica – trasa nr 4.11, Samotwór Wrocław – trasa nr 13, Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14, Sobótka Wrocław – trasa nr 15 i 16, Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17, Krobielowice Żórawina – tras nr 4.14, Żórawina Osiedle Wrocław – trasa nr 4.15, Żórawina Wrocław – trasa nr 18, Nowojowice (strzelin) Wrocław – trasa nr 19, Święta Katarzyna Wrocław – trasa nr 20
Węzły przesiadkowe	Zakrzów Kotowice, Siechnice, Galeria Dominikańska, Wrocław Popowice
Współczynnik wydłużenia	
Całkowite wzniesienie terenu	663 m
Całkowity spadek terenu	663 m
Najniższy punkt na trasie	101 m
Najwyższy punkt na trasie	253 m

3.24.3 Istotne problemy

Wytyczona trasa przebiega przez tereny zarządzane przez liczne instytucje w tym: Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, Starostwo Powiatowe, Lasy Państwowe, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej oraz Dolnośląski Zarząd Melioracji i Urządzeń

Wodnych. Jej realizacja powinna postępować odcinkami. Bardzo ważne jest, aby powstające odcinki były za sobą połączone zachowując wymóg spójności sieci.

Krótki odcinek głównej trasy obwodowej przebiega poza granicami WrOF. Wykonanie tego odcinka powinno leżeć w zainteresowaniu gminy Brzeg Dolny.

Niektóre odcinki prowadzące przez lasy, lub pola (wskazane w opisie) mogą napotkać na problemy formalno-prawne – brak możliwości finansowania z ZIT dróg służących również obsłudze pól uprawnych.

4. Trasy łącznikowe pomiędzy gminami na terenie WrOF oraz leżącymi poza WrOF

4.1 Trasa pomiędzy Jelczem Laskowice, a Oleśnicą

4.1.1 Opis

Trasa o charakterze II obwodnicy wschodnich okolic Wrocławia. Obwodowe połączenie pomiędzy miejscowościami Jelcz Laskowice i Oleśnica. Rozpoczyna się na styku z trasą nr 3 w Jelczu – Laskowicach na ul. Oleśnickiej, a kończy w Oleśnicy na połączeniu z trasą nr 5 na ul. Wojska Polskiego

Trasa rowerowa przechodzi przez następujące miejscowości: Grędzina, Ligota Mała, Zimnica, Ligota Wielka, Bystre. W Oleśnicy prowadzi ulicami Południową, 3 Maja, Kilińskiego oraz Sinapiusa. Zapewnia integrację z transportem kolejowym w ramach stacji kolejowej Oleśnica (sięgacz ulicami Reja i Kolejową).

4.1.2 Charakterystyka trasy

Tabela 25. Jelcz Laskowice - Oleśnica – trasa nr 4.1

Jelcz Laskowice - Oleśnica – trasa nr 4.1	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Jelcz Laskowice, skrzyżowanie ul. Witosa Oleśnicka
Koniec trasy	Oleśnica, skrzyżowanie ulic Matejki Wojska Polskiego
Gminy	Jelcz Laskowice, Oleśnica
Punkty styku z innymi trasami	Jelcz Laskowice – Wrocław – tras nr 3, Oleśnica Wrocław – tras nr 5,

Węzły przesiadkowe	Jelcz Laskowice – Oleśnica
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.1.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego, na dzień dzisiejszy, miejscami jest niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. Mościsko). Wąskie gardła to także mostki nad ciekami wodnymi oraz przejazd pod torami kolejowymi w Oleśnicy.

4.2 Trasa pomiędzy Nadolicami Wielkimi a Brzezią Łąką

4.2.1 Opis

To najkrótsze połączenie rowerowe pomiędzy trasą nr 3 w Nadolicach Wielkich a trasą nr 4 w Brzezi Łące. Już dzisiaj popularne wśród rowerzystów. Trasa prowadzi przez Wieściszów oraz przez kładkę nad rzeką Widawą.

4.2.2 Charakterystyka trasy

Tabela 26. Nadolice Wielkie Brzezia Łąka – trasa nr 4.2

Nadolice Wielkie Brzezia Łąka – trasa nr 4.2	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Nadolice Wielkie, skrzyżowanie ulic Wrocławska Rzeczna
Koniec trasy	Brzezia Łąka, skrzyżowanie ulic Wrocławska Kościelna
Gminy	Czernica, Długoleka
Punkty styku z innymi trasami	Jelcz Laskowice – Wrocław – tras nr 3, Brzezia Łąka Wrocław – tras nr 4
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia

Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.2.3 Istotne problemy

Droga w dużej części jest nieutwardzona. Stan przeprawy przez Widawę do analizy.

4.3 Trasa pomiędzy Skarszynom i Siedlcem

4.3.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 6 w Siedlcach, a główną trasą obwodową nr 24 w Skarszynie, może funkcjonować jako jedno z połączeń Wrocławia z Trzebnicą. Trasa prowadzi w ciągu drogi powiatowej numer 1371D przechodząc przez Godzieszową. Trasa prowadzi międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 9.

4.3.2 Charakterystyka trasy

Tabela 27. Skarszyn Siedlec – trasa nr 4.3

Skarszyn Siedlec – trasa nr 4.3	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Skarszyn
Koniec trasy	Stacja kolejowa Siedlec Trzebnicki
Gminy	Trzebnica, Długołęka
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Węgrów Wrocław – trasa nr 6
Węzły przesiadkowe	Siedlec Trzebnicki
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.3.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Zarządem Dróg Powiatowych. Na trasie wyniesienie.

4.4 Trasa pomiędzy Wilczynem i Siedlcem Trzebnickim

4.4.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 6 w Siedlcach, trasą nr 7 przy Wysokim Kościele (przecięcie drogi krajowej nr 5), a trasą nr 8 w Wilczynie. Trasa prowadzi przez następujące miejscowości: Pierwoszów, sąsiedztwo Wysokiego Kościoła, Piotrkowiczki, oraz Mienice. W części przebiega w ciągu drogi powiatowej numer 1365D oraz przez drogi leśne.

4.4.2 Charakterystyka trasy

Tabela 28. Wilczyn Siedlec Trzebnicki – trasa nr 4.4

Wilczyn Siedlec Trzebnicki – trasa nr 4.4	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Wilczyn, aleja Klonowa
Koniec trasy	Stacja kolejowa Siedlec Trzebnicki
Gminy	Trzebnica, Długoleka
Punkty styku z innymi trasami	Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8, Milicz (Trzebnica) Wrocław – trasa nr 7, Węgrów Wrocław – trasa nr 6
Węzły przesiadkowe	Siedlec Trzebnicki
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.4.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Zarządem Dróg Powiatowych, z Lasami Państwowymi oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad (przejście przez DK 5 oraz jej nowy ślad). Niektóre odcinki prowadzące przez lasy, lub pola (w okolicach Wilczyna) mogą napotkać na problemy formalno-prawne – brak możliwości finansowania z ZIT dróg służących również obsłudze pól uprawnych.

4.5 Trasa pomiędzy Trzebnicą a wsią Koniówko

4.5.1 Opis

Łącznik rowerowy prowadzący od trasy głównej nr 7 w kierunku Rudy Sułowskiej (Dolina Baryczy). Trasa prowadzi przez Koniówko, Koniowo, Domanowice, Brzyków, Nowy Dwór. Idzie w korytarzu drogi krajowej nr 15 oraz drogi powiatowej nr 1329D. Łączy Trzebnicę z rejonami wokół Sułowa (Stawy Milickie), służy głównie jako trasa o charakterze rekreacyjnym i turystycznym, prowadząc międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 9. Konieczność współpracy z powiatem milickim celem kontynuacji trasy.

4.5.2 Charakterystyka trasy

Tabela 29. Trzebnica Koniówko – trasa nr 4.5

Trzebnica Koniówko – trasa nr 4.5	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Trzebnica, skrzyżowanie ulic Milicka Prusicka
Koniec trasy	Koniówka, granica gminy Trzebnica
Gminy	Trzebnica, Prusice
Punkty styku z innymi trasami	Milicz (Trzebnica) Wrocław – trasa nr 7
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.5.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarządem Dróg Powiatowych.

4.6 Trasa pomiędzy Kuraszkowem a Trzebnicą

4.6.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 8 w Kuraszkowie, a trasą nr 7 w Trzebnicy, prowadzony w części drogą powiatową 1345D. Trasa prowadzi przez Marcinowo, Rzepotowice, Przeclawice.

Trasa jest jednym z wariantów prowadzenia trasy obwodowej nr 24: między Trzebnicą a Obornikami Śląskimi. Z wielu względów trasa obwodowa nr 24 proponowana jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 340. Przebieg drogą powiatową 1345D ma charakter rekreacyjny i turystyczny: występują tu liczne i spore nachylenia, przekrój drogi jest wąski, na odcinku od drogi na Piekary do Kuraszkowa droga jest nieutwardzona.

4.6.2 Charakterystyka trasy

Tabela 30. Kuraszków Trzebnica – trasa nr 4.6

Kuraszków Trzebnica – trasa nr 4.6	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Kuraszków, styk z trasą Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8
Koniec trasy	Trzebnica, Rynek
Gminy	Trzebnica, Oborniki
Punkty styku z innymi trasami	Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.6.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei. Odcinek (nieutwardzony) między drogą na Piekary a Kuraszkowem może napotkać na problemy formalno-prawne – brak możliwości finansowania z ZIT dróg służących również obsłudze pól uprawnych.

4.7 Trasa Nowy Dwór – Małuszyn

4.7.1 Opis

Łącznik prowadzący z Trzebnicy w kierunku Prusic - najbardziej bezpośrednie połączenie tych dwóch miejscowości. Trasa prowadzi od Nowego Dworu (ul. Prusicka) przez Małuszyn,

w większości wzdłuż drogi krajowej nr 5, a także nr 15, po śladzie dawnej kolejki wąskotorowej. Wymaga kontynuacji po stronie gminy Prusice.

4.7.2 Charakterystyka trasy

Tabela 31. Nowy Dwór Małuszów – trasa nr 4.7

Nowy Dwór Małuszów – trasa nr 4.7	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Małuszyn, granica gminy Trzebnica
Koniec trasy	Trzebnica, Rynek
Gminy	Trzebnica, Prusice
Punkty styku z innymi trasami	Kuraszków Trzebnica – trasa nr 4.6
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.7.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządcą gruntów pod dawnej kolei wąskotorowej.

4.8 Trasa Siemianice – Brzeźno

4.8.1 Opis

Łącznik prowadzący z Obornik Śląskich (Siemianic) do Brzeźna, przez Morzęcin Wielki, Morzęcin Mały. Łączy z trasą nr 9 w Siemianicach. Trasa o charakterze lokalnym, rekreacyjno-komunikacyjnym. W Morzęcinie Małym sięgacz do stacji kolejowej Osola. Fragment trasy będzie po drodze wojewódzkiej nr 342. Wymaga kontynuacji po stronie gminy Prusice.

4.8.2 Charakterystyka trasy

Tabela 32. Siemianice Brzeżno – trasa nr 4.8

Siemianice Brzeżno – trasa nr 4.8	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Siemianice, skrzyżowanie ulic Zachodniej Poznańskiej, styk z trasą Oborniki Śląskie Wrocław – trasa nr 9
Koniec trasy	Brzeżno, granica gminy Oborniki Śląskie
Gminy	Oborniki Śląskie, Prusice
Punkty styku z innymi trasami	Oborniki Śląskie – trasa nr 9
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.8.3 Istotne problemy

Przebieg trasy wymaga uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei.

4.9 Trasa Szewce - Paniowice

4.9.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 8 i 9 w Szewcach (ul. Strzeszowska i Długa), a trasą nr 24 (Szlak Odry) w Paniowicach (ul. Główna). Prowadzi w ciągu drogi wojewódzkiej nr 404 oraz drogi powiatowej nr 1362D., komunikując Szewce oraz Paniowice. Dodatkowo łączy ze stacją kolejową w Szewcach.

4.9.2 Charakterystyka trasy

Tabela 33. Szewce Paniowice – trasa nr 4.9

Szewce Paniowice – trasa nr 4.9	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Szewce, skrzyżowanie ulic Wrocławska Długa, styk z Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8
Koniec trasy	Paniowice, styk Szlak Odry – trasa nr 1
Gminy	Wisznia Mała, Oborniki Śląskie
Punkty styku z innymi trasami	Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8, Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9, Szlak Odry – trasa nr 1
Węzły przesiadkowe	Szewce
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.9.3 Istotne problemy

Przekroczenie linii kolejowej wymagać będzie uzgodnień z Polskimi Kolejami Państwowymi. Prowadzenie trasy w ciągu drogi wojewódzkiej oraz powiatowej skutkować będzie potrzebą uzgodnień z Zarządem Dróg Powiatowych oraz Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei.

4.10 Trasa z Miękini w kierunku Środy Śląskiej

4.10.1 Opis

Połączenie rowerowe biegnące w ciągu Szlaku św. Jakuba od Miękini (stacji kolejowej) w kierunku Środy Śląskiej – jest to fragment najkrótszej trasy z Miękini do Środy Śląskiej. W części przebiega przez drogi leśne. Wymaga kontynuacji po stronie gminy Środa Śląska.

4.10.2 Charakterystyka trasy

Tabela 34. Miękinia kierunek Środa Śląska – trasa nr 4.10

Miękinia kierunek Środa Śląska – trasa nr 4.10	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Miękinia
Koniec trasy	styk z granicą gminy Miękinia
Gminy	Miękinia, Środa Śląska
Punkty styku z innymi trasami	Miękinia Wrocław – trasa nr 11, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24
Węzły przesiadkowe	Miękinia
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.10.3 Istotne problemy

Połączenie będzie wymagało uzgodnień z Lasami Państwowymi. Realizacja tego odcinka powinna odbyć się w porozumieniu z przedstawicielami gminy Środa Śląska. Należy przeanalizować możliwość finansowania budowy ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych.

4.11 Trasa Kąty Wrocławskie – Leśnica (Wrocław)

4.11.1 Opis

Trasa łączy Kąty Wrocławskie z Leśnicą (najbardziej na zachód wysuniętą częścią Wrocławia), gdzie znajduje się stacja kolejowa. Łącznik biegnie lewym brzegiem Bystrzycy, przechodząc przez następujące miejscowości: Kąty Wrocławskie - Wszemiłowice – Stoszyce (droga wojewódzka nr 362), Bogdaszowice, Gałów, Leśnica. Przed Gałowem trasa biegnie drogami leśnymi, nieutwardzonymi. We Wrocławiu prowadzi ulicami Gromadzka, Miodowa, Trzmielowicka, Rubczaka.

4.11.2 Charakterystyka trasy

Tabela 35. Kąty Wrocławskie Leśnica – trasa nr 4.11

Kąty Wrocławskie Leśnica – trasa nr 4.11	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Kąty Wrocławskie, Skrzyżowanie ulic 1 Maja Wrocławskiej
Koniec trasy	Leśnica stacja kolejowa
Gminy	Kąty Wrocławskie, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24
Węzły przesiadkowe	Leśnica
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.11.3 Istotne problemy

Połączenie będzie wymagało uzgodnień z Lasami Państwowymi a także uzgodnienia z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei. Należy przeanalizować możliwość finansowania budowy odcinka Bogdaszowice – Gałów ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych.

4.12 Trasa z węzła A4 Pietrzykowice do Wrocławia

4.12.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy tras nr 15 w rejonie Nowej Wsi Wrocławskiej a trasą nr 17 we Wrocławiu na ul. Czekoladowej lub Powstańców Śląskich, w zależności od wariantu. Trasa prowadzi przez następujące miejscowości: Nową Wieś Wrocławską i Zabrodzie. Między Nową Wsią Wrocławską, a Zabrodziem droga nieutwardzona. We Wrocławiu biegnie w ciągu ulic: Zabrodzka, Wałbrzyska oraz Krzycka. Rozpoczyna swój bieg od drogi wojewódzkiej nr 348 oraz przebiega nad autostradą obwodnicą Wrocławia A8.

4.12.2 Charakterystyka trasy

Tabela 36. A4 Pietrzykowice Wrocław – trasa nr 4.12

A4 Pietrzykowice Wrocław – trasa nr 4.12	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	rejon zjazdu z autostrady A4 Pietrzykowice
Koniec trasy	pętla Krzyki, Wrocław
Gminy	Kąty Wrocławskie, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24
Węzły przesiadkowe	Leśnica
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.12.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei oraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Należy przeanalizować możliwość finansowania budowy odcinka Nowa Wieś Wrocławska – przejście nad obwodnicą Wrocławia A8 ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych

4.13 Trasa Kąty Wrocławskie – Krysztalowice (Sobótka)

4.13.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 14 w Kątach Wrocławskich a trasą nr 15 w Krysztalowicach. Trasa prowadzi przez następujące miejscowości: Krobielowice, Zachowice oraz Siedlakowice. Na odcinku Krobielowice – Zachowice w dużej mierze przebieg drogami nieutwardzonymi. Trasa prowadzi w ciągu drogi wojewódzkiej nr 346 oraz krzyżuje się z drogą krajową nr 35. W Siedlakowicach rozwidlanie – wariant alternatywny wzdłuż drogi krajowej nr 35, łączący najkrótszym przebiegiem z drogą na Sobótkę, albo do Krysztalowic, gdzie połączenie z trasą nr 15 prowadzącą na Sobótkę.

4.13.2 Charakterystyka trasy

Tabela 37. Kąty Wrocławskie Krysztalowice – trasa nr 4.13

Kąty Wrocławskie Krysztalowice – trasa nr 4.13	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Kąty Wrocławskie
Koniec trasy	Krysztalowice granica gminy Kąty Wrocławskie
Gminy	Kąty Wrocławskie, Sobótka
Punkty styku z innymi trasami	Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14, Sobótka Wrocław – trasa nr 15
Węzły przesiadkowe	Kąty Wrocławskie
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.13.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei oraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Należy przeanalizować możliwość finansowania budowy odcinka Krobielowice – Zachowice ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych

4.14 Trasa Krobielowice (Kąty Wrocławskie) - Żórawina Osiedle

4.14.1 Opis

Trasa o charakterze II obwodnicy południowo - zachodnich okolic Wrocławia. Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 14 w Kątach Wrocławskich, a główną trasą obwodową nr 24 w Żórawina Osiedle. Ponadto łączy z trasą nr 15 w Gniechowicach oraz trasami nr 16 i 17 w Kobierzycach. Prowadzi przez następujące miejscowości: Krobielowice, Gniechowice, Owsianka, Baki, Królikowice, Kobierzycy, Pełczyce, Wilczków oraz Galowice. Biegnie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 346 oraz drogi powiatowej nr 1956D. Dodatkowo krzyżuje się z linią kolejową oraz drogą krajową nr 8.

4.14.2 Charakterystyka trasy

Tabela 38. Krobielowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.14

Krobielowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.14	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Krobielowice, rejon Autostrady A4
Koniec trasy	Żórawian Osiedle, styka z główna trasa obwodową – trasa nr 24
Gminy	Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Wisznia Mała
Punkty styku z innymi trasami	Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14, Sobótka Wrocław – trasa nr 15 i 16, Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17, Główna trasa obwodowa – trasa nr 24
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.14.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei, Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządem Powiatu Wrocławskiego oraz Polskimi Kolejami Państwowymi.

4.15 Trasa Żórawina Osiedle – Ołtaszyn (Wrocław)

4.15.1 Opis

Łącznik pomiędzy trasą obwodową nr 24, Ołtasztnem (Wrocław). Biegnie przez Szukalice, Komorowice, Karwiany, Wysoką. Przejeżdża pod autostradą A4. We Wrocławiu biegnie ulicami Kutrzeby, Parafialną, gdzie następnie łączy się z trasą nr 18. Zapewnia komunikację rozbudowującym się siedliskom jak np. Karwiany.

4.15.2 Charakterystyka trasy

Tabela 39. Żórawina Osiedle Ołtaszyn – trasa nr 4.15

Żórawina Osiedle Ołtaszyn – trasa nr 4.15	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Żórawina Osiedle, styk z główną trasą obwodową – trasa nr 24
Koniec trasy	Wrocław, skrzyżowanie ulic Parafialna Grota Roweckiego
Gminy	Wisznia Mała, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – trasa nr 24, Żórawian Wrocław – trasa nr 18
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.15.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

4.16 Trasa Kąty Wrocławskie – Nowa Wieś Kącka (Stróża)

4.16.1 Opis

Trasa łączy Kąty Wrocławskie (styk z trasą nr 14) z Nową Wsią Kącką, a w dalszej odległości ze Stróżą i Mietkowem. W Kątach Wrocławskich rozpoczyna bieg przy stacji kolejowej, ulicami Spółdzielczą, Nowowiejską do Nowej Wsi Kąckiej, dalej przechodząc pod autostradą A4. Po przebiegu trasy prowadzi międzynarodowy szlak rowerowy EuroVelo 9. Konieczność współpracy z gminą Mietków celem kontynuacji trasy.

4.16.2 Charakterystyka trasy

Tabela 40. Kąty Wrocławskie Nowa Wieś Kącka – trasa nr 4.16

Kąty Wrocławskie Nowa Wieś Kącka – trasa nr 4.16	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h

Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	stacja kolejowa Kąty Wrocławskie
Koniec trasy	Nowa Wieś Kącka, granica gminy Kąty Wrocławskie
Gminy	Kąty Wrocławskie, Mietków
Punkty styku z innymi trasami	Kąty Wrocławskie – trasa nr 14, Kąty Wrocławskie Krysztalowice – trasa nr 4.13
Węzły przesiadkowe	Kąty Wrocławskie
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.16.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.

4.17 Trasa Ratowice - Kotowice

4.17.1 Opis

Ważny łącznik przez Odrę, komunikujący trasę nr 1 w Ratowicach z trasą nr 23 w Kotowicach (prawo- i lewobrzeżne przebiegi Szlaku Odry) poprzez Śluzę Ratowice. Połączenie będzie głównie drogami nieutwardzonymi, przez lasy i pola.

4.17.2 Charakterystyka trasy

Tabela 41. Ratowice Kotowice – trasa nr 4.17

Ratowice Kotowice – trasa nr 4.17	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Szlak Odry – trasa nr 1
Koniec trasy	Szlak Odry – trasa nr 23
Gminy	Jelcz Laskowice, Siechnice
Punkty styku z innymi trasami	Szlak Odry – trasa nr 1 23
Węzły przesiadkowe	

Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.17.3 Istotne problemy

Przeprowadzenie trasy rowerowych przez Śluzę Ratowice musiało uzyskać zgodę Dolnośląskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych. Trzeba przeanalizować możliwość finansowania budowy ze środków ZIT, które nie zezwalają na finansowanie drogi służącej również obsłudze pól uprawnych

4.18 Trasa Strzeblów – Sobótka Górka (Sady)

4.18.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 16 (d. stacja kolejowa w Strzeblowie /Sobótce Zachodniej), a trasą nr 15 w Sobótce Górcie. Łącznik prowadzi ulicami Zmorskiego i Jana Pawła II, a następnie w kierunku Sadów, pokrywając się z przebiegiem międzynarodowej trasy rowerowej EuroVelo 9. Konieczność współpracy z gminą Marcinowice celem kontynuacji trasy.

4.18.2 Charakterystyka trasy

Tabela 42. Strzeblów Sobótka Górka – trasa nr 4.18

Strzeblów Sobótka Górka – trasa nr 4.18	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Sobótka Górka ul. Zmorskiego, styk z Sobótka Wrocław – trasa nr 15
Koniec trasy	styk z granica gminy, ul. Granitowa
Gminy	Sobótka, Marcinowice
Punkty styku z innymi trasami	Sobótka Wrocław – trasa nr 15 I 16
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia

Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.18.3 Istotne problemy

Brak.

4.19 Trasa (Jelcz-Laskowice) - (Bystrzyca)

4.19.1 Opis

Łącznik rowerowy trasy nr 1 (droga wojewódzka nr 455) z Janikowem w województwie opolskim (w dalszej odległości z Bystrzycą i Opolem). Przebiega przez Stanków. Droga prowadzi przez las, utwardzona.

4.19.2 Charakterystyka trasy

Tabela 43. Jelcz Laskowice Bystrzyca – trasa nr 4.19

Jelcz Laskowice Bystrzyca – trasa nr 4.19	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	droga wojewódzka nr 455, styk z Szlak Odry – trasa nr 1
Koniec trasy	styk z granica gminy, kierunek Janików
Gminy	Jelcz Laskowice, Oława
Punkty styku z innymi trasami	Sobótka Wrocław – trasa nr 15 I 16
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.19.3 Istotne problemy

Brak.

4.20 Trasa Karwiany - Wysoka - Ołtaszyn (Wrocław)

4.20.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 17 we Wrocławiu, a Bielanami Wrocławskimi i Karwianami. We Wrocławiu przebieg ulicami Ołtaszyńską, Wojszycką, Wyścigową, (przekroczenie drogi krajowej nr 98) Waligórskiego. Na ul. Powstańców Śląskich połączenie z trasą nr 17. Na odcinku Wysoka – Ślęza prowadzi ulicami Pszenną i Radosną jako jeden z wariantów przejścia przez autostradę A4 w rejonie Bielany Wrocławskich (patrz opis trasy nr 17). Między Ślężą a Wysoką przejazd nad A4. W Ślężie rozwidlenie na Bielany Wrocławskie oraz Karwiany.

4.20.2 Charakterystyka trasy

Tabela 44. Karwiany Wysoka Ołtaszyn – trasa nr 4.20

Karwiany Wysoka Ołtaszyn – trasa nr 4.20	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Karwiany, styk z Żórawina Osiedle Wrocław – tras nr 4.15
Koniec trasy	Wrocław, pętla Krzyki, styk z Sobótka Wrocław – trasa nr 16
Gminy	Kobierzyce, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Sobótka Wrocław – trasa nr 16, Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17, Żórawina Osiedle Wrocław – tras nr 4.15
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

4.20.3 Istotne problemy

Wąski wiadukt nad A4. Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

5. Inne trasy przebiegające w granicach poszczególnych gmin WrOF

5.1 Trasa Skalka – Smolec (gmina Kąty Wrocławskie)

5.1.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą obwodową nr 24 w Skalce trasą nr 14 w Smolcu. Trasa przechodzi przez Kębłowice oraz Krzeptów, gdzie znajdują się tereny o intensywnej zabudowie. Ponadto trasą prowadzi międzynarodowy szlak EuroVelo 9.

5.1.2 Charakterystyka trasy

Tabela 45. Skalka Smolec – trasa nr 5.1

Skalka Smolec – trasa nr 5.1	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Skalka, styk z Główna trasa obwodową – nr trasy 24
Koniec trasy	Smolec, Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14
Gminy	Kąty Wrocławskie, Wrocław
Punkty styku z innymi trasami	Główna trasa obwodowa – nr trasy 24, Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

5.1.3 Istotne problemy

Szerokość pasa drogowego jest miejscami obecnie niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. przewężenie przy lotnisku).

5.2 Trasa Biestrzyków - Św. Katarzyna (gmina Św. Katarzyna)

5.2.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasą nr 18 w Biestrzykowie, a trasą nr 20 w Świętej Katarzynie. Trasa prowadzi przez Żerniki Wrocławskie (tu połączenie także z trasą nr 19) oraz Smardzów. Krzyżuje się z linią kolejową oraz drogą wojewódzką nr 395. Zintegrowana z transportem kolejowym poprzez stację kolejową Żerniki Wrocławskie.

5.2.2 Charakterystyka trasy

Tabela 46. Biestrzyków Święta Katarzyna – trasa nr 5.2

Biestrzyków Święta Katarzyna – trasa nr 5.2	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Biestrzyków, styk z Żórawina Wrocław – trasa nr 18
Koniec trasy	Święta Katarzyna, styk z Święta Katarzyna Wrocław – trasa nr 20
Gminy	Siechnice
Punkty styku z innymi trasami	Nowojowice (Strzelin) Wrocław – trasa nr 19, Żórawina Wrocław – trasa nr 18, Święta Katarzyna Wrocław – trasa nr 20
Węzły przesiadkowe	Smardzów Wrocławski
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

5.2.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei oraz z Polskimi Kolejami Państwowymi. Szerokość pasa drogowego jest miejscami obecnie niewystarczająca dla prowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Zasadne jest zatem przeprowadzenie analizy własnościowej oraz finansowej, dzięki której wskazane zostaną możliwe rozwiązania dla trasy rowerowej. Taka analiza powinna poprzedzać opracowanie projektów budowlano – technicznych (np. w Żernikach Wrocławskich).

5.3 Trasa Jelcz – Jelcz (gmina Jelcz-Laskowice)

5.3.1 Opis

Łącznik rowerowy między trasą nr 1 (Szlak Odry, ul. Leśna), a trasą nr 2 (ul. Wrocławska) prowadzącą do centrum Jelcza-Laskowice. Trasa biegnie ulicą Oławską, po drodze wojewódzkiej nr 455.

5.3.2 Charakterystyka trasy

Tabela 47. Jelcz Jelcz – trasa nr 5.3

Jelcz Jelcz – trasa nr 5.3	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Jelcz Laskowice, ul. Leśna, styk z Szlak Odry – trasa nr 1
Koniec trasy	Jelcz Laskowice, ul Wrocławska, styk z Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2
Gminy	Jelcz Laskowice
Punkty styku z innymi trasami	Szlak Odry – trasa nr 1, Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2
Węzły przesiadkowe	
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

5.3.3 Istotne problemy

Przebieg trasy będzie wymagał uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei

5.4 Trasa Ratowice – Jelcz-Laskowice (gmina Jelcz-Laskowice)

5.4.1 Opis

Łącznik rowerowy pomiędzy trasami 1 i 2 w Ratowicach, a trasą nr 3 w Miłoszycach oraz trasą nr 2 w Jelczu-Laskowicach. Rozpoczyna bieg na skrzyżowaniu ulic Akacyjowa / Wrocławska / Odrzańska w Ratowicach (trasa nr 1), pokonuje fragment drogi wojewódzkiej nr 455 (trasa nr 2), dalej dochodzi ul. Japońską do terenów przemysłowych gdzie rozwidla się: (1) dojazd do stacji

kolejowej Miłoszyce ul. Zachodnią dojazd od trasy nr 3 ul. Główną, (2) dojazd do Jelcza-Laskowice ulicami Inżynierska, Aleja Młodych, Oławska (trasa nr 2), dojazd do stacji kolejowej Jelcz-Laskowice przez osiedle.

5.4.2 Charakterystyka trasy

Tabela 48. Ratowice Jelcz Laskowice – trasa nr 5.4

Ratowice Jelcz Laskowice – trasa nr 5.4	
Długość	do uzupełnienia
Prędkość projektowa	30 km/h
Szerokość	3 m
Min. promień łuku poziomego	22 m
Stopień trudności trasy	łatwa, dla wszystkich rodzajów rowerzystów i rodzin z dziećmi
Początek trasy	Ratowice, styk z Szlak Odry – trasa nr 1 i Jelcz Laskowice – trasa nr 2
Koniec trasy	Miłoszyce, styk z Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 3
Gminy	Jelcz Laskowice
Punkty styku z innymi trasami	Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2, Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 3
Węzły przesiadkowe	Jelcz Miłoszyce
Współczynnik wydłużenia	do uzupełnienia
Całkowite wzniesienie terenu	do uzupełnienia
Całkowity spadek terenu	do uzupełnienia
Najniższy punkt na trasie	do uzupełnienia
Najwyższy punkt na trasie	do uzupełnienia

5.4.3 Istotne problemy

Przebieg tras będzie wymagał uzgodnień z Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei oraz Polskimi Kolejami Państwowymi – dojazd do stacji od strony południowej mocno utrudniony (przejście podziemne).

6. Spis tras rowerowych

Tabela 1. Szlak odry - trasa nr 1.....	19
Tabela 2. Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 2.....	20
Tabela 3. Jelcz Laskowice Wrocław – trasa nr 3.....	21
Tabela 4. Brzezia Łąka Wrocław – trasa nr 4.....	23
Tabela 5. Oleśnica Wrocław – trasa nr 5.....	24
Tabela 6. Węgrów Wrocław – trasa nr 6.....	25
Tabela 7. Trzebnica Wrocław – trasa nr 7.....	26
Tabela 8. Kuraszków (Prusice) Wrocław – trasa nr 8.....	28
Tabela 9. Siemianice (Oborniki Śląskie) Wrocław – trasa nr 9.....	29
Tabela 10. Głóska (Brzeg Dolny) Wrocław – trasa nr 10.....	30
Tabela 11. Miękinia Wrocław – trasa nr 11.....	31
Tabela 12. Źródła (Środa Śląska) Wrocław – trasa nr 12.....	33
Tabela 13. Samotwór Wrocław – trasa nr 13.....	34
Tabela 14. Kąty Wrocławskie Wrocław – trasa nr 14.....	35
Tabela 15. Sobótka Wrocław – trasa nr 15.....	36
Tabela 16. Sobótka w ciągu linii kolejowej Wrocław – trasa nr 16.....	37
Tabela 17. Kobierzyce Wrocław – trasa nr 17.....	39
Tabela 18. Żórawina Wrocław – trasa nr 18.....	40
Tabela 19. Nowojowice (Strzelin) Wrocław – trasa nr 19.....	41
Tabela 20. Święta Katarzyna Wrocław – trasa nr 20.....	42
Tabela 21. Siechnice Wrocław – trasa nr 21.....	43
Tabela 22. Siechnice Wrocław – trasa nr 22.....	44
Tabela 23. Szlak Odry – trasa nr 23.....	46
Tabela 24. Główna trasa obwodowa – trasa nr 24.....	50
Tabela 25. Jelcz Laskowice - Oleśnica – trasa nr 4.1.....	51
Tabela 26. Nadolice Wielkie Brzezia Łąka – trasa nr 4.2.....	52
Tabela 27. Skarszyn Siedlec – trasa nr 4.3.....	53
Tabela 28. Wilczyn Siedlec Trzebnicki – trasa nr 4.4.....	54
Tabela 29. Trzebnica Koniówko – trasa nr 4.5.....	55
Tabela 30. Kuraszków Trzebnica – trasa nr 4.6.....	56
Tabela 31. Nowy Dwór Małuszów – trasa nr 4.7.....	57
Tabela 32. Siemianice Brzeźno – trasa nr 4.8.....	58
Tabela 33. Szewce Paniowice – trasa nr 4.9.....	59
Tabela 34. Miękinia kierunek Środa Śląska – trasa nr 4.10.....	60
Tabela 35. Kąty Wrocławskie Leśnica – trasa nr 4.11.....	61
Tabela 36. A4 Pietrzykowice Wrocław – trasa nr 4.12.....	62
Tabela 37. Kąty Wrocławskie Kryszałowice – trasa nr 4.13.....	63
Tabela 38. Krobielowice Żórawina Osiedle – trasa nr 4.14.....	64
Tabela 39. Żórawina Osiedle Ołtaszyn – trasa nr 4.15.....	65
Tabela 40. Kąty Wrocławskie Nowa Wieś Kącka – trasa nr 4.16.....	65
Tabela 41. Ratowice Kotowice – trasa nr 4.17.....	66

Tabela 42. Strzeblów Sobótka Górka – trasa nr 4.18.....	67
Tabela 43. Jelcz Laskowice Bystrzyca – trasa nr 4.19.....	68
Tabela 44. Karwiany Wysoka Ołtaszyn – trasa nr 4.20	69
Tabela 45. Skałka Smolec – trasa nr 5.1.....	70
Tabela 46. Biestrzyków Święta Katarzyna – trasa nr 5.2.....	71
Tabela 47. Jelcz Jelcz – trasa nr 5.3.....	72
Tabela 48. Ratowice Jelcz Laskowice – trasa nr 5.4.....	73

7. Spis fotografii

Zdjęcie 1: Droga dla rowerów	15
Zdjęcie 2: Pas dla rowerów	15
Zdjęcie 3: Droga dla pieszych i rowerów.....	16
Zdjęcie 4: Strefa ruchu uspokojonego	16