

ZIELONE MAZOWSZE

ALEKSANDER BUCZYŃSKI, TADEUSZ KOPTA
RAFAŁ MUSZCZYŃKO, GRZEGORZ ROMANIK, WOJCIECH SZYMALSKI
UL. NOWOGRODZKA 46 LOK. 6, 00-695 WARSZAWA
<http://www.zm.org.pl>, biuro@zm.org.pl

KONCEPCJA SIECI TRAS ROWEROWYCH NA TERENIE DZIELNICY BIAŁOLEKA M.ST. WARSZAWY

GRUDZIEŃ 2008

Spis treści

1. Wprowadzenie	6
1.1. Geneza i zawartość koncepcji	6
1.1.1. Geneza opracowania	6
1.1.2. Struktura opracowania	6
1.1.3. Dokumenty związane	7
1.2. Podstawy planowania tras rowerowych	8
1.2.1. Rola roweru w systemie transportowym miasta	8
1.2.2. Program 5 wymogów	8
1.2.3. Składniki systemu rowerowego	9
1.2.4. Wybór sposobu prowadzenia ruchu rowerowego	10
2. Analiza stanu istniejącego i uwarunkowań	12
2.1. Obecna infrastruktura rowerowa na terenie Dzielnicy	12
2.1.1. Istniejące drogi dla rowerów	12
2.1.2. Nawierzchnia dróg dla rowerów	13
2.1.3. Szlaki rowerowe i trasy nieformalne	14
2.1.4. Utrudnienia i przeszkody na trasach rowerowych	14
2.2. Nateżenie i rozkład ruchu rowerowego	18
2.3. Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów	21
2.4. Kluczowe problemy	23
2.5. Ocena użytkowników rowerów	23
2.6. Uwarunkowania planistyczne	24
2.6.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa	24
2.6.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy	24
2.6.3. Ścieżki rowerowe w obowiązujących planach	26
2.6.4. Inne istotne zapisy	33
2.6.5. Projekty planów wyłożone do wglądu publicznego	36
2.6.6. Parkowanie rowerów	36
2.6.7. Podsumowanie	37
2.7. Pozostałe uwarunkowania realizacji tras rowerowych	37
2.7.1. Główne przeszkody terenowe	37
2.7.2. Warunki techniczne dla dróg publicznych	38
2.7.3. Planowane inwestycje	39
3. Sieć tras rowerowych	40
3.1. Ogólna charakterystyka sieci	40
3.1.1. Przyjęte założenia	40
3.1.2. Hierarchia tras rowerowych	41
3.2. Podział według sposobu prowadzenia	43
3.2.1. Drogi rowerowe w pasie drogowym	43
3.2.2. Drogi rowerowe w ulicach projektowanych	43
3.2.3. Pasy rowerowe w jezdni	43

3.2.4.	Drogi rowerowe poza pasem drogowym	44
3.2.5.	Adaptacja dróg polnych i leśnych	44
3.2.6.	Drogi rowerowe wyznaczone w MPZP lub SUIKZP szczególnie trudne w realizacji	44
3.2.7.	Uspokojenie ruchu w ulicach istniejących	44
3.2.8.	Uspokojenie ruchu w ulicach projektowanych	44
3.2.9.	Małe i mini- ronda	45
3.3.	Opis tras	45
3.3.1.	Ul. Aluzyjna	45
3.3.2.	Ul. Annopol	45
3.3.3.	Ul. Białołęcka, Nowobiałołęcka	46
3.3.4.	Ul. Bobrowa	47
3.3.5.	Ul. Bohaterów	47
3.3.6.	Ul. Chudoby	48
3.3.7.	Ul. Ćmielowska	48
3.3.8.	Ul. Dzierżońska, Misyjna, Rów Winnicki	49
3.3.9.	Ul. Głębocka	49
3.3.10.	Ul. Grzymalitów	49
3.3.11.	Ul. Inowłodzka	50
3.3.12.	Kanał Bródnowski	50
3.3.13.	Kanał Henrykowski	51
3.3.14.	Kanał Markowski (rzeka Długa)	51
3.3.15.	Kanał Żerański	51
3.3.16.	Ul. Klasyków	53
3.3.17.	Ul. Kobiałka	53
3.3.18.	Ul. Kołacińska – Szynowa	54
3.3.19.	Ul. Marywilska, Czołowa, Polnych Kwiatów	54
3.3.20.	Ul. Mehoffera i Mehoffera-bis	55
3.3.21.	Ul. Modlińska	57
3.3.22.	Ul. Myśluborska - Strumykowa	58
3.3.23.	Trasa Mostu Północnego, ul. Obrazkowa	60
3.3.24.	Ul. Olesin	60
3.3.25.	Ul. Ordonówny	60
3.3.26.	Park Leśny Henryków i Dąbrówka	61
3.3.27.	Ul. Płochocińska	61
3.3.28.	Port Żerański	62
3.3.29.	Ul. Proletariaczyków	62
3.3.30.	Rów Brzeziński	62
3.3.31.	Ul. Światowida	63
3.3.32.	Ul. Świderska	63
3.3.33.	Ul. Toruńska	64
3.3.34.	Prawobrzeżny szlak Wisły	64
3.3.35.	Ul. Wałuszewska	66
3.3.36.	Wzdłuż linii kolejowej E-65, ul. Kątskiego, Podkładowa, Zawiślańska	67
3.3.37.	Ul. Zdziarska	67
3.4.	Rozwiązania szczególne dla Zielonej Białołęki	67
3.4.1.	Możliwe warianty rozwoju sieci tras rowerowych	68
3.4.2.	Wariant preferowany	69
3.4.3.	Kontekst polityki zagospodarowania przestrzennego	72

3.5.	Propozycje korekt w planach zagospodarowania przestrzennego . . .	72
3.5.1.	Ścieżki rowerowe w obowiązujących planach	72
3.5.2.	Ścieżki rowerowe w projektowanych planach	74
4.	Etapowanie i oszacowanie kosztów realizacji koncepcji	77
4.1.	Przyjęte zasady etapowania	77
4.2.	Przyjęte wskaźniki kosztów	79
4.3.	Etap I	83
4.3.1.	Drogi dla rowerów	83
4.3.2.	Pasy dla rowerów	83
4.3.3.	Uspokojenie ruchu	84
4.3.4.	Podsumowanie etapu	85
4.4.	Etap II	85
4.4.1.	Drogi dla rowerów	85
4.4.2.	Adaptacja dróg polnych lub leśnych	86
4.4.3.	Kładki pieszo-rowerowe	87
4.4.4.	Podsumowanie etapu	87
4.5.	Etap III	87
4.5.1.	Drogi dla rowerów	87
4.5.2.	Kładki pieszo-rowerowe	89
4.5.3.	Podsumowanie etapu	89
4.6.	Podsumowanie kosztów	89
	Bibliografia	90
A.	Raport z konsultacji społecznych	92
A.1.	Ankieta	92
A.1.1.	Metryczka respondenta	92
A.1.2.	Ocena stanu istniejącego	94
A.1.3.	Ocena koncepcji	96
A.2.	Uwagi zgłoszone w ankiecie	100
A.2.1.	Jakich tras rowerowych brakuje w koncepcji?	100
A.2.2.	Jakie elementy koncepcji są niepotrzebne?	108
A.2.3.	Rozwiązania odmienne od zaproponowanych w koncepcji	110
A.2.4.	Inne uwagi	112
A.3.	Uwagi zgłoszone w innym trybie	117
A.3.1.	Uwagi Stowarzyszenia Moja Białołęka	117
A.3.2.	Protest ws. Kanału Henrykowskiego	119
B.	Uzyskane opinie	121
B.1.	Wprowadzenie	121
B.2.	Kopie otrzymanych opinii	122
B.3.	Stanowisko autorów koncepcji	141
	Opinia Inżyniera Ruchu	141
	Opinia Biura Drogownictwa i Komunikacji	141
	Opinia Zarządu Dróg Miejskich	141
	Opinia Zarządu Transportu Miejskiego	142
	Opinia GDDKiA i Transprojekt Warszawa	143
	Opinia Wydziału Ochrony Środowiska	143
	Opinia Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych	143
	Opinia Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej	144
	Opinia PKP	144
	Opinia Vattenfall	144

1. Wprowadzenie

1.1. Geneza i zawartość koncepcji

1.1.1. Geneza opracowania

Opracowanie koncepcji sieci tras rowerowych dla Miasta Stołecznego Warszawy – Dzielnicy Białołęka (zwanej dalej koncepcją) wykonało Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” na zamówienie Miasta Stołecznego Warszawy – Dzielnicy Białołęka, zgodnie z umową nr BIA/I/1/19/25/08 z dnia 27 lutego 2008 r.

W pracach nad koncepcją uczestniczyli mgr Aleksander Buczyński (analiza bezpieczeństwa, opis tras, redakcja opracowania, konsultacje społeczne), dr inż. Tadeusz Kopta (opis tras, oszacowanie kosztów, korekta merytoryczna opracowania), inż. Rafał Muszczyński (pomiar ruchu, analiza projektów drogowych), Grzegorz Romanik (pomiar ruchu, inwentaryzacja istniejącej infrastruktury, analiza dokumentów planistycznych) oraz mgr Wojciech Szymalski (analiza dokumentów planistycznych).

Autorzy oparli proponowane w koncepcji rozwiązania nie tylko na podstawach teoretycznych i zaleceniach z dziedziny inżynierii ruchu i drogownictwa. Równorzędną rolę odegrały udokumentowane wzorce, doświadczenia i dobre praktyki wypracowane w krajach takich jak Holandia czy Dania, omówione w 1.2, a szerzej w obszernej literaturze przedmiotu (m.in. [CROW 07] i [VD 00]). Dzięki konsekwentnej i długofalowej polityce rower awansował tam do roli pełnoprawnego środka transportu. Nie mógłby jej odgrywać bez infrastruktury o odpowiednich parametrach nie tylko ilościowych, ale i jakościowych. Stopniowo praktyki te są przenoszone do innych krajów, w tym Polski. Udana realizacja m.in. w Krakowie i Gdańsku [Hyła 06] wskazuje na uniwersalność tych wzorców i możliwość ich adaptacji do lokalnych uwarunkowań.

1.1.2. Struktura opracowania

Niniejszy dokument stanowi koncepcję sieci tras rowerowych dla Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy. Koncepcja ta składa się z ... rozdziałów, ... dodatków oraz załącznika graficznego.

Pierwszy z rozdziałów stanowi wprowadzenie do całości, przybliża m.in. założenia, cele i strukturę opracowania. Pełni też rolę streszczenia. W dalszej części rozdziału naszkicowane zostały podstawy teoretyczne planowania sieci tras rowerowych, wynikające z doświadczeń krajów europejskich w dziedzinie rozwoju komunikacji rowerowej.

W rozdziale drugim przedstawiono analizę stanu istniejącego komunikacji rowerowej na terenie dzielnicy Białołęka – streszczenie wyników inwen-

taryzacji infrastruktury rowerowej, pomiarów ruchu rowerowego i analizy bezpieczeństwa ruchu – jak również uwarunkowań planistycznych i prawno-technicznych.

Zasadniczą część rozdziału trzeciego stanowi opis poszczególnych tras zawartych w koncepcji, wraz ze wskazówkami co do sposobu ich realizacji, etapowania oraz możliwości integracji z innymi inwestycjami. Rozdział ten omawia także przyjęte założenia i hierarchię tras w obrębie sieci i wyjaśnia zastosowane rozróżnienie tras według ich rodzaju i sposobu prowadzenia (drogi rowerowe w pasie drogowym i poza nim, pasy rowerowe na jezdni, ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią itp.)

Rozdział czwarty zawiera propozycję etapowania koncepcji, czyli podziału elementów sieci tras rowerowych według kolejności ich realizacji. W rozdziale tym podjęto także próbę oceny rodzaju robót i kosztów ich wykonania, co umożliwi orientację w wielkości przedsięwzięcia jakim jest budowa tras rowerowych.

W finalnej redakcji koncepcji na końcu dokumentu włączony zostanie także raport z konsultacji społecznych, wraz z krótkim ustosunkowaniem się do zgłoszonych uwag.

Załącznik graficzny przedstawia docelową sieć tras rowerowych na podkładzie topograficznym w skali 1:10 000.

1.1.3. Dokumenty związane

Uzupełnienie niniejszej koncepcji stanowią następujące opracowania:

- **Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej na terenie Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy**, zawierająca szczegółowy opis stanu infrastruktury rowerowej na lipiec 2008 r. Dokument ten opisuje istniejące trasy rowerowe, szerokość i nawierzchnię poszczególnych odcinków oraz występujące utrudnienia i przeszkody, takie jak uskoki, nierówności nawierzchni, naruszenia skrajni, braki w oznakowaniu czy ograniczenia widoczności.
- **Pomiar ruchu rowerowego na terenie Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy**, relacjonujący wyniki badań natężenia i kierunków ruchu rowerowego, zarówno w skali całej dzielnicy jak i poszczególnych kluczowych skrzyżowań.
- **Analiza bezpieczeństwa ruchu rowerowego na terenie Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy**, przedstawiająca dane o odnotowanych zdarzeniach drogowych (wypadkach i kolizjach) z udziałem rowerzystów w latach 2004-2006.

Oryginalny zakres prac wyspecyfikowany w ofercie zawierał ponadto **Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej**, uzupełniające zapisy przepisów ogólnych poprzez wprowadzenie szczegółowych parametrów i zasad projektowania i wykonawstwa infrastruktury rowerowej. W międzyczasie jednak firma Transeko sp.j. na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta opracowała „*Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie*” [Transeko 08], pokrywające się merytorycznie z zakresem planowanych standardów. W związku z powyższym, po uzgodnieniu z przedstawicielami Urzędu Dzielnicy na spotkaniu 1 grudnia 2008 r.,

zrezygnowaliśmy z załączania do koncepcji standardów autorskich, w zamian rekomendując stosowanie standardów ogólnomiejskich, jako nadrzędnych.

1.2. Podstawy planowania tras rowerowych

1.2.1. Rola roweru w systemie transportowym miasta

W wielu miastach europejskich rower stanowi istotny środek transportu. W Amsterdamie czy Kopenhadze co trzecia, a w Delft czy Gröningen nawet co druga podróż wykonywana jest na rowerze. Rower staje się popularny nie tylko w tradycyjnie kojarzonych z rowerami Holandii i Danii. W Dublinie dla 11% mieszkańców rower jest głównym środkiem dojazdu do pracy [KE 00]. W Berlinie udział ruchu rowerowego w ogóle podróży przekroczył 10%.

Miasta Europy Zachodniej dostarczają licznych przykładów, że rola roweru w systemie komunikacyjnym nie wynika wyłącznie z uwarunkowań zewnętrznych, ale może być kształtowana przez działania władz miasta, a w szczególności przez jakość infrastruktury rowerowej. W Berlinie w ciągu 5 lat udział ruchu rowerowego wzrósł z 6% do 10%, w Strasburgu w ciągu 6 lat z 8% do 12%, w Kopenhadze w ciągu 4 lat z 28% do 34%. Znacząca rola transportu rowerowego jest możliwa nawet w miastach o niesprzyjających warunkach klimatycznych – np. w Oulu w północnej Finlandii przejazdy rowerem stanowią 25% ogółu podróży.

Korzyści wynikające ze zwiększonego użytkowania roweru są bardzo różnorodne:

- ekonomiczne – zmniejszenie wydatków na transport zarówno w budżetach domowych (wydatki na dojazdy) jak i w budżecie miasta (wydatki na infrastrukturę);
- ekologiczne – ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zużycia surowców nieodnawialnych;
- zdrowotne – zapewnienie niezbędnej codziennej dawki ruchu, ograniczenie skażenia środowiska;
- społeczne – demokratyzacja transportu poprzez umożliwienie niezależnego poruszania się po mieście, a co za tym idzie ułatwienie dostępu do edukacji, pracy i rozrywki bez względu na wiek i zasobność portfela, a także stworzenie dzieciom, młodzieży i dorosłym możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu.

1.2.2. Program 5 wymogów

Przy tworzeniu niniejszej koncepcji oparto się na tzw. programie pięciu wymogów, opracowanym przez holenderskie Centrum Badań i Standaryzacji Kontraktów Inżynierii Lądowej i Ruchu [CROW 99] i powszechnie stosowanym w wielu krajach europejskich.

Zgodnie z rekomendacjami CROW, infrastruktura rowerowa musi spełniać następujące kryteria:

- **Spójność** – system rowerowy tworzy spójną całość i obejmuje wszystkie źródła i cele podróży rowerowych, poszczególne trasy zachowują ciągłość;

na poziomie konkretnych rozwiązań technicznych użytkownik powinien móc łatwo znaleźć drogę i rozumieć logikę sieci.

- **Bezpośredniość** – infrastruktura rowerowa oferuje rowerzystom najbardziej bezpośrednie połączenia, bez niepotrzebnego nadkładania drogi (tak, aby objazdy były jak najkrótsze).
- **Atrakcyjność** – infrastruktura rowerowa jest tak zaprojektowana i dopasowana do otoczenia, że jazda na rowerze jest atrakcyjna; w tym kryterium mieści się również poczucie społecznego bezpieczeństwa (oświetlenie, brak zagrożenia napadami).
- **Bezpieczeństwo** – infrastruktura rowerowa gwarantuje bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno rowerzystów, jak i innych użytkowników dróg, minimalizując liczbę wypadków i kolizji drogowych.
- **Wygoda i komfort** – infrastruktura rowerowa umożliwia szybki i wygodny przepływ ruchu rowerowego, a korzystanie z niej nie wymaga od użytkownika nadmiernego lub nieregularnego wysiłku fizycznego (np. częstego zatrzymywania się, stromych podjazdów).

Przyjmuje się, że jeśli choć jeden z głównych wymogów (spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo czy komfort) nie jest spełniony, to infrastruktura rowerowa musi zostać przebudowana.

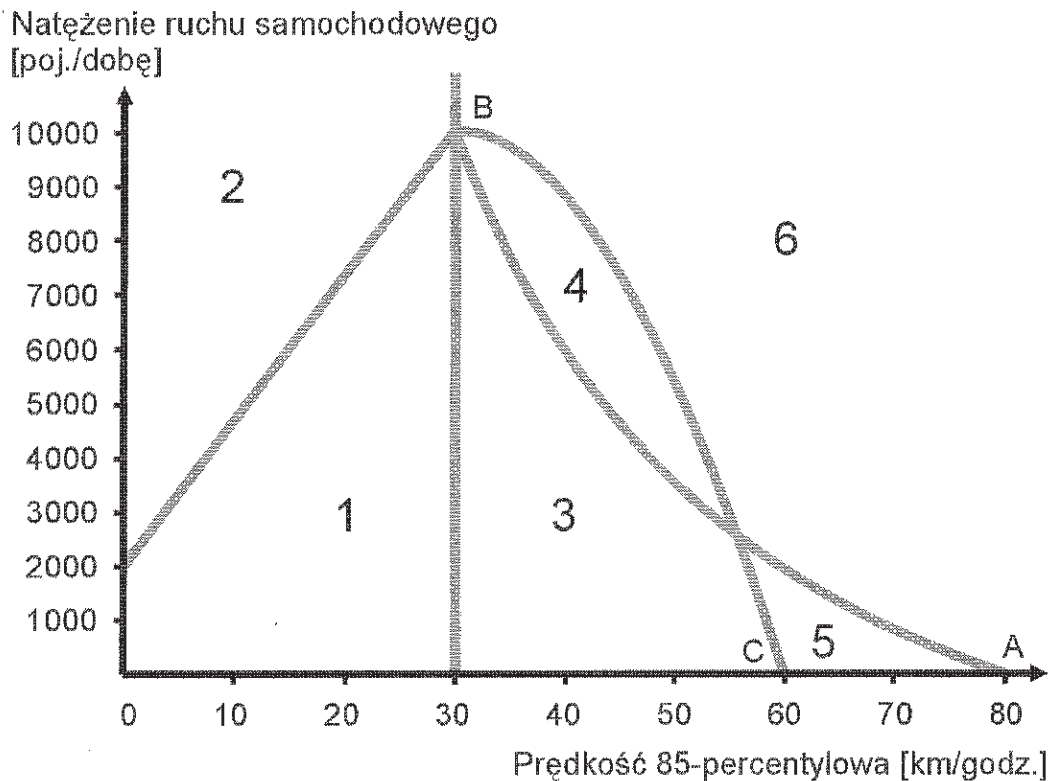
1.2.3. Składniki systemu rowerowego

Zgodnie z zasadą hierarchicznego systemu funkcjonalnego, można wyróżnić następujące składniki systemu tras rowerowych:

- układ wysokiej klasy tras głównych o minimalnej prędkości projektowej 30 km/godz., wynikający z układu ogólnomiejskiego i regionalnego, zapewniający szybki dojazd do centrum miasta z różnych kierunków i obsługujący większość typowych podróży;
- trasy lokalne – drogi rowerowe o prędkości projektowej 20–30 km/godz. lub ulice o ruchu uspokojonym, zapewniające dojazd do tras głównych z poszczególnych osiedli oraz połączenia alternatywne, uzupełniające sieć;
- przyjazne dla rowerów obszary wewnątrz osiedli oraz terenów rekreacyjnych (obszary ruchu uspokojonego, strefy zamieszkania, alejki osiedlowe i parkowe), zapewniające pokrycie przez system 100% źródeł i celów podróży.

Z kolei ze względu na sposób realizacji poszczególnych odcinków tras można wyróżnić następujące elementy systemu tras rowerowych:

- wydzielone drogi (ścieżki) dla rowerów jedno- i dwukierunkowe;
- ciągi pieszo-rowerowe;
- ulice uspokojonego ruchu oraz ciągi pieszo-jezdne w strefach zamieszkania;
- pasy rowerowe na jezdni;
- kontrapasy rowerowe (pasy rowerowe „pod prąd” uspokojonych ulic jednokierunkowych);
- „skróty” rowerowe umożliwiające np. wyjazd z ulicy ślepej dla samochodów;
- minironda i małe ronda o jednym pasie ruchu, zapewniające bezpieczne mieszanie ruchu na skrzyżowaniach;



Rysunek 1.1. Sposób prowadzenia trasy rowerowej w zależności od natężenia i prędkości ruchu samochodowego. 1. Jeśli rzeczywista prędkość ruchu zmotoryzowanego nie przekracza 30 km/godz., zaleca się ruch mieszany; 2. Połączenia niskich prędkości i wysokich natężeń ruchu spotykane są rzadko i powinny być traktowane indywidualnie; 3. Ruch mieszany jest dopuszczalny, ale droga lub pas dla rowerów mogą być lepszym rozwiązaniem; 4. Zalecana jest droga lub pas dla rowerów; 5. Pożądana jest droga dla rowerów, ale dopuszczalny jest także ruch mieszany; 6. Przy tak wysokich prędkościach i natężeniach ruchu, wydzielone drogi dla rowerów są konieczne.

— kładki oraz tunele pieszo-rowerowe.

1.2.4. Wybór sposobu prowadzenia ruchu rowerowego

Sposób prowadzenia trasy rowerowej w pasie drogowym, a w szczególności decyzja o segregacji lub integracji ruchu rowerowego z samochodowym, zależy przede wszystkim od kombinacji natężenia i prędkości ruchu samochodowego. Zalecane przez [CROW 99] rozwiązania przedstawione są na diagramie 1.1. W części przypadków diagram nie daje zdecydowanej odpowiedzi – optymalne rozwiązanie zależy wtedy od łatwości rozpoznania ciągłości trasy, presji na miejsca parkingowe (prawdopodobieństwa zajęcia ścieżki rowerowej na nielegalny parking), gęstości przecznicy i wyjazdów z posesji (liczba punktów kolizji, widoczność, komfort jazdy).

Jednocześnie procedura audytu rowerowego (*Cycle Audit and Review*, [IHT 98]) stosowana w Wielkiej Brytanii wskazuje następującą hierarchię środków realizacji:

1. Ograniczanie ruchu samochodowego
2. Uspokajanie ruchu samochodowego
3. Modernizacje skrzyżowań
4. Redystrybucja jezdni
5. Wydzielone drogi rowerowe

W wielu przypadkach budowa wydzielonych dróg rowerowych jest niezbędna dla zapewnienia bezpieczeństwa, powinna być jednak traktowana jako ostateczność. Doświadczenia wielu państw wskazują, że zysk na bezpieczeństwie wynikający z segregacji ruchu rowerowego na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami może być zniwelowany poprzez znacznie większą liczbę punktów kolizji i gorszą wzajemną widoczność rowerzystów i kierowców na skrzyżowaniach oraz zjazdach [Hyła 08]. Dlatego przed zastosowaniem wydzielonych dróg rowerowych powinno się rozważyć rozwiązania alternatywne.

Właściwy dobór sposobu prowadzenia ruchu rowerowego i szczegółowych rozwiązań technicznych w naturalny sposób wymusza prawidłowe zachowania na drodze, zarówno rowerzystów jak i innych użytkowników drogi, niezależnie od dotychczasowej kultury i przyzwyczajęń. Z wieloletnich doświadczeń wynika, że obserwowane przypadki nieprawidłowego użytkowania (np. parkowania samochodów lub chodzenia pieszo na ścieżce rowerowej, a z drugiej strony – jazdy rowerem pod prąd lub po chodniku, po jezdni zamiast po ścieżce itp.), są z reguły efektem niedostosowania wybranej formy do rzeczywistej funkcji danego rozwiązania.

2. Analiza stanu istniejącego i uwarunkowań

2.1. Obecna infrastruktura rowerowa na terenie Dzielnicy

2.1.1. Istniejące drogi dla rowerów

Typ drogi dla rowerów	Sumaryczna długość
Wydzielone dwukierunkowe drogi dla rowerów	3,3 km
Dwukierunkowe drogi dla rowerów obok chodnika	10,7 km
Dwukierunkowe ciągi pieszo-rowerowe	2,4 km
RAZEM	16,4 km

Na terenie dzielnicy Białoleka miasta stołecznego Warszawy istnieje obecnie 14 km dróg dla rowerów oraz ok. 2 km ciągów pieszo-rowerowych. Najczęściej spotykanym typem drogi rowerowej jest dwukierunkowa droga dla rowerów przylegająca do chodnika. Stosunkowo rzadko spotyka się wydzielone drogi dla rowerów, a jeśli już, to zdarza się, że ma to miejsce kosztem rezygnacji z chodnika po jednej ze stron ulicy (ul. Milenijna i Pomorska).

Większość dróg rowerowych znajduje się na terenie osiedli Tarchomin i Nowodwory. Najdłuższe spójne drogi rowerowe znajdują się po zachodniej stronie ul. Światowida (Myśliborska – Dzierzgońska, 3,2 km), po zachodniej stronie ul. Modlińskiej (Most Grota-Roweckiego – Konwaliowa, 1,6 km), po południowej stronie ul. Ordonówny i po wschodniej stronie ciągu ul. Milenijna – Pomorska (po 1,1 km).¹ Długości pozostałych dróg rowerowych nie przekraczają 1 km.

Kategoria drogi wg SUIKZP	Sumaryczna długość
Ścieżki główne	4,3 km
Ścieżki lokalne	12,1 km
Ścieżki nie ujęte w SUIKZP	0,0 km
RAZEM	16,4 km

Ok. 4 km istniejących dróg rowerowych znajduje się w ciągach zdefiniowanych jako główne ścieżki rowerowe w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Należą do nich odcinki wzdłuż ul. Modlińskiej pomiędzy mostem Grota Roweckiego a ul. Mehoffera oraz ul. Świderska na odcinku przylegającym do przyszłej Trasy Mostu Północnego. Stanowi to ponad połowę (57%) ogółu głównych ścieżek rowerowych

¹ Biorąc pod uwagę możliwość przejazdu drogami serwisowymi, należy także uwzględnić trasę po wschodniej stronie ul. Modlińskiej (Klasyków – Dębowa, 3,5 km).

wytyczonych na terenie Białoleki przez SUIKZP (7,7 km). Należy jednak zwrócić uwagę, że ścieżki te znajdują się w bardzo złym stanie i w zdecydowanej większości wymagają modernizacji, by spełniać podstawowe warunki techniczne dróg rowerowych, nie mówiąc o parametrach tras głównych.

Szerokość dróg dla rowerów wynosi 1,5–2,5 m. Szerokość ciągów pieszo-rowerowych jest bardzo zróżnicowana, od 1,5 m do 4,0 m, przy czym brak wyraźnej korelacji pomiędzy funkcją trasy czy natężeniem ruchu rowerowego a szerokością drogi. Do najważniejszych należą odcinki dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych wzdłuż ul. Modlińskiej, które teoretycznie stanowią główną trasę rowerową.

2.1.2. Nawierzchnia dróg dla rowerów

Rodzaj nawierzchni drogi	Sumaryczna długość
Nawierzchnie bitumiczne	3,6 km
Kostka betonowa nefazowana	1,7 km
Kostka betonowa fazowana	10,6 km
Płyty chodnikowe	0,5 km
RAZEM	16,4 km

Większość dróg rowerowych na terenie dzielnicy Białoleka ma nawierzchnię z kostki betonowej fazowanej, która oferuje niski standard dla rowerzystów i zwiększa potrzebny wysiłek energetyczny. Nawierzchnia bitumiczna zachowała się na najstarszych odcinkach trasy rowerowej wzdłuż ul. Modlińskiej. Z kolei najnowsze drogi rowerowe mają nawierzchnię z kostki betonowej nefazowanej. Płyty chodnikowe spotykane są sporadycznie, na krótkich odcinkach ciągów pieszo-rowerowych przy Mochtyńskiej i Modlińskiej.

Należy zwrócić uwagę, że rower jest zdecydowanie mniej odporny niż samochód na spadek jakości nawierzchni. Rodzaj nawierzchni drogi rowerowej wpływa na wielkość obszaru dostępnego dla rowerzysty. Zastosowanie tak popularnej na Białolece kostki betonowej zwiększa zapotrzebowanie energetyczne użytkownika o 30-40%, zmniejszając tym samym powierzchnię terenu dostępnego na rowerze o 40-50% w stosunku do rozwiązań optymalnych.² [UPI 00] Dzieje się tak na skutek nierównej nawierzchni dróg kostkowych, pogarszającej się jeszcze w miarę użytkowania na skutek zapadania się i rozstępowania niektórych kostek. Kwestia zapotrzebowania energetycznego – a zatem także nierówności nawierzchni – jest szczególnie istotna na Białolece ze względu na znaczne odległości, zarówno wewnątrz dzielnicy jak i w podróżach do centrum miasta.

² Najmniejsze zapotrzebowanie energetyczne występuje przy rozścielanej maszynowo nawierzchni bitumicznej. Dzięki zastosowaniu wysokiej jakości sprzętu drogowego i właściwej, solidnej podbudowy, można uzyskać stosowną gładkość i równość drogi.

2.1.3. Szlaki rowerowe i trasy nieformalne

Typ trasy	Sumaryczna długość
Szlaki i trasy nieformalne na ciągach jezdnych	10,7 km
Szlaki i trasy nieformalne na ciągach pieszych	4,0 km
RAZEM	14,7 km

Wśród turystycznych szlaków rowerowych najdłuższy jest Szlak Kanału Królewskiego (znaki czerwone), na terenie dzielnicy biegnący ulicami Proletariatczyków, Białołęką i drogą holowniczą po zachodniej stronie Kanału (łącznie 6,8 km). Pozostałe szlaki przebiegają tylko skrajem dzielnicy.

Jeśli chodzi o trasy nieformalne, większość stanowią ciągi jezdne, dzielone z nieograniczonym ruchem samochodowym – np. droga holownicza nad Kanałem Żerańskim czy drogi serwisowe wzdłuż ulicy Modlińskiej. Wśród ciągów pieszych bardzo popularna jest korona wału wiślanego – należy jednak zwrócić uwagę, że przy sprzyjającej pogodzie szerokość nawierzchni staje się niewystarczająca, by zapewnić swobodny ruch zarówno pieszych jak i rowerzystów.

Sieć istniejących dróg dla rowerów, szlaków rowerowych i tras nieformalnych przedstawia rysunek 2.1.

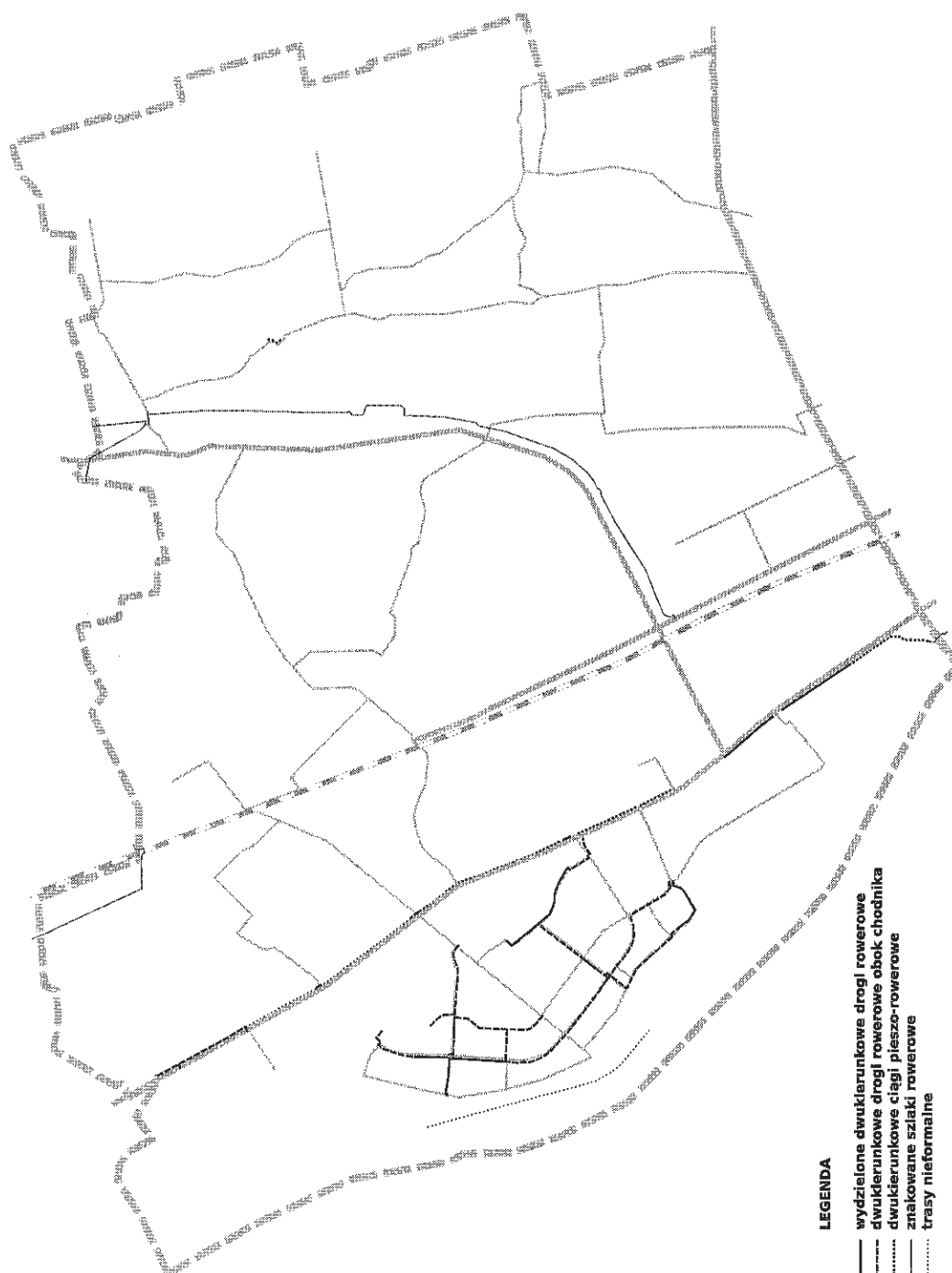
2.1.4. Utrudnienia i przeszkody na trasach rowerowych

Typ utrudnienia	Liczba
Lokalna niespójność trasy	25
Uskok lub nierówność nawierzchni	122
Ostry zakręt	43
Niewystarczająca segregacja ruchu rowerowego	30
Niezachowana skrajnia drogi dla rowerów	37
Ograniczenie widoczności	8
Brak lub usterka oznakowania	32
Utrudnienie na przejeździe gdzie indziej nie sklasyfikowane	17
Inne utrudnienia	7
RAZEM	321

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji [ZM 08c] zidentyfikowano ok. 320 przeszkód i utrudnień (nieco ponad 10 utrudnień na kilometr trasy). Najczęstsze typy utrudnień to uskoki i nierówności nawierzchni (122 szt. – przede wszystkim nie w pełni obniżone krawężniki, w dalszej kolejności uszkodzenia nawierzchni). Często spotyka się także niewystarczające promienie łuków lub zakręty bez wyłukowań (razem 43 szt.), ograniczenia skrajni drogi (słupki, latarnie, sygnalizatory, krzewy, płotki, murki itp. – razem 37 szt.), usterki oznakowania (32 szt.) oraz niewystarczającą segregację ruchu rowerowego (parkowanie samochodów lub ruch pieszych na ścieżkach – 30 lokalizacji). Nieco mniej częste, ale również istotnie utrudniające poruszanie się na rowerze są lokalne niespójności trasy (25 lokalizacji).

Na turystycznych szlakach rowerowych do istotnych uciążliwości należy zaliczyć:

— Piach i utrzymujące się kałuże na odcinkach leśnych;



Rysunek 2.1. Istniejąca infrastruktura rowerowa na terenie dzielnicy Białoleka.

- Wyboje i charakteryczna „tarka” na drogach szutrowych dzielonych z ruchem samochodowym;
- Słabe oznakowanie (rzadko rozmieszczone znaki R-1, nieliczne znaki R-3, brak integracji ze oznakowaniem szlaków powiatu legionowskiego).

Niespójności tras

Poza stosunkowo niewielkim obszarem osiedli Tarchomin i Nowodwory odcinki tras rowerowych na terenie dzielnicy nie tworzą obecnie spójnej sieci. Wiele dróg rowerowych kończy się ślepo, bez możliwości bezpiecznego włączenia się do ruchu. Trasa w ul. Modlińskiej, dobrze wyglądająca na mapach ścieżek rowerowych, w rzeczywistości sześciokrotnie traci ciągłość.

Do lokalnych niespójności należy też zaliczyć ograniczenia możliwości wyboru kierunku podróży na skrzyżowaniu, np. rowerzysta jadący drogą dla rowerów ciągiem w ul. Myśliborskiej dojeżdżając do ul. Światowida zmuszony jest skręcić w lewo, nie ma możliwości legalnej jazdy na wprost lub skrzyżowania w prawo. Z kolei np. rowerzysta wyjeżdżający z ul. Kaflowej czy Pomorskiej na ul. Milejną nie ma jak dostać się na ścieżkę rowerową po drugiej stronie jezdni.

Nierówności i uskoki nawierzchni

Najpoważniejszym typem nierówności nawierzchni na terenie dzielnicy Białoleka są krawężniki i ścieki przy krawężnikach. Niektóre z uskoków przekraczają wysokość 10 cm, dziesięciokrotnie przekraczając wysokość dopuszczalną rozporządzeniem [MTiGM 99] i dwudziestokrotnie – zalecaną przez sieć Miasta dla Rowerów [Hyla 03]. Nierówności tego typu są szczególnie niebezpieczne, gdyż występują na przejazdach – w miejscu, gdzie rowerzysta powinien móc skoncentrować się na obserwowaniu sytuacji na drodze.

Problemem jest też sam rodzaj nawierzchni zastosowany na dotychczas wybudowanych ścieżkach – kostka betonowa fazowana, wymagająca zwiększonego wydatku energii. Należy zauważyć, że miasta europejskie odchodzą od stosowania kostki na drogach rowerowych. W niektórych miastach wprowadzono formalny zakaz używania kostki na drogach rowerowych (np. w Norymberdze), w innych wdrażane są programy wymiany nawierzchni na istniejących drogach rowerowych na bitumiczną (np. w Hadze).

Oprócz naturalnych nierówności kostki fazowanej, uciążliwych samych w sobie, rowerzysta może napotkać odcinki o nawierzchni zniszczonej poprzez korzenie drzew (Ordonówny), wypłukiwanie piasku spod kostki (Światowida) lub połuzowane obrzeża (Świdowska).

Ostre zakręty

Wiele z istniejących dróg rowerowych ma niewystarczające promienie łuków lub wręcz załamuje swój przebieg „pod kątem”, bez jakichkolwiek wyłukowań, co zawęża przekrój użyteczny ścieżki i przy większych natężeniach ruchu utrudnia mijanie się rowerzystów nadjeżdżających z naprzeciwka. Tam, gdzie droga rowerowa przylega do chodnika, prowadzi to często do jazdy bardziej naturalnym torem po chodniku, co łatwo zaobserwować np. w południowym narożniku skrzyżowania Światowida / Ćmielowska.

Niewystarczająca segregacja ruchu rowerowego

Parkowanie na drogach dla rowerów zaobserwowano przede wszystkim przy ul. Strumykowej (rejon kościoła oraz ślepego zakończenia ulicy) oraz ul. Myśluborskiej (odcinek Porajów – Światowida). Przy ul. Modlińskiej można też zaobserwować samochody jadące drogą dla rowerów, by dotrzeć do skrzyżowania, które kierowcy uznają za dogodniejsze do włączenia się do ruchu, lub po prostu ominąć korek.

Ruch pieszy na drogach dla rowerów występuje przede wszystkim w rejonach uczęszczanych przystanków autobusowych (ul. Światowida, Modlińska), tam gdzie brak chodnika (Milenijna) oraz w miejscach wielokrotnego przeplatania ciągów pieszych i rowerowych (Ordonówny).

Utrudnienia na przejazdach

Poza wymienionymi w innych działach nieciągłościami, nieobniżonymi krawężnikami oraz usterkami oznakowania, duży problem stanowi sama filozofia prowadzenia przejazdów przez drogi lokalne, wyjazdy z dróg wewnętrznych i stref zamieszkania. Zgodnie z Najlepszą Praktyką ([CROW 99]), tego typu przejazdy powinny być wyniesione, z zachowaniem ciągłości nawierzchni i poziomu niwelety drogi dla rowerów (a także chodnika). Brak technicznych środków wymuszających zwolnienie przed przejazdem powoduje, że samochody przecinając drogę dla rowerów poruszają się z nadmierną prędkością, wymuszając pierwszeństwo, a tym samym zwiększając współczynnik opóźnienia oraz prawdopodobieństwo kolizji.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że konsekwentne stosowanie na przejazdach zasad wynikających z Najlepszej Praktyki pozwoliłoby przy okazji uniknąć innych dokuczliwych problemów – np. zachowanie ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów pozwoliłoby uniknąć uskoków wynikających z niewystarczająco obniżonych krawężników czy nieczytelności oznakowania.

Ruchliwe przejazdy bez sygnalizacji świetlnej lub innych form ochrony niezmotoryzowanych, takich jak np. azyle, występują na drogach rowerowych przy ul. Milenijnej (przez Światowida) oraz ul. Modlińskiej (przez zjazd w rejonie ul. Tarasowej). Na szlakach rowerowych tego typu problem pojawia się na skrzyżowaniach Proletariaczyków i Marywilskiej, Długorzecznej i Płochocińskiej; w mniejszym stopniu – w rejonie mostu na Kobiałce.

Obiekty w skrajni

Obiekty w skrajni dróg rowerowych to z reguły słupy linii elektroenergetycznych i latarnie, okazjonalnie znaki drogowe, sygnalizatory lub gałęzie krzewów. Specyfiką ulicy Modlińskiej są kioski i wiaty przystankowe na ścieżkach, a nowych osiedli na Nowodworach – ogrodzenia przylegające bezpośrednio do ścieżki. Obiekty te mogą stanowić spore utrudnienie w przypadku rozbudowy sieci tras rowerowych i wynikającego z niej wzrostu natężenia ruchu rowerowego, ze względu na istotne zawężenia przekroju użytecznego. Dlatego należy stopniowo usuwać je poza drogi rowerowe i ciągi piesze lub dokonywać korekt geometrii.

Ograniczenia widoczności

Ograniczenia widoczności dotyczą zarówno przecięć dróg dla rowerów z ciągami pieszymi, jak i jezdnyimi. Powodowane są przez przebieg drogi dla rowerów zbyt blisko wysokich krzewów (Ćmielowska), lokalizacje kiosków (Ćmielowska, Modlińska), ogrodzenia lub reklamy w narożnikach skrzyżowań (Modlińska), w pojedynczych przypadkach także parkowanie samochodów w pobliżu przejazdów dla rowerów (Myśluborska).

Niewystarczające oznakowanie

Oznakowanie pionowe nowych dróg dla rowerów na terenie Tarchomina i Nowodworów dzielnicy jest dostateczne, należy jedynie usunąć niepotrzebny znak C-13a na skrzyżowaniu Światowida / Stefanika. Znacznie gorzej przedstawia się sytuacja, jeśli chodzi o ul. Modlińską – brakuje oznakowania przejazdów, oznakowanie części drogi jest niespójne (np. droga dla rowerów tylko z jednej strony odcinka).

Uporządkowania wymaga oznakowanie szlaków rowerowych, w szczególności poprzez uzgodnienie kolorów znaków R-1 i R-3 oraz umieszczenie tabliczek T-22 pod zakazami ruchu na drogach leśnych, którymi prowadzą szlaki.

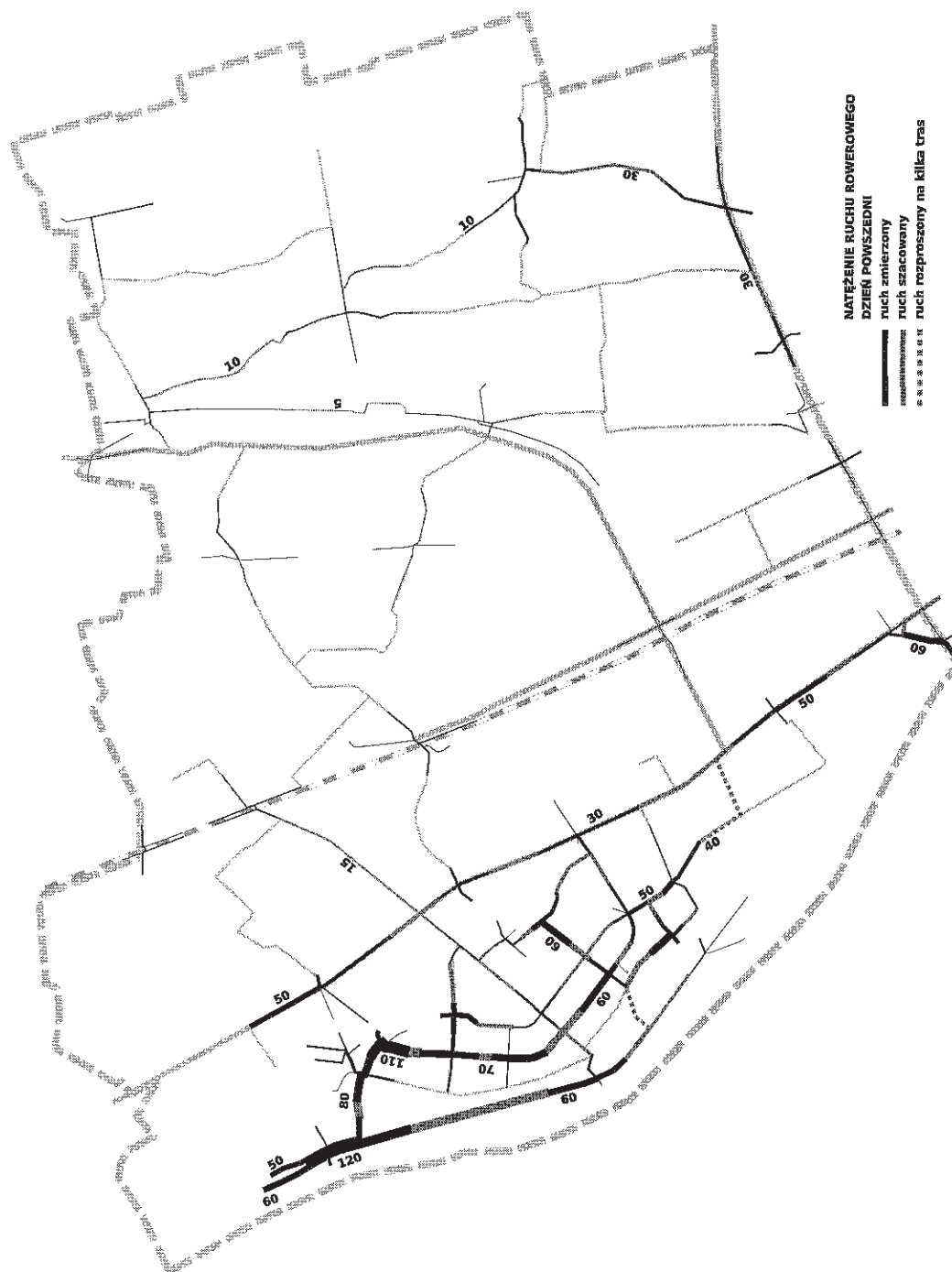
W zakresie oznakowania poziomego warto rozważyć oznakowanie przejazdów dla rowerów, oprócz obowiązkowych znaków poziomych P-11, także kolorem nawierzchni.

2.2. Natężenie i rozkład ruchu rowerowego

Pomiary ruchu rowerowego prowadzone były w maju i czerwcu 2008 r. i objęły 42 punkty na terenie dzielnicy i na jej obrzeżach. Szczegółowe wyniki zawarte są w [ZM 08b], tutaj przedstawiamy tylko podsumowanie najważniejszych wyników.

W porównaniu do wcześniejszych całodniowych wyników pomiarów ruchu rowerowego z innych dzielnic, ruch na Białoleńce jest nieco mniejszy od zmierzonego w Ursusie i 3-4-krotnie mniejszy od mierzonego w centralnych dzielnicach miasta. Jeśli chodzi o rozkład w ciągu doby, to ruch rowerowy na Białoleńce jest bardziej skoncentrowany w godzinach popołudniowych – mniejszy jest ruch rowerowy ranem (dojazdy do pracy, na uczelnię) oraz późnym wieczorem („życie nocne”). Może się to wiązać z dużą odległością i słabymi warunkami dojazdu rowerem do centrum miasta.

Największe natężenie ruchu rowerowego zarówno w dzień powszedni jak i w niedzielę zaobserwowano na wale przeciwpowodziowym pomiędzy Kępą Tarchomińską a ul. Mehoffera (120–200 rowerów/godz.). Na sieci drogowo-ulicznej wysokie natężenia ruchu występują przez cały tydzień na takich ulicach jak Światowida (50–110 rowerów/godz.), Dzierżgońska (70–120), Misyjna (50–120), Modlińska (30–110); w dni powszednie także Świderska (30–70), Ordonówny (40–70) i Ćmielowska (40–60); a w niedziele – Białolecka i Długorzeczna (80–100, szlak wzdłuż Kanału Królewskiego) oraz Most Grotaroweckiego (130–140), Toruńska (30–50) i Głębocka (30–60). Rysunki 2.2 i 2.3 przedstawiają odpowiednio rozkład natężenia ruchu rowerowego w dni powszednie i w niedziele.



Rysunek 2.2. Natężenia ruchu rowerowego zmierzone w dzień powszedni (poniedziałek – czwartek), w szczycie popołudniowym. Wartości liczbowe w rowerach na godzinę.

Na terenie całej dzielnicy dominuje obecnie rekreacyjny ruch rowerowy, co jest zrozumiałe biorąc pod uwagę znaczną odległość oraz brak infrastruktury rowerowej na trasach prowadzących do centrum. Można jednak zaobserwować także lokalny ruch komunikacyjny, związany np. z zakupami w dzielnicowych centrach handlowych.

W podróży rekreacyjnych można wyraźnie wyróżnić rekreację całotygodniową, odbywającą się niemal wyłącznie w bezpośredniej bliskości dużych osiedli mieszkaniowych (Tarchomin, Nowodwory), oraz rekreację weekendową, polegającą na dłuższych wycieczkach mieszkańców zarówno Białołęki jak i innych dzielnic, np. w Lasy Legionowskie czy nad Kanał Żerański (Królewski).

2.3. Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów

W latach 2004–2006 na ulicach Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy odnotowano 27 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, w tym 20 wypadków i 7 kolizji [ZM 08a]. Wypadki z udziałem rowerzystów stanowiły 12% ogółu wypadków drogowych, co kilkakrotnie przekracza udział rowerów w ogóle podróży w Warszawie (według różnych szacunków – od 0,6% do 2%). W wyniku tych wypadków 3 rowerzystów zginęło, a 16 zostało rannych.³

Najwięcej wypadków z udziałem rowerzystów odnotowano na ulicy Modlińskiej (4). W dalszej kolejności znalazły się ul. Toruńska oraz główne osie komunikacyjne Tarchomina – Myśliborska i Światowida (po 3 zdarzenia). Po dwa zdarzenia odnotowano na Moście Grota, ul. Marywilskiej oraz głównych drogach tzw. Zielonej Białołęki – Białołęckiej, Głębockiej, Ostródzkiej. Rysunek 2.4 przedstawia lokalizację zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów.

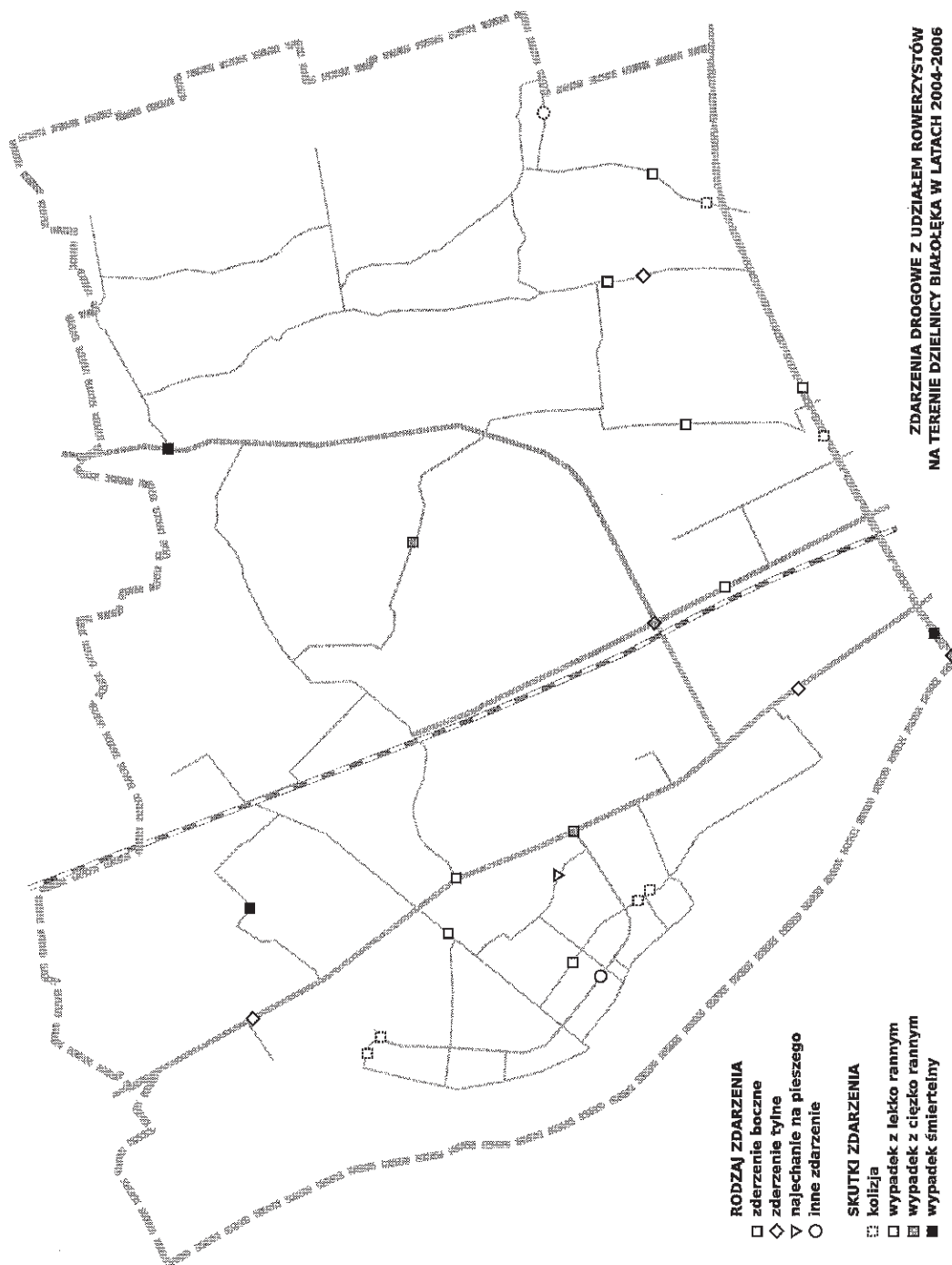
Zdecydowana większość wypadków i kolizji z udziałem rowerzystów ma miejsce za dnia (85%). Większość (70%) to zderzenia boczne pojazdów. Najczęstszą przyczyną jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, zarówno przez kierowców samochodów jak i rowerzystów. Co trzecie zdarzenie miało miejsce na odcinkach ulic wyposażonych w ścieżki rowerowe.

Większość pojazdów uczestniczących w zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów to – poza samymi rowerami – samochody osobowe. Brak zdarzeń z udziałem autobusów, często postrzeganych jako duże zagrożenie dla ruchu rowerowego. Zdarzenia z udziałem samochodów ciężarowych nie są szczególnie częste, ale ich skutki są z reguły poważne.

Podobnie jak w innych dzielnicach Warszawy, większość zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie Białołęki nie wpisuje się w stereotyp pijanego, nieoświetlonego rowerzysty („batmana”). W zdarzeniach tych uczestniczyli rowerzyści ze wszystkich grup wiekowych, w wieku od 9 do 89 lat. Tylko w jednym zdarzeniu uczestniczył rowerzysta pod wpływem alkoholu. Jednocześnie jedynie niewielka część ogółu wypadków zdarza się w godzinach nocnych. Dla żadnego z odnotowanych w ciągu trzech lat zdarzeń nie wskazano jako przyczyny „jazdy bez wymaganego oświetlenia”.

Stosunkowo rzadko na terenie dzielnicy występują najechania rowerzystów na pieszych (4%), często natomiast – najechania samochodów na rowery

³ Lekkie obrażenia odniósł też jeden pieszy.



Rysunek 2.4. Lokalizacja, rodzaj i stopień ciężkości zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na terenie dzielnicy Białoleka w latach 2004-2006.

(zderzenia tylne – 19%). Częściej również niż w innych dzielnicach Warszawy przyczyną jest nieprawidłowe wyprzedzanie.

Występuje bardzo wyraźna nadreprezentacja udziału rowerów w wypadkach (12% wypadków w porównaniu do ok. 1% udziału w ogóle podróży). Niepokojący sygnał stanowi zwłaszcza bardzo wysoki udział najcięższych wypadków z udziałem rowerzystów na terenie dzielnicy: co dziewiąte zdarzenie drogowe z udziałem rowerzysty kończy się jego śmiercią; w ogóle wypadków co piąta ofiara śmiertelna była rowerzystą.

Z porównania z wynikami pomiarów ruchu rowerowego wynika, że rozwiązania drogowe na terenie dzielnicy są wprawdzie relatywnie bezpieczne dla innych uczestników ruchu, ale w niewystarczającym stopniu chronią rowerzystów. Wskazuje to na konieczność modernizacji i rozbudowy infrastruktury rowerowej.

2.4. Kluczowe problemy

W ocenie autorów opracowania, do kluczowych barier utrudniających rozwój ruchu rowerowego na terenie dzielnicy należy zaliczyć następujące problemy:

1. Brak dogodnego dojazdu do centrum Warszawy, zarówno z Tarchomina i Nowodworów, jak i z Zielonej Białoleki;
2. Brak oferty typu Bike&Ride⁴, szczególnie istotnej ze względu na znaczną odległość do centrum;
3. Brak segregacji ruchu rowerowego na najbardziej ruchliwych i niebezpiecznych ciągach drogowych, z dużym udziałem ruchu ciężkiego (ul. Marywilska, ul. Płochocińska, Trasa Toruńska);
4. Bardzo niska jakość głównej trasy rowerowej wzdłuż ul. Modlińskiej;
5. Brak ciągłości potencjalnie bardzo atrakcyjnej trasy wzdłuż Wisły w kierunku południowym (przez teren EC Żerań);
6. Słabe powiązania pomiędzy różnymi częściami dzielnicy, w szczególności pomiędzy obszarem Tarchomina i Nowodworów a Żeraniem Wschodnim i tzw. Zieloną Białoleką;
7. Słaba dostępność do wału przeciwpowodziowego na terenie Nowodworów.

2.5. Ocena użytkowników rowerów

Do uzupełnienia w ramach konsultacji społecznych.

⁴ Dojazd rowerem do węzła komunikacji publicznej (stacji metra lub kolejowej, pętli tramwajowej), pozostawienie roweru na strzeżonym parkingu i dalsza podróż pociągiem lub tramwajem.

2.6. Uwarunkowania planistyczne

2.6.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa

Obowiązujący plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego [PzpMaz] wyznacza na terenie Dzielnicy Białołęka przebieg europejskiego szlaku rowerowego EuroVelo 11 od centrum handlowego Targówek na północ i dalej wzdłuż Kanału Markowskiego do Kanału Żerańskiego. Należy ten przebieg traktować orientacyjnie, podobnie jak inne wyznaczone na rysunku planu. Jako alternatywne warto rozważyć także następujące przebiegi:

1. Wzdłuż Wisły i Kanału Żerańskiego;
2. Wzdłuż torów kolejowych i Wodociągu Północnego.

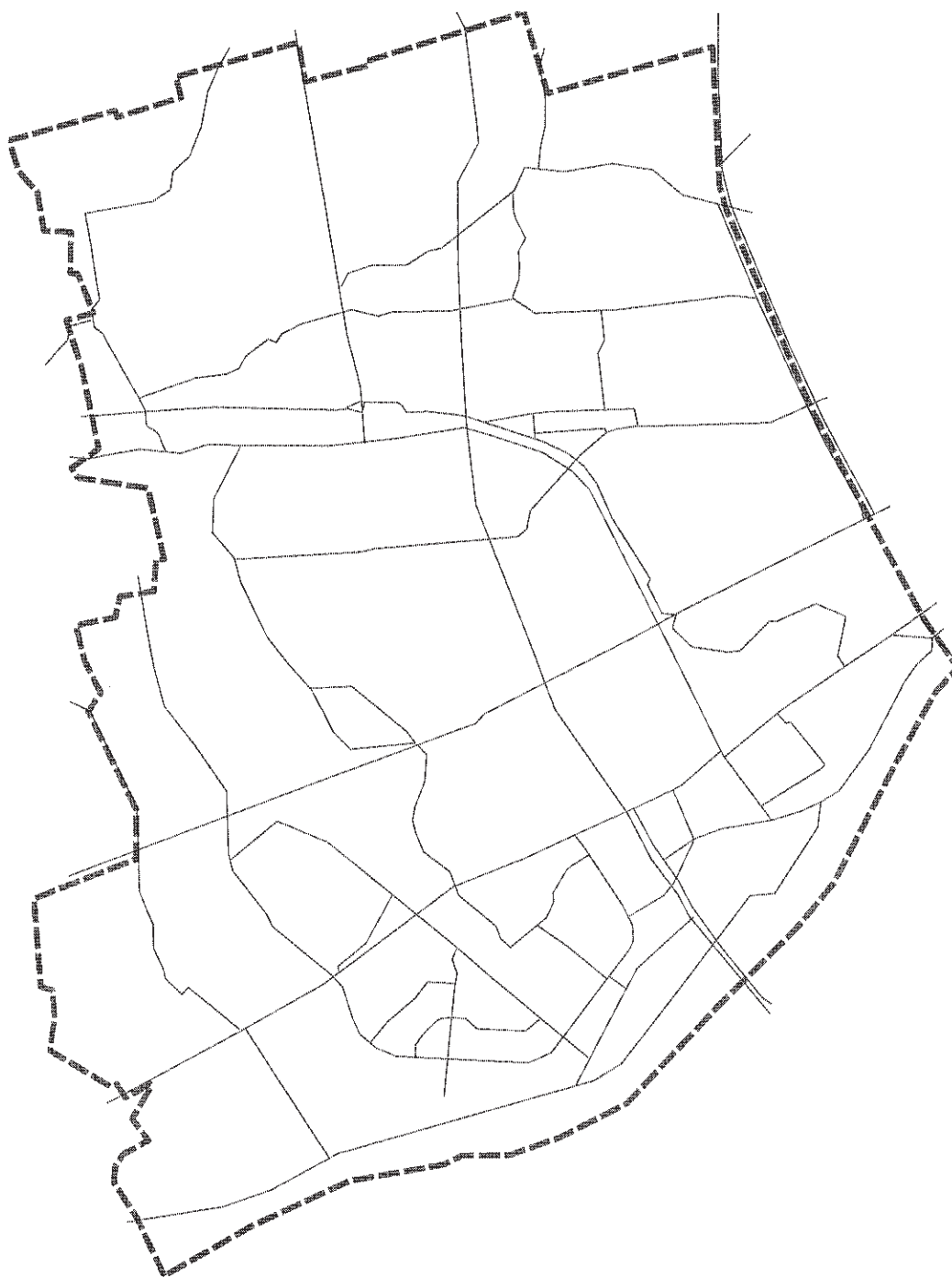
2.6.2. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy

Według studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przyjętego uchwałą Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006 r., dla istotnego zwiększenia liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem roweru, obecny układ dróg rowerowych w Warszawie powinien zostać uzupełniony o ok. 900 km. Celem jest osiągnięcie wskaźnika gęstości sieci ścieżek rowerowych na poziomie 0,65 km/1000 mieszkańców. Przy obecnej liczbie mieszkańców Białołęki oznacza to ponad 40 km dróg dla rowerów; w przypadku zwiększenia liczby mieszkańców do 150 tysięcy – ok. 100 km.

Studium wymaga planowania sieci dróg rowerowych zarówno na poziomie centralnym jak i lokalnym. System rowerowy powinien spełniać kryteria spójności, bezpośredniości, bezpieczeństwa, wygody i atrakcyjności. Wymaga to określenia sieci w ujęciu hierarchicznym obejmującym trasy główne (obsługa ruchu międzyobszarowego), lokalne (obsługa ruchu docelowo - źródłowego) a także trasy rekreacyjne.

- Rozwój systemu dróg dla ruchu rowerowego będzie następować poprzez:
- tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego, odizolowanych od jezdni; umożliwi to ograniczenie do minimum możliwości kolizji między rowerzystami a samochodami i pieszymi;
 - przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych, na których obowiązywać będzie ograniczenie prędkości pojazdów silnikowych do 30 km/h;
 - budowę samodzielnych dróg rowerowych, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego;
 - tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h i wyposażeniem w techniczne środki uspokojenia ruchu, na wszystkich obszarach, na których musi odbywać się ruch pojazdów, w szczególności w strefach zamieszkania, w dzielnicach willowych oraz na terenach zabytkowych.

Przewiduje się także dopuszczanie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego.



Rysunek 2.5. Sieć ścieżek rowerowych na terenie Dzielnicy Białoleka wg Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.

Sieć ścieżek rowerowych ustalona w Studium przedstawiona jest na rysunku 2.5. Ponadto przewiduje się możliwość lokalizowania innych niż ustalone w Studium dróg dla rowerów, dla których opracowania studialne wykażą, iż jest to uzasadnione funkcjonalnie i technicznie.

2.6.3. Ścieżki rowerowe w obowiązujących planach

MPZP os. Mochtyńska - Kobiałka

Część tekstowa:

§ 14. Na terenach wód otwartych [W] obowiązują następujące ustalenia: [...] 3. dopuszcza się prowadzenie wzdłuż kanałów ciągów pieszych i rowerowych.

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP Annopol - Centrum

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Skarbka z Gór

Część tekstowa:

§ 10 Na terenach zieleni nadwodnej [ZW] obowiązują następujące ustalenia: [...] 4. dopuszcza się prowadzenie wzdłuż kanału ciągu pieszego i rowerowego,

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Skarbka z Gór II

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP Berensona

Część tekstowa:

§ 10. Na terenach zieleni nadwodnej [ZW] obowiązują następujące ustalenia: [...] 4) dopuszcza się prowadzenie wzdłuż kanału ciągu pieszego i rowerowego,

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Lemiesz

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie



Rysunek 2.6. Sieć ścieżek rowerowych zawarta w obowiązujących i projektowanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego na terenie dzielnicy Białoleka. Do „ścieżek opcjonalnych” zaliczono lokalizacje postulowane i dopuszczalne, a także ciągi technologiczne, dla których plan przewiduje możliwość wykorzystania w charakterze ciągu rowerowego.

MPZP os. Nowodwory wschodnie (cz. I)

Część tekstowa:

§ 25. Plan ustala realizację ciągu rowerowego zaznaczonego na rysunku planu w ul. Strumykowej, wzdłuż projektowanej ul. Leśnej Polanki oraz wzdłuż projektowanej ul. Topolowej.

Część graficzna:

Ścieżki rowerowe: ul. Strumykowa (po stronie wschodniej), ul. Leśnej Polanki (po stronie wschodniej), ul. Topolowa (po stronie północnej).

MPZP os. Nowodwory wschodnie (cz. II)

Część tekstowa:

§ 26. Plan ustala realizację ciągu rowerowego wzdłuż projektowanej ul. Leśnej Polanki.

Część graficzna:

Ul. Leśnej Polanki (po stronie wschodniej na odcinku Mehoffera – Topolowa), ul. Strumykowa (po stronie zachodniej na odcinku Mehoffera – Topolowa).

MPZP rejonu ul. Mehoffera

Część tekstowa:

§ 9. 1. Na terenach zieleni oznaczonych na rysunku planu symbolem [Z] obowiązują następujące zasady zagospodarowania: [...] 3) dopuszcza się poprowadzenie wzdłuż kanału ciągu pieszego i rowerowego.

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Henryków - Wiśniewo

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Ul. Modlińska (strona wschodnia), Projektowana Trasa Mostu Północnego (strona północna).

MPZP części obszaru X-71 (cz. I)

Część tekstowa:

§ 15. Na obszarze wód otwartych (W) obowiązują następujące zasady zagospodarowania: [...] 9) ustala się prowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż Kanału Żerańskiego.

§ 18. [...] 7. Ustala się adaptację istniejących i prowadzenie nowych ścieżek rowerowych następującymi trasami:

- 1) ul. Białolecką - oznaczoną na rysunku planu symbolami 4aKG, 4bKZ i dalej wzdłuż Kanału Żerańskiego po jego wschodniej stronie,
- 2) wzdłuż Kanału Żerańskiego po jego zachodniej stronie,
- 3) preferuje się prowadzenie drogi rowerowej wzdłuż rz. Długiej.

Część graficzna:

Ścieżka wzdłuż Kanału Żerańskiego po stronie wschodniej omija obszar usługowy U w ul. Białoleckiej (po stronie zachodniej) i Ździarskiej (po stro-

nie południowej) a następnie prowadzi dalej wzdłuż Kanału Żerańskiego po stronie wschodniej,

Wzdłuż Kanału Żerańskiego po jego zachodniej stronie i wzdłuż rz. Długiej brak oznaczeń graficznych w planie.

MPZP os. Piekiełko

Część tekstowa:

§ 4.[...] 2. Następujące oznaczenia graficzne na rysunku planu są obowiązującymi ustaleniami planu: [...] 7) oznaczenie przebiegu trasy ścieżek rowerowych.

§ 17. 7. Plan ustala prowadzenie ścieżek rowerowych, w granicach opracowania, wzdłuż ulicy Płużnickiej, od ul. Modlińskiej do ul. Myśluborskiej (powiązanej z ul. Familijną i osiedlem Tarchomin).

Część graficzna:

Ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Płużnickiej, od ul. Modlińskiej do ul. Myśluborskiej, po stronie północnej (powiązana z ul. Familijną – po stronie północnej, poza obszarem opracowania – i osiedlem Tarchomin – wzdłuż Traktu Nadwiślańskiego / Myśluborskiej po stronie zachodniej).

MPZP os. Brzeziny I

Część tekstowa:

§ 8. 1. Jako podstawowe przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem [M], ustala się mieszkalnictwo jednorodzinne o zróżnicowanej intensywności.

2. Na terenach, o których mowa w ust. 1, obowiązują następujące ustalenia: [...] 13) dopuszczenie możliwości wykorzystania ciągów eksploatacyjnych wzdłuż cieków wodnych jako ciągów pieszego lub rowerowego,

3. Jako przeznaczenie dopuszczalne na terenach, o których mowa w ust. 1, ustala się: 4) urządzenia infrastruktury technicznej (np. stacje trafo) i komunikacyjnej (np. parkingi, garaże, ścieżki rowerowe).

§ 11. Dla terenów zieleni [Z] ustala się: [...]

3) dopuszczenie możliwości wykorzystania ciągów eksploatacyjnych wzdłuż cieków wodnych jako ciągów pieszego lub rowerowego,

4) dopuszczenie wprowadzenia funkcji rekreacyjnej i sportowej (w tym realizację ścieżek rowerowych),

§ 12. Na terenach wód otwartych [W] obowiązują następujące ustalenia: [...]

5) dopuszczenie możliwości wykorzystania ciągów eksploatacyjnych wzdłuż cieków wodnych jako ciągów pieszego lub rowerowego,

Część graficzna:

Projektowany przebieg ścieżki rowerowej wzdłuż rowu z Lewandowa po stronie północnej na odcinku rowu równoległym do Trasy Toruńskiej i po stronie wschodniej na odcinku rowu równoległym do ul. Ostródzkiej.

MPZP os. Brzeziny Ia

Część tekstowa:

§ 9. 1. Jako podstawowe przeznaczenie terenów oznaczonych na rysunku planu symbolem [M], ustala się mieszkalnictwo jednorodzinne o zróżnicowanej intensywności. [...]

3. Jako przeznaczenie dopuszczalne na terenach, o których mowa w ust. 1, ustala się: [...] 3) urządzenia infrastruktury technicznej (np. stacje trafo) i komunikacyjnej (np. parkingi, garaże, ścieżki rowerowe),

§ 12. Dla terenów wód otwartych z zielenią towarzyszącą oznaczonych na rysunku planu symbolem [WZ], obowiązują następujące ustalenia: [...] 4) dopuszczenie możliwości wykorzystania ciągu eksploatacyjnego wzdłuż rowów jako ciągu pieszego lub rowerowego,

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP dla fragmentów obszarów O-51 i X-71

Część tekstowa:

§ 15. 1. Na terenach zieleni urządzonej z usługami oznaczonych na rysunku planu symbolem [ZU] obowiązują następujące zasady zagospodarowania: [...]

9) preferowanie realizacji ścieżki rowerowej,

10) ochrona istniejącej sieci cieków wodnych (adaptacja, modernizacja) oraz przebudowa z zachowaniem obustronnych ogólnodostępnych ciągów eksploatacyjnych o szerokości około 3m z dopuszczeniem wykorzystania jako ciągu pieszego lub rowerowego,

§ 16. 1. Dla terenów wód otwartych [W] obowiązują następujące ustalenia: [...]

3) zapewnienie wolnych od zainwestowania ciągów eksploatacyjnych o szerokości około 3m z dopuszczeniem możliwości ich wykorzystania jako ciągu pieszego lub rowerowego,

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP terenu przy ul. Fletniowej

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP terenu przy ul. Krokwi

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

Zmiana MPZP os. Henryków Wiśniewo dla rej. ulic Sąsiedzkiej i Żywicznej

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Winnica (cz. pn.)

Część tekstowa:

§ 18. [...] 4. Wzdłuż Kanału Henrykowskiego preferuje się prowadzenie ciągu pieszego i drogi rowerowej.

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Winnica (cz. płd.)

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP dla fragmentów obszarów X-71 (cz. II) i 0-50

Część tekstowa:

§ 15. Na obszarze wód otwartych wraz z zielenią nadbrzeżną [W] obowiązują następujące zasady zagospodarowania: [...] 7) ustala się prowadzenie wzdłuż Kanału Bródnowskiego ciągu pieszego i drogi rowerowej, preferuje się lokalizację ścieżki rowerowej wzdłuż Doprowadzalnika "B".

§ 21. [...] 9. Ustala się prowadzenie nowych ścieżek rowerowych następującymi trasami:

- 1) wzdłuż Kanału Bródnowskiego po jego zachodniej stronie,
- 2) wzdłuż ul. Orneckiej.

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Brzeziny przy ul. Juranda ze Spychowa

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Brzeziny II

Część tekstowa:

§ 11. Dla terenów wód otwartych z zielenią towarzyszącą oznaczonych na rysunku planu symbolem [WZ], obowiązują następujące ustalenia: [...] 4) dopuszczenie wykorzystania ciągów eksploatacyjnych wzdłuż Kanału Bródnowskiego jako ciągu pieszego lub rowerowego,

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP fragmentu obszaru Żerania Wschodniego w rejonie ul. Smugowej

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP fragmentu obszaru Żerania Wschodniego w rejonie ul. Bruszewskiej

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP rejonu Grodzisk

Część tekstowa:

§ 14. Na terenie wód otwartych z zielenią nadbrzeżną [W] obowiązują następujące zasady zagospodarowania: [...] 5) ustala się prowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż wschodniej linii brzegowej Kanału Bródnowskiego,

§ 16. Na całym obszarze objętym planem obowiązują następujące ustalenia dotyczące rozmieszczania reklam i znaków informacyjno - plastycznych: [...] 2. Zakazuje się umieszczania znaków informacyjno-plastycznych i reklam: [...] 7) w odległości mniejszej niż 1m od krawędzi ścieżki rowerowej.

§ 17. [...] 16. Ustala się prowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż Kanału Bródnowskiego, po jego wschodniej stronie. Postuluje się wprowadzenie ciągów rowerowych wzdłuż ulic (w liniach rozgraniczających):

1) Dobka z Oleśnicy [KD10a] - Dobka z Oleśnicy [KD10b] - Projektowanej [K10a] - Projektowanej [KL11] - Projektowanej [KL14] - Berensona [KL15],
2) Projektowanej [KZ4] - Ostródzkiej [KZ5b].

Część graficzna:

Brak oznaczeń graficznych w planie

MPZP os. Dąbrówka Szlachecka część północna

Część tekstowa:

§ 9. 1. Na terenach komunikacji samochodowej [K] obowiązują następujące zasady zagospodarowania: [...] 2) dopuszczenie realizacji ciągu rowerowego wzdłuż ul. Modlińskiej,

§ 11. Na całym obszarze objętym planem, obowiązują następujące ustalenia dotyczące rozmieszczania reklam i znaków informacyjno – plastycznych: [...] 2) Zakazuje się umieszczania znaków informacyjno – plastycznych i reklam: [...] h) w odległości mniejszej niż 1 metr od krawędzi ścieżki rowerowej,

Część graficzna:

Ul. Modlińska (po stronie wschodniej na odcinku Chlubna – Klasyków), ul. Klasyków (po stronie północnej) i ul. Mehoffera Bis (po stronie północnej)

MPZP fragmentu os. Dąbrówka Grzybowska (cz. zach.) dla działki 30/4

Część tekstowa:

Brak odniesień do problematyki rowerowej

Część graficzna:

Brak.

MPZP os. Dąbrówka Szlachecka

Część tekstowa:

§ 12. Na terenach zieleni urządzonej, oznaczonych na rysunku planu symbolem Z, obowiązują następujące ustalenia: [...] 4) dopuszcza się realizację ciągu pieszego lub rowerowego.

§ 13. Na terenach wód otwartych z zielenią nadbrzeżną, oznaczonych na rysunku planu symbolem WZ, obowiązują następujące ustalenia: [...] 4) obowiązek zapewnienia ogólnodostępnych, wolnych od zainwestowania ciągów eksploatacyjnych o szerokości co najmniej 2 m, z możliwością wykorzystania jako ciągu pieszego lub rowerowego,

§ 15. 1. Na terenach komunikacji samochodowej, oznaczonych na rysunku planu symbolem K, obowiązują następujące ustalenia: [...] 3) obowiązek modernizacji istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Modlińskiej oraz dopuszczenie realizacji ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Klasyków i Mehoffera-bis,

§ 18. Na obszarze objętym planem, obowiązują następujące ustalenia dotyczące rozmieszczania reklam i znaków informacyjno – plastycznych: [...] 3) Zakazuje się umieszczania znaków informacyjno – plastycznych i reklam: j) w odległości mniejszej niż 1 m od krawędzi ścieżki rowerowej,

Część graficzna:

Ul. Modlińska (po stronie wschodniej), ul. Klasyków (po stronie północnej) i ul. Mehoffera Bis (po stronie północnej).

MPZP osiedli Białoleka Dworska (część zachodnia) i Dąbrówka Grzybowska

Część tekstowa:

§ 9. [...] 5. Dla terenów, o których jest mowa w ust. 1 obowiązują następujące wymogi z zakresu ochrony i kształtowania środowiska: [...] 5) obowiązek zachowania wskazanego na rysunku planu śladu po Strudze Jabłonna poprzez ochronę istniejącej wartościowej zieleni wysokiej i niskiej oraz wzbogacanie jej dodatkowymi dosadzeniami; wzdłuż tego śladu na odcinku od ulicy Bohaterów w kierunku ulicy Lemiesz postuluje się prowadzenie ciągu pieszego i rowerowego,

§ 15. Na obszarze objętym planem obowiązują następujące ustalenia dotyczące rozmieszczania reklam i znaków informacyjno-plastycznych: [...] 2) Zakazuje się umieszczania znaków informacyjno-plastycznych i reklam: [...] j) w odległości mniejszej niż 1 m od krawędzi ścieżki rowerowej,

§ 17. [...] 12. Ustala się przebieg ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wałuszewskiej [5KUL] (w liniach rozgraniczających ulicy) o szerokości: min. 2,0 m gdy jest ona dwukierunkowa, min. 1,5 m, gdy jest ona jednokierunkowa i min. 2,5 m, gdy ze ścieżki mogą korzystać piesi.

Część graficzna:

Ul. Wałuszewska (po stronie zachodniej i północnej), ul. Marywilska (po stronie wschodniej – poza granicami opracowania).

2.6.4. Inne istotne zapisy

Szerokość ulic w liniach rozgraniczających

W wielu przypadkach decydującą dla możliwości i celowości segregacji ruchu rowerowego rolę odgrywa szerokość dostępnego pasa drogowego. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego powinny ustalać szerokość uli-

cy w liniach rozgraniczających. Niestety, wiele z obowiązujących na terenie Białoleki planów zawiera tylko ogólny zapis, że linie rozgraniczające dróg publicznych wyznaczone są orientacyjnie i mogą / powinny być uściślone w trybie opracowania dla nich danych technicznych w skali 1:500. Jednocześnie dość rzadko spotyka się wydawałoby się oczywiste zastrzeżenie, że przebieg linii rozgraniczających powinien zostać uściślony przed realizacją zabudowy na terenach przyległych.

Z kolei tam, gdzie linie rozgraniczające określone są precyzyjnie, często wyznaczają one szerokość ulicy niewystarczającą dla wszystkich zaplanowanych jej funkcji. Na przykład miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego osiedli Białoleka Dworska (część zachodnia) i Dąbrówka Grzybowska ustala przebieg drogi rowerowej w ul. Wałuszewskiej w jej liniach rozgraniczających, a jednocześnie ustala szerokość ulicy w liniach rozgraniczających na minimum 12,0 m, dopuszczając jej zwięźenie do 10,0 m ze względu na istniejące zagospodarowanie. Szerokość taka nie pozwala na wytyczenie dwukierunkowej jezdni, drogi rowerowej i chodnika zgodnych z [MTiGM 99], z zachowaniem wymaganych szerokości i skrajni. W tej sytuacji dość ironicznie brzmi zawarte w tym samym punkcie planu wyliczenie minimalnych szerokości ścieżek rowerowych.⁵

W niektórych przypadkach określone szerokości nie spełniają warunków technicznych [MTiGM 99], np. w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Grodzisk minimalna szerokość ulicy KZ5b (północny odcinek ul. Ostródzkiej) określona została na 15 m, podczas gdy dla ulic zbiorczych szerokość ta nie powinna być mniejsza niż 20 m.

Rezerwy terenu wzdłuż cieków wodnych

Cennym elementem miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego są rezerwy terenu wzdłuż cieków wodnych – rzek, kanałów i rowów. Zdecydowana większość planów zawiera tego typu zastrzeżenia, ustalając odsunięcie linii ogrodzeń:

- min. 20 m od Kanału Żerańskiego;
- min. 10 m od Kanału Markowskiego (rzeki Długiej);
- min. 5 m od Kanału Bródnowskiego, rowu „Szamocin”;
- min. 3 m od Rowu z Lewandowa / Rowu Brzezińskiego, Doprowadzalnika „B”;
- min. 2 m od krawędzi większości pozostałych cieków wodnych,

Większość planów wprowadza także obowiązek zapewnienia wzdłuż cieków wodnych ogólnodostępnych, wolnych od zainwestowania, jedno- lub dwustronnych ciągów eksploatacyjnych o szerokości co najmniej 1,5–3 m.

Rezerwy te są cenne m.in. ze względu na możliwości przeprowadzenia tras rowerowych niezależnych od układu drogowego (tzw. *greenway*). Niektóre plany wskazują na możliwość wykorzystania ciągów eksploatacyjnych wzdłuż cieków wodnych jako pieszych lub rowerowych, niektóre *explicite* nakazują lub zalecają lokalizację ścieżki rowerowej przy wybranych ciekach.

⁵ Można się też zastanawiać, po co prawo lokalne powtarza zapisy prawa ogólnego (rozporządzenia).

Wydaje się jednak, że wyżej opisane nakazy prawa miejscowego nie są w pełni respektowane. Podczas prowadzonych w ramach prac nad koncepcją wizji lokalnych wielokrotnie spotykaliśmy się z ogrodzeniami przylegającymi do krawędzi cieków wodnych, z czego przynajmniej część wyglądała na nowsze niż uchwalone plany. Wskazane byłoby – również ze względów przeciwpowodziowych – przeprowadzenie kompleksowej kontroli brzegów cieków wodnych na terenie dzielnicy i usunięcie samowoli budowlanych.

Tereny rekreacyjne

Obecnie atutem Białołęki jest duża ilość terenów zielonych i otwartych, co sprzyja rekreacji rowerowej. Obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego przeznaczają jednak w zasadzie wszystkie tereny objęte planami pod zabudowę mieszkaniową lub mieszkaniowo - usługową, pozostawiając jedynie niewielkie enklawy terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, na których zresztą często również dopuszczona jest dość intensywna zabudowa. Na przykład według miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Grodzisk na jedynym terenie o przeznaczeniu rekreacyjno-wypoczynkowym, o powierzchni ok. 4 ha (z 260 ha objętych planem), można zlokalizować m.in. kościół, dom parafialny, usługi oświaty i kultury, usługi gastronomiczne, parkingi.

Można się zatem spodziewać, że na terenach objętych aktualnymi planami – w szczególności tzw. Zielonej Białołęki – cele rekreacyjnych podróży rowerem zostaną bardzo ograniczone. Tym bardziej należy chronić tereny wzdłuż cieków wodnych, które w perspektywie kilkunastu lat mogą pozostać jedyną możliwością rekreacji.

Dodatkowym zagrożeniem dla walorów rekreacyjnych dzielnicy jest planowana sieć drogowa, w szczególności:

- Trasa Mostu Północnego w rejonie granicy z Markami;
- Trakt Nadwiślański;
- Ciąg ul. Proletariatzyków – Białołęcka jako droga zbiorcza;

Budowa tych ulic sprawi, że część terenów obecnie wykorzystywanych rekreacyjnie nad Kanałem Markowskim i Wisłą oraz większość nad Kanałem Żerańskim znajdzie się w zasięgu oddziaływania hałasu i zanieczyszczeń drogowych.

Sieć dróg lokalnych

Wydaje się, że w dotychczas uchwalonych planach zagospodarowania przestrzennego zaburzone zostały proporcje pomiędzy ulicami zbiorczymi i lokalnymi, w szczególności we wschodniej części dzielnicy. Plan nie wykształcają charakterystycznej dla miasta gęstej sieci dróg lokalnych, wskazują tylko nieliczne łączniki pomiędzy drogami zbiorczymi.

W tradycyjnej zabudowie miejskiej odległości pomiędzy skrzyżowaniami z reguły mieszczą się w zakresie 100–200 m. Dotyczy to zarówno zabudowy jedno- jak i wielorodzinnej, czego przykładami w Warszawie mogą być Żoliborz, Stare Bielany, Koło, Ursus, Czechowice, Grochów, Nowa Praga, Zacisze. Na terenie dzielnicy Białołęka można taką sieć zaobserwować na osiedlach Choszczówka, Henryków i Wiśniewo. Sieć dróg lokalnych, w połączeniu ze środkami obszarowego uspokojenia ruchu, stanowi tzw. niewidzial-

na infrastrukturę rowerową – pozwala rowerzystom na swobodne i bezpieczne przemieszczanie się na zasadach ogólnych jeżdżącymi ulicami o niewielkich natężeniach i prędkościach ruchu samochodowego. W miastach Europy Zachodniej drogi lokalne o ruchu uspokojonym stanowią 70–80% długości sieci drogowej – a jednocześnie rowerowej. Na przykład w Berlinie drogi publiczne o maksymalnej dopuszczalnej prędkości 30 km/godz. lub niższej stanowią 3700 km z ok. 5200 km sieci drogowej.

Tymczasem w planach zagospodarowania przestrzennego takich jak część obszaru X-71 (część I) czy rejonu Grodzisk odległości pomiędzy kolejnymi skrzyżowaniami dróg publicznych często wynoszą 500–600 m, a w ekstremalnych przypadkach sięgają 1 km. Wprawdzie w nowobudowanych osiedlach sieć ta uzupełniana jest drogami wewnętrznymi, ale z reguły odbywa się to w połączeniu z ogrodzeniem całego terenu osiedla i ograniczeniami wjazdu, a nawet wstępu. Oznacza to, że po zainwestowaniu terenu nawet krótkie podróże – do najbliższego sklepu, szkoły, znajomych na sąsiednim osiedlu – wymagać będą podróży drogami zbiorczymi. Co więcej, żaden z planów nie wyznacza kwartałów czy nawet pojedynczych ulic ruchu uspokojonego.

2.6.5. Projekty planów wyłożone do wglądu publicznego

W ramach prac nad koncepcją przeanalizowano także projekty miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyłożone do wglądu publicznego, tj.:

- MPZP osiedla Tarchomin;
- MPZP rejonu Brzezin;
- MPZP osiedla Białoleka Wieś.

Projekty te przewidują znacznie większą liczbę ścieżek rowerowych niż zawarta w obecnie obowiązujących planach, uwzględniając sieć przedstawioną w [SUiKZP] oraz jej lokalne uzupełnienia. Wydaje się nawet, że w niektórych przypadkach regulują kwestię komunikacji rowerowej zbyt szczegółowo, nie pozostawiając niezbędnego pola manewru na etapie projektu budowlanego.

Rysunek 2.6 przedstawia sieć ścieżek rowerowych wytyczoną przez obowiązujące i projektowane plany zagospodarowania przestrzennego.

2.6.6. Parkowanie rowerów

Żaden z dotychczas uchwalonych planów nie uwzględnia konieczności tworzenia parkingów rowerowych w związku z planowanymi nowymi obiektami czy istniejącymi starymi. Nawet plan osiedla „Lemiesz”, który przewiduje obsługę komunikacyjną obszaru za pomocą leżącego tuż poza obszarem planu przystanku kolejowego, co jest krokiem dość postępowym, nie przewiduje np. realizacji w pobliżu stacji parkingu rowerowego typu „Bike&Ride”.

Uchwalone w 2006 r. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy wymaga od nowych planów miejscowych wymogu tworzenia miejsc parkingowych dla rowerów dla obiektów usługowych i mieszkalnych, w ilości minimum 10 m.p. / 100 m.p. dla samochodów osobowych. Wśród projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego wyłożonych do wglądu publicznego, taki zapis znalazł się w planie

osiedla Tarchomin. Projekty planów rejonu Brzezin i osiedla Białoleka Wieś w dalszym ciągu nie przewidują miejsc parkingowych dla rowerów.

2.6.7. Podsumowanie

Przepisy obecnie obowiązujących na terenie dzielnicy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego są bardzo liberalne, co w powiązaniu z prywatną własnością większości gruntów stwarza niekorzystne uwarunkowania planistyczne.

W zakresie komunikacji rowerowej zapisy planów nie są jednorodne, w dużej mierze zależą od okresu powstawania planu. Zdarza się, że trasy zapisane w jednym planie nie mają kontynuacji w sąsiadującym (np. w ul. Ostródzkiej MPZP rejonu Grodzisk przewiduje ścieżkę, MPZP części obszaru X-71 (cz. I) – nie). Co więcej, w niektórych ulicach nakaz realizacji ścieżki rowerowej został zapisany bez zabezpieczenia wystarczającej szerokości w liniach rozgraniczających.

Dużą zaletą istniejących planów są konsekwentne zapisy nakazów odsunięcia linii ogrodzeń od brzegów cieków wodnych. Stwarza to z jednej strony rezerwy pozwalające na wytyczenie tras rowerowych mimo niewielkich szerokości ulic w liniach rozgraniczających, a z drugiej – daje szansę zapewnienia pewnego minimum terenów rekreacyjnych dla mieszkańców dzielnicy.

W dotychczasowych opracowaniach planistycznych brakuje spójnej wizji dzielnicowej sieci dróg rowerowych, co odbija się na niskiej jakości ustaleń dotyczących infrastruktury rowerowej w planach zagospodarowania – a w efekcie także realizacji lub jej braku w terenie. Niniejsza koncepcja stara się wypełnić tę lukę, a w szczególności ujednoczyć i powiązać w spójne ciągi pomysły zawarte w planach miejscowych. Nie jest jednak w stanie rozwiązać ogółu problemów związanych z dotychczasową polityką przestrzenną gminy (a później dzielnicy), wpływających na warunki dla ruchu rowerowego – takich jak niedobór przestrzeni publicznej, niedostateczna ochrona terenów zielonych i otwartych czy nieprzystająca do gęstości zabudowy gęstość sieci dróg lokalnych.

2.7. Pozostałe uwarunkowania realizacji tras rowerowych

2.7.1. Główne przeszkody terenowe

Na terenie dzielnicy nie występują duże różnice wysokości. Nieznaczne przewyższenia występują tylko w rejonie Wydmy Nowodworskiej, Parku Leśnego Dąbrówka Henryków oraz wydm na Białolece Dworskiej. W zdecydowanej większości przypadków wysokości względne nie przekraczają jednak 10 m, co sprzyja komunikacji rowerowej.

Istotne ograniczenia na układ tras rowerowych nakładają za to bariery liniowe, takie jak:

- Rzeka Wisła;
- Kanał Żerański;
- Linia kolejowa E-65 Warszawa – Gdańsk;

- Droga ekspresowa S-8 (Trasa Toruńska);
- Istniejące i planowane ulice klasy GP: Modlińska, Trasa Mostu Północnego, Trasa Olszynki Grochowskiej.

Bariery te, ze względu na niewielką liczbę mostów czy rzadko rozmieszczone skrzyżowania, możliwe są do pokonania tylko w ograniczonej liczbie punktów. Stworzenie dodatkowych możliwości pokonania tych barier wymagałoby budowy kosztownych kładek lub przejazdów podziemnych (w przypadku planowanych dróg koszty te można obniżyć, przewidując odpowiednie udogodnienia w projekcie budowy lub modernizacji trasy). Z drugiej strony, ww. cieki wodne i linia kolejowa stanowią także szansę na wytyczenie tras rowerowych minimalizujących kolizję z układem drogowo-ulicznym, krzyżujących się bezkolizyjnie z głównymi trasami samochodowymi.

2.7.2. Warunki techniczne dla dróg publicznych

Podstawowym dla zagadnienia budowy dróg rowerowych jest rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z 14 maja 1999 r.) [MTiGM 99]. W rozporządzeniu tym określone zostały minimalne szerokości dróg dla rowerów, wynoszące:

- 1,5 m – gdy jest ona jednokierunkowa,
- 2,0 m – gdy jest ona dwukierunkowa,
- 2,5 m – gdy ze ścieżki jednokierunkowej mogą korzystać piesi.

Pochylenia podłużne ścieżek rowerowych nie powinny przekraczać 5%, w wyjątkowych wypadkach dopuszcza się pochylenia do 15%. Niedopuszczalne są uskoki większe niż 1 cm, co nakłada też ograniczenia na wysokość krawężników oraz głębokość rowków odpływowych na przejazdach dla rowerów.

Rozporządzenie ustala również wysokość skrajni nad ścieżką rowerową na poziomie 2,5 m (w wyjątkowych przypadkach można ją zmniejszyć do 2,2 m). Skrajnia obowiązuje również w odległości 0,2 m od krawędzi ścieżki.

Wyżej wymienione wymogi nie obejmują całokształtu zagadnień związanych z projektowaniem dróg dla rowerów. Nie określają nawet tak podstawowych dla bezpieczeństwa ruchu wartości jak minimalne promienie łuków czy odległości widoczności. Lukę tę mogą wypełnić „Wytyczne do planowania, projektowania i utrzymania dróg rowerowych w m.st. Warszawie”, przygotowane na zlecenie Urzędu Miasta [Transeko 08].

Rozporządzenie [MTiGM 99] definiuje również warunki techniczne, jakie muszą spełniać inne części drogi, co w wielu przypadkach ma decydujące znaczenie dla możliwości rozwiązania ruchu rowerowego w danym pasie drogowym. Dla prac nad koncepcją szczególnie istotne były przede wszystkim takie parametry jak:

- Szerokości pasów ruchu dla dróg poszczególnych klas – określające możliwości wyznaczenia pasów rowerowych na jezdni lub pozyskania terenu na wytyczenie wydzielonej drogi rowerowej poprzez zawężenie jezdni;
- Wymiary i zakres stosowania mini- i małych rond – określające możliwości wprowadzenia tego typu rozwiązań na skrzyżowaniach.

2.7.3. Planowane inwestycje

Koncepcja uwzględnia następujące planowane inwestycje lub istotne zmiany w zagospodarowaniu terenu:

Inwestycja	etap / rodzaj wykorzystanych materiałów	oznaczenie
Budowa Trasy Mostu Północnego	projekt budowlany	[Schüßler 08]
Modernizacja ul. Modlińskiej	koncepcja programowo-przestrzenna	[Baks 08]
Budowa ulicy Mehoffera Bis	koncepcja programowo-przestrzenna	[AiB 08]
Rozbudowa ul. Marywilskiej	opis przedmiotu zamówienia na projekt	
Modernizacja Trasy Armii Krajowej	materiały do wniosku o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji	[Transprojekt 07]
Budowa linii tramwajowej na Tarchomin	studium wykonalności, opis przedmiotu zamówienia na projekt	
Modernizacja linii kolejowej E-65	koncepcja	
Modernizacja ul. Misyjnej	projekt organizacji ruchu	
Budowa ul. Skarbka z Gór	projekt budowlany	

Inwestycje te i ich wpływ na rozwój sieci tras rowerowych są omówione w rozdziale 3.3, przy okazji opisu poszczególnych planowanych tras. Tutaj zaznaczymy jedynie, że o ile inwestycje drogowe prowadzone przez Zarząd Dróg Miejskich / Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych w dużej mierze wykorzystują szanse poprawy warunków dla ruchu rowerowego, to istotny problem stanowią projekty wiaduktów nad torami kolejowymi, opracowane przez Biuro Projektów Kolprojekt na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach modernizacji linii kolejowej E-65. Na wiaduktach tych, niezgodnie z [SUiKZP], brak jakichkolwiek udogodnień dla ruchu rowerowego, co na długie lata zablokuje możliwość stworzenia bezpiecznych powiązań między wschodnią a zachodnią częścią dzielnicy.

3. Sieć tras rowerowych

Docelowy układ tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka przedstawiony został na podkładzie topograficznym w skali 1:10 000 w załączniku graficznym do niniejszej koncepcji. Niniejszy rozdział zawiera omówienie przyjętych założeń i hierarchii tras w obrębie sieci, wyjaśnienie zastosowanego rozróżnienia tras według ich rodzaju i sposobu prowadzenia oraz opis poszczególnych tras. Ostatnia część rozdziału zawiera propozycje korekt w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

3.1. Ogólna charakterystyka sieci

3.1.1. Przyjęte założenia

Proponowana sieć tras rowerowych dla dzielnicy Białołęka zmierza do wytworzenia dłuższych ciągów umożliwiających szybkie i bezpieczne przemieszczanie się na rowerze na znaczne odległości. Ze względu na rozmiary dzielnicy i jej oddalenie od centrum stanowi to warunek *sine qua non* komunikacyjnego wykorzystania roweru na Białołęce. Wśród ciągów tych koncepcja wytycza także ciągi bez kolizji z ruchem samochodowym, w dużej mierze niezależne od układu drogowego, które mogą służyć zarówno „tranzytowemu” ruchowi rowerowemu (dzięki minimalizacji współczynnika opóźnienia), jak i wieczornej lub weekendowej rekreacji (dzięki odseparowaniu od ruchu samochodowego). Podstawę takich ciągów stanowią brzegi Wisły i Kanału Żerańskiego oraz linia kolejowa E-65.

Z przeprowadzonych pomiarów ruchu wynika silna korelacja między intensywnością zabudowy a natężeniem ruchu rowerowego. Dlatego sieć tras jest gęstsza w zachodniej części Dzielnicy, na terenie Tarchomina i Nowodworów. Szczególną uwagę poświęcono dojazdowi do planowanego Mostu Północnego, który zapewni połączenie z centrum miasta znacznie dogodniejsze niż obecne ul. Modlińską, zarówno bezpośrednio rowerem (Szlakiem Wisły) jak i w połączeniu z komunikacją publiczną (dojazd z/do stacji metra Młociny), oraz powiązaniom ze szlakiem rowerowym nad Wisłą.

Na terenie wschodniej części Dzielnicy sieć rowerowa w dużej mierze opiera się na trasach wzdłuż cieków wodnych (Kanał Żerański, Kanał Bródnowski, Kanał Markowski / Długa, Rów z Lewandowa / Rów Brzeziński). Propozycja ta wynika z wąskich pasów drogowych istniejących ulic i coraz większego ruchu samochodowego na nich. Budowa dróg rowerowych wzdłuż ulic wymagałaby kosztownych wykupów zagospodarowanych działek, a jednocześnie drogi te byłyby niskiej jakości ze względu na liczne wjazdy na posesję i popyt na miejsca parkingowe. W naszej ocenie budowa ciągów spacerowych i rowerowych wzdłuż cieków wodnych w większym stopniu ułatwi

ruch rowerowy, a jednocześnie wytworzy atrakcyjną przestrzeń publiczną, której brak jest jednym z głównych zagrożeń dla tzw. Zielonej Białoleki.

3.1.2. Hierarchia tras rowerowych

Właściwe podejście do planowania wymaga określenia sieci tras rowerowych w ujęciu hierarchicznym, obejmującym trasy główne i lokalne, różniące się funkcją i wymaganymi parametrami technicznymi.

Według [CROW 99], główne trasy rowerowe powinny obsługiwać ok. 70% ruchu rowerowego w mieście (liczonego w osobokilometrach), zapewniając szybki, bezpieczny i wygodny przejazd rowerem w typowych podróżach. Kluczowe dla głównych tras parametry to współczynnik opóźnienia poniżej 15 sekund na kilometr, współczynnik wydłużenia poniżej 1,2 oraz prędkość projektowa rzędu 30 km/godz.

Według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego [SUiKZP] przez teren dzielnicy Białoleka przebiegają dwie główne trasy rowerowe:

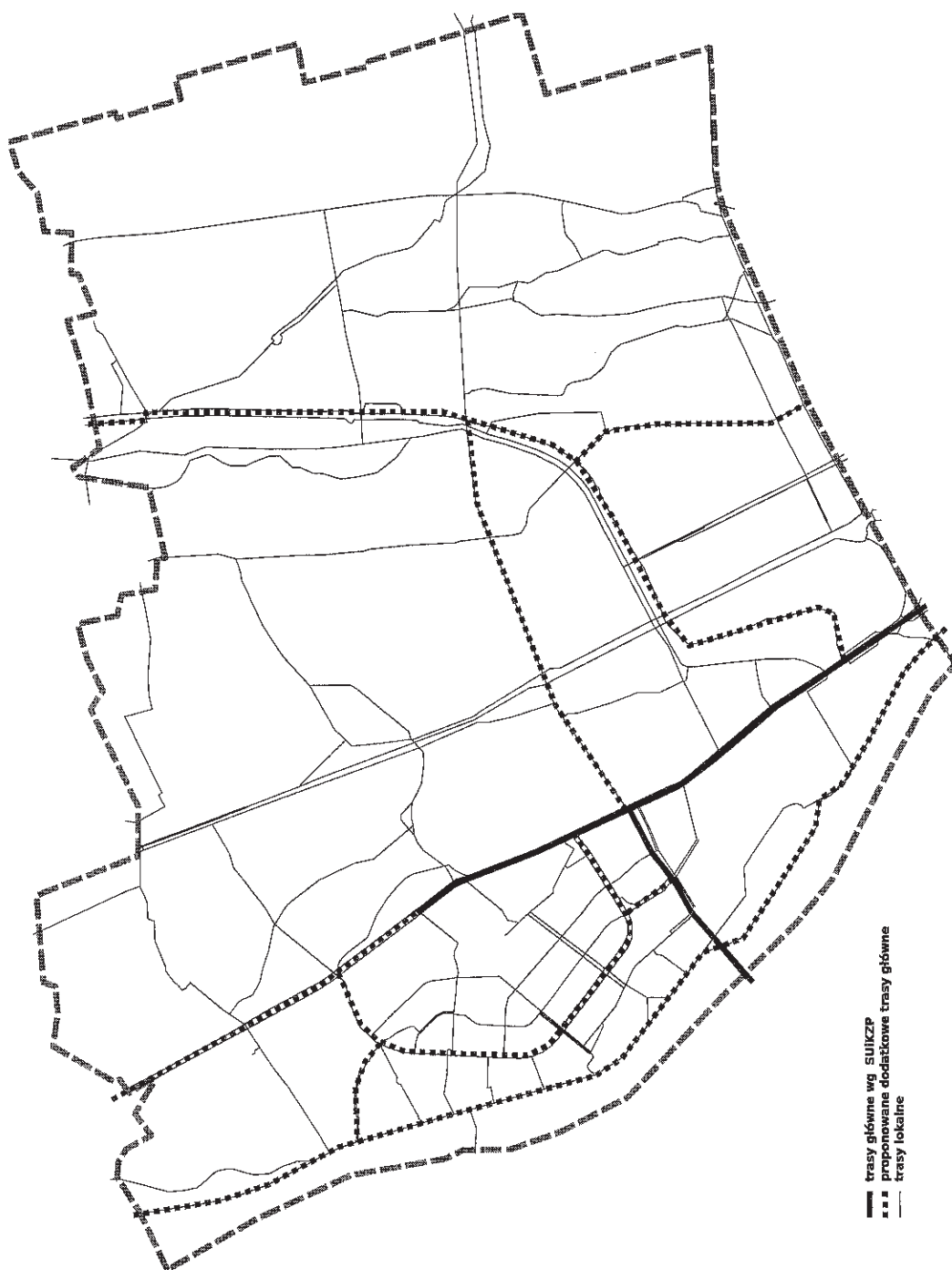
1. Ul. Modlińska na odcinku Most Grota-Roweckiego – Mehoffera;
2. Trasa Mostu Północnego na odcinku Wisła – Modlińska;

Wydaje się jednak, że te trasy to za mało by obsłużyć większość ruchu rowerowego na terenie dzielnicy. W koncepcji proponujemy dotrzymanie parametrów trasy głównej dla większej ilości tras rowerowych. Wydaje się jednak, że znaczenie ponadlokalne mają przynajmniej:

1. Ulica Modlińska do granic Warszawy;
2. Trasa Mostu Północnego na odcinku Wisła – Płochocińska;
3. Prawobrzeżny Szlak Wisły na całej długości;
4. Ul. Światowida;
5. Ul. Myśluborska na odcinku Światowida – Trasa Mostu Północnego;
6. Ulice Białolecka i Nowobiałolecka (łącznie Bródno – Szlak Kanału Królewskiego);
7. Ulice Dzierzgońska i Misyjna (łącznie Światowida – Szlak Wisły);
8. Szlak Kanału Królewskiego.

Inne odcinki tras opisane w rozdziale 3.3 koncepcji należy uznać za trasy lokalne, służące doprowadzeniu ruchu do tras głównych i ruchowi rowerowemu w mniej popularnych relacjach. Układ tras uzupełniają pozostałe ulice lokalne i alejki osiedlowe, niewymienione w opisie, a znajdujące się w zakresie stref Tempo 30 lub stref zamieszkania.

Układ tras głównych i lokalnych na terenie dzielnicy przedstawia rysunek 3.1.



Rysunek 3.1. Przebieg głównych i lokalnych tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białoleka.

3.2. Podział według sposobu prowadzenia

3.2.1. Drogi rowerowe w pasie drogowym

Oznakowane znakami C-13 drogi (ścieżki) rowerowe (ewentualnie drogi dla rowerów i pieszych), zdefiniowane w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym, mogą być wytyczone w pasie drogowym ulicy (np. Modlińska, Światowida).¹

Szczególny przypadek drogi rowerowej stanowi łącznik (skrót) rowerowy – krótki odcinek wydzielonej ścieżki pozwalający wykorzystać dla ruchu rowerowego ślepe dla innych pojazdów ulice.

Do dróg rowerowych zaliczone zostały również kładki i tunele pieszo-rowerowe.

3.2.2. Drogi rowerowe w ulicach projektowanych

Na rysunku koncepcji został uwzględniony przebieg ulic klasy „G” lub wyższej oraz wybranych ulic klasy „Z” planowanych zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (np. Trasa Mostu Północnego, Nowo-Białołęcka, Mehoffera Bis, przedłużenie Marywilskiej). Zaznaczony przebieg należy traktować jako orientacyjny, szczegóły lokalizacji i sposób prowadzenia drogi dla rowerów w tych ulicach powinny być ustalone na etapie opracowywania koncepcji budowy ulicy w uzgodnieniu z reprezentacją rowerzystów. W przypadku rezygnacji z budowy ulicy, należy rozważyć wytyczenie alternatywnego przebiegu trasy rowerowej, obsługującego tę samą relację.

Do tej kategorii zaliczono także ulice i trasy, dla których planowana jest istotna rozbudowa lub kompleksowa modernizacja (Toruńska, Płochocińska, Marywilska i Czołowa).

Tam, gdzie znana była data ukończenia inwestycji (np. na podstawie zapisów Wieloletniego Planu Inwestycyjnego), zaznaczoną ją na rysunku koncepcji.

3.2.3. Pasy rowerowe w jezdni

Pasy dla rowerów na jezdni mogą być obustronne lub jednostronne (w szczególności w przypadku tzw. kontrapasów rowerowych – pasów do ruchu rowerów pod prąd jezdni ulic jednokierunkowych). W razie potrzeby w miejscach newralgicznych mogą być wydzielone separatorami. Na skrzyżowaniach wskazany jest montaż wysp kanalizujących i azyli uniemożliwiających kierowcom „ściananie” drogi przez pas rowerowy.

Pasy dla rowerów mogą być także stosowane lokalnie na krótkich odcinkach przed skrzyżowaniami z sygnalizacją świetlną łącznie z cofniętą linią zatrzymania dla samochodów, tworząc tzw. śluzy rowerowe.

¹ W literaturze czasem spotyka się rozróżnienie terminów ścieżka rowerowa (w pasie drogowym) i droga rowerowa (niezależna od układu drogowego). Tutaj określenie droga i ścieżka stosowane są wymiennie ze względu na fakt, że rozróżnienie lokalizacji nie wpływa na wymogi techniczne stawiane tym rodzajom tras.

3.2.4. Drogi rowerowe poza pasem drogowym

Jak 3.2.1, ale prowadzone niezależnie od układu drogowego (np. brzegiem Kanału Bródnowskiego, dojazdy do wału wiślanego).

3.2.5. Adaptacja dróg polnych i leśnych

Na rysunku koncepcji wyróżnione zostały drogi rowerowe przebiegające przez tereny leśne, dla których ze względu na wymogi ochrony przyrody lub przewagę rekreacyjnej funkcji trasy możliwa jest rezygnacja z nawierzchni twardej na rzecz np. tłuczniowo-klińcowej lub gruntowej z mieszanki optymalnej.

3.2.6. Drogi rowerowe wyznaczone w MPZP lub SUiKZP szczególnie trudne w realizacji

Na rysunku wyróżnione zostały drogi rowerowe wytyczone w dotychczasowych opracowaniach planistycznych (Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy [SUiKZP], miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego), których realizacja w naszej ocenie byłaby szczególnie trudna, ze względu na istniejące zagospodarowanie, przeszkody terenowe lub szerokość ulicy w liniach rozgraniczających. Sieć powinna zachowywać spójność również bez tych tras.

3.2.7. Uspokojenie ruchu w ulicach istniejących

W ulicach o ruchu uspokojonym (ulice klasy D, L i Z o prędkości maksymalnej nie większej niż 30 km/h, w wyjątkowych przypadkach 40 km/h) ruch rowerowy powinien się odbywać razem z samochodowym. Na rysunku koncepcji wskazano te z nich, które stanowią element zbiorczej lub głównej trasy rowerowej.

Wśród nich znajdują się również ulice, na których, ze względu np. na kursowanie autobusów komunikacji miejskiej, zastosowanie najbardziej obecnie popularnych środków uspokojenia ruchu – progów spowalniających – może być kontrowersyjne. Można jednak zastosować inne metody uspokoiania ruchu – np. skrzyżowania równorzędne, małe ronda, wysepki azyli, zwężenia jezdni, odgięcia toru jazdy, progi spowalniające przyjazne dla autobusów (patrz np. [Uzdalewicz 06] oraz [BD 8/06]). Dla warunków występujących na tych ulicach wydaje się to być lepszym rozwiązaniem, niż próba zlokalizowania w wąskim pasie drogowym substandardowej ścieżki rowerowej.

3.2.8. Uspokojenie ruchu w ulicach projektowanych

Jak wyżej, ale w ulicach projektowanych lub wymagających modernizacji (w tym w ulicach o nawierzchni obecnie gruntowej, brukowanej, z trylinki itp.) Środki uspokoiania ruchu powinny stanowić integralny element projektu budowy / modernizacji ulicy.

3.2.9. Małe i mini- ronda

We wskazanych lokalizacjach warto rozważyć przebudowę skrzyżowań na małe ronda (o średnicy do 26 m, z częściowo przejezdnym pierścieniem środkowym, w wyjątkowych przypadkach do 30 m, i jezdni nie szerszej niż 5,5 m) lub mini-ronda (o średnicy poniżej 22 m, z przejezdną wyspą). Propozycje lokalizacji związane są z planowanym przeplataniem ruchu samochodowego i rowerowego (np. zakończeniem wydzielonej drogi dla rowerów lub zmianą sposobu jej prowadzenia) lub uspokojeniem ruchu tam, gdzie ruch rowerów odbywa się na zasadach ogólnych. W przypadku, gdy przez lub koło takiego ronda przechodzi wydzielona droga dla rowerów, należy ją włączyć jako dodatkowe ramię ronda, by umożliwić rowerzystom prawidłowy i bezpieczny wjazd w ulice niewyposażone w drogi dla rowerów.

3.3. Opis tras

3.3.1. Ul. Aluzyjna

Na odcinku Kępa Tarchomińska – Trąby budowa drogi rowerowej i chodnika w przybliżeniu śladem istniejącego przedceptu. W przypadku budowy również jezdni, usytuowanie drogi rowerowej względem jezdni powinno odpowiadać usytuowaniu na pozostałym odcinku (patrz niżej).

Na odcinku Trąby – Aluzyjna budowa wydzielonej drogi rowerowej prowadzonej konsekwentnie po tej samej stronie jezdni. Wydaje się, że łatwiejsze i korzystniejsze będzie prowadzenie drogi rowerowej po stronie północnej, choć wąskie gardło stanowić będzie nowowybudowany przystanek (zatoka przystankowa) przy ul. Modlińskiej. Ponieważ jednak będzie to przystanek przede wszystkim dla wysiadających (a co za tym idzie - nie wymaga wiaty), nie powinno dochodzić do znaczących kolizji. Po stronie południowej konieczne byłoby zarówno przeniesienie przystanku jak i budowa nowej kładki pieszo-rowerowej nad Kanałem Henrykowskim. Dodatkowym argumentem za przebiegiem po stronie północnej jest wyznaczony w ramach rozbudowy ul. Modlińskiej przejazd po północnej stronie skrzyżowania ul. Modlińskiej i Aluzyjnej.

Trasę można kontynuować na wschód projektowaną ulicą (Projektowana 1) przez Park Henryków i Dąbrówka do ul. Chlubnej przy oczyszczalni „Czajka”. Obecnie przejazd możliwy jest drogą leśną.

3.3.2. Ul. Annopol

Szerokość pasa drogowego pozwala na wytyczenie zarówno dwukierunkowej drogi rowerowej po stronie zachodniej jak i ciągu pieszo-rowerowego po stronie wschodniej. Po stronie zachodniej droga rowerowa powinna się znajdować za torowiskiem tramwajowym. Ze względu na niewielki ruch pieszy tu również dopuszczalny jest wspólny ciąg pieszo-rowerowy.

Na odcinku na północ od przystanku tramwajowego Faradaya możliwe jest bezinwestycyjne wyznaczenie pasów rowerowych na jezdni (szerokość 10 m).

Wąskie gardło stanowi połączenie z Bródnem – przejazd nad Trasą Toruńską. Obecnie na wiadukcie po stronie zachodniej funkcjonuje chodnik o szerokości 1,5 m, od strony Bródna zakończony schodami. W ramach modernizacji Trasy Toruńskiej ciąg na wiadukcie powinien zostać poszerzony do co najmniej 3,5 m, a przed przystankiem tramwajowym droga rowerowa powinna oddzielić się od chodnika i sprowadzić łagodnie po skarpie.

W przypadku zaniechania poszerzenia wiaduktu w ramach modernizacji Trasy Toruńskiej preferowany powinien być wariant z dwoma drogami jednokierunkowymi po obu stronach jezdni.

Na przedłużeniu ul. Annopol można rozważyć budowę kładki pieszo-rowerowej nad Kanałem. Kładka mogła by być wykorzystywana jako powiązanie pętli tramwajowej Żerań Wschodni z terenami produkcyjno-usługowymi przy ul. Płochocińskiej, zwłaszcza w przypadku ich rozwoju. Wprawdzie odległość (600 m i więcej) jest spora jak na dojście piesze, ale możliwe jest stworzenie atrakcyjnej oferty zintegrowanej rower + tramwaj.

3.3.3. Ul. Białolecka, Nowobiałolecka

Białolecka, odcinek Trasa Toruńska – Cieślewskich

Na odcinku od Trasy Toruńskiej do ul. Nowo-Białoleckiej, zgodnie z rysunkiem projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Białolecka Wieś, wydzielona droga rowerowa po stronie wschodniej. W przypadku realizacji planowanej drogi serwisowej, zalecane wprowadzenie ruchu rowerowego w drogę serwisową.

Na odcinku od ul. Nowo-Białoleckiej do ul. Cieślewskich, w przypadku szybkiej realizacji innych tras rowerowych (wzdłuż Kanału Żerańskiego i Bródnowskiego) oraz sieci dróg lokalnych przewidzianych w projekcie planu, segregacja ruchu rowerowego nie jest bezwzględnie konieczna. Ze względu jednak na brak określonego terminu realizacji ul. Nowo-Białoleckiej, należy wykorzystać przewidziane w planie rezerwy terenu po stronie wschodniej.

Białolecka, odcinek Cieślewskich – Kobiałka

Na odcinku od ul. Cieślewskich do projektowanej ulicy Mańkowskiej w przypadku budowy ulicy Białoleckiej w standardzie ulicy zbiorczej powinna powstać wydzielona droga rowerowa po stronie zachodniej, nad Kanałem Żerańskim. Konieczne będzie także poszerzenie istniejącego mostu nad ujściem Kanału Bródnowskiego lub budowa nowej kładki pieszo-rowerowej. W związku z niewykorzystywaniem nadbrzeża portowego na terenie bazy pomiędzy ulicami Ketlinga i Zdziarską warto rozważyć udrożnienie przejścia pieszo i przejazdu rowerem bezpośrednio nad Kanałem, bez objeżdżania terenu bazy.

Na odcinku Mańkowska (projektowana) – Kobiałka zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego fragmentu obszaru X-71 część I droga powinna zostać zamknięta dla ruchu samochodowego i przekształcona w utwardzony ciąg pieszo-rowerowy (z możliwym ograniczeniem szerokości ciągu do 3 m). Tymczasowo można ograniczyć ruch samochodowy, przerywając ciągłość istniejącej drogi szutrowej (przegradzając ją) np. na moście nad Kanałem Markowskim. Ruch samochodowy, choć sporadyczny powodu-

je intensywne niszczenie nawierzchni z pospółki (wyboje, charakterystyczna „tarka”), co bardzo obniża komfort jazdy rowerem.

Nowo-Białolecka

Na całej długości projektowanej ulicy wydzielona droga rowerowa po północno-wschodniej stronie jezdni.

3.3.4. Ul. Bobrowa

Przedłużenie trasy wschodnim brzegiem Kanału Żerańskiego (patrz 3.3.3). Docelowo możliwa jego kontynuacja na terenie gminy Nieporęt, tymczasowo może funkcjonować jako atrakcyjny skrót do nowopowstającego osiedla i ul. Słonecznej.

Na początkowym odcinku ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią. Ponieważ jednak trasa ma stanowić przedłużenie szlaku rowerowego wzdłuż ul. Białoleckiej, wskazane byłoby wykonanie bezkolizyjnego przejazdu pod ul. Kobiąka.

Na zakończeniu ul. Bobrowej należałoby zastąpić istniejącą kładkę nad Nowym Kanałem normatywną kładką pieszo-rowerową.

Dalej miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru X-71, część 1, przewiduje ulicę lokalną. Do czasu jej realizacji proponujemy wykonać ciąg pieszo-rowerowy o tymczasowej nawierzchni tłuczniowo - kłińcowej lub gruntowej odpowiednio zagęszczonej dla uzyskania niezbędnej równości.

3.3.5. Ul. Bohaterów

Kontynuacja drogi rowerowej w ul. Klasyków. Wskazujemy na jej opcjonalność, gdyż w opracowanym w ramach modernizacji linii kolejowej E-65 projekcie wiaduktu nad torami nie została uwzględniona droga rowerowa, a zatem droga rowerowa traciłaby ciągłość w kluczowym miejscu. Warunkiem realizacji tej drogi rowerowej powinno być:

- Wykonanie nowej kładki nad lub tunelu pieszo-rowerowego pod torami w ciągu ul. Klasyków – Bohaterów

lub

- Wykonanie drogi rowerowej w ciągu ul. Marywilska – Czołowa.

Zarówno jedno jak i drugie można uwzględnić w projekcie rozbudowy ul. Marywilskiej.

W ul. Bohaterów wydzielona droga rowerowa powinna prowadzić konsekwentnie po północnej stronie ulicy. Potencjalne wąskie gardło – posesja nr 2 – powinno zostać poszerzone w ramach projektu wiaduktu nad torami. Ograniczenia wymagałyby także parking przed pawilonami handlowymi, np. poprzez zamianę miejsc prostopadłych na równoległe. Obecnie nie ma tu nawet normatywnego chodnika. Ubytek miejsc parkingowych można zrekomensować wyznaczeniem zatoki po przeciwnej stronie ulicy lub lepszym wykorzystaniem parkingu na terenie działki. Przy ul. Ołówkowej obecnie jest możliwe przejście drogi rowerowej za wiatą. W przypadku jednak budowy zatoki przystankowej, konieczne byłoby pozyskanie dodatkowego terenu.

Drogę rowerową można kontynuować ul. Wałuszewską w kierunku wschodnim (patrz 3.3.35) lub zakończyć na skrzyżowaniu Bohaterów / Wałuszewska, najlepiej w postaci dodatkowego wlotu małego ronda.

3.3.6. Ul. Chudoby

Obecnie, ze względu na niewielkie natężenie ruchu samochodowego i istniejące elementy uspokojenia ruchu, ruch rowerowy może się swobodnie odbywać jezdnią.

Na odcinku Kanał Markowski – Zdziarska, ze względu na funkcję zbiorczą zapisaną w [SUiKZP], docelowo wskazana budowa wydzielonej drogi rowerowej, prowadzącej konsekwentnie po jednej stronie ulicy, ze wskazaniem na stronę wschodnią.

3.3.7. Ul. Ćmielowska

Istniejąca droga rowerowa wzdłuż ul. Ćmielowskiej powinna zostać przedłużona w obie strony:

W kierunku południowo-zachodnim przez teren planowanego placu pieszego (D3.13.KPp) do ul. Projektowanej 8 (20.KD-D). Za ulicą Projektowaną 8 droga rowerowa powinna się rozwidlać na dwa w przybliżeniu prostopadłe łączniki przez teren D3.15.ZP w kierunku wału przeciwpowodziowego:

- w kierunku zachodnim, docierający do wału na wysokości ul. Maciejewskiego (Projektowana 7, 19.KD-D);
- w kierunku południowym, ew. południowo-wschodnim, docierający do wału na wysokości przedłużenia ul. Świętosławskiego (21.KD-D).

Propozycja rozdzielenia trasy na dwa łączniki zamiast jednej ścieżki prostopadłej do wału wynika z obserwacji obecnych zachowań rowerzystów oraz wymogu bezpośredniości sieci tras rowerowych.

W kierunku północno-wschodnim przez teren planowanego placu pieszego (A3.5.KPp) w miejscu obecnych ogródków działkowych do planowanej ul. Majolikowej (29.1.KD-D).

Dalej możliwa jest kontynuacja trasy przez wydmnę (dopuszczalna nawierzchnia tłuczniowo-klińcowa) do ul. Anecińskiej i dalej na zasadach ogólnych ul. Anecińską do Modlińskiej.

Ze względu na zmianę strony jezdni, po której obecnie prowadzi droga rowerowa, na skrzyżowaniu z ul. Światowida, wskazane może być doprojektowanie odcinków po przeciwnych stronach ulicy. Na odcinku Światowida – Milenijna wynika to z projektu planu zagospodarowania przestrzennego, ale jest możliwe także na odcinku Świderska – Światowida:

- Po stronie północno-zachodniej na odcinku Świderska – Światowida. Ruch rowerowy przez parking przed budynkami Światowida 47 i 47B powinien odbywać się na zasadach ogólnych jezdnią parkingową.

- Po stronie południowo-wschodniej na odcinku Światowida – Milenijna. Na odcinku Światowida – Myśluborska konieczne także doprojektowanie chodnika w związku z istniejącym przedpięciem.

Projektując brakujące drogi rowerowe można rozważyć wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu rowerowego po obu stronach ulicy.

3.3.8. Ul. Dzierżgońska, Misyjna, Rów Winnicki

Wzdłuż ul. Dzierżgońskiej warto rozważyć budowę drogi rowerowej po stronie południowej – nie bezpośrednio przy jezdni, ale wzdłuż Rowu Winnieckiego. Na odcinku od ul. Światowida do wjazdu na posesję Odkryta 78 droga rowerowa mogłaby przebiegać przez teren zielony za rozlewiskiem Rowu, spinając przy okazji ślepe zakończenie ul. Grzymalitów. Dalej trasa powinna prowadzić bliżej jezdni, ze względu na przebieg koryta Rowu.

Wskazana przebudowa skrzyżowania z ul. Odkrytą na małe rondo.

W ul. Misyjnej projekt opracowany przez firmę Complot przewiduje ciąg pieszo-rowerowy po południowej stronie jezdni. Zdaniem autorów opracowania, klasa funkcjonalna ulicy i obserwowane duże natężenia ruchu zarówno pieszego jak i rowerowego wskazują jednak raczej na ruch rowerów jezdnią na zasadach ogólnych, z wprowadzeniem środków uspokojenia ruchu. Zdaniem Inżyniera Ruchu konieczna jest droga rowerowa, oddzielona zarówno od jezdni jak i chodnika.

3.3.9. Ul. Głębocka

Ul. Głębocka wg SUIKZP jest ulicą lokalną. Faktycznie jednak pełni funkcje co najmniej zbiorcze, prowadząc ruch ze wschodniej części dzielnicy w kierunku centrum. Wskazane poszerzenie pasa drogowego do parametrów wymaganych dla ulicy zbiorczej (20 m - obecnie miejscami nawet 11 m) i budowa wydzielonej drogi rowerowej prowadzonej konsekwentnie po jednej stronie ulicy, ze wskazaniem na stronę zachodnią.

Wydzieloną drogę rowerową można tymczasowo zakończyć na ul. Zaułek, którą można bezpiecznie na zasadach ogólnych dojechać do trasy nad Kanałem Markowskim (patrz 3.3.14).

Ponadto warto rozważyć przebudowę na małe rondo o jednym pasie ruchu skrzyżowań z ul. Lewandów oraz Berensona.

Z wydzielonej drogi rowerowej przy ul. Głębockiej można zrezygnować w przypadku budowy ul. Nowo- Św. Wincentego. W takim przypadku wskazane byłoby zastosowanie na ul. Głębockiej technicznych środków uspokojenia ruchu.

3.3.10. Ul. Grzymalitów

Lokalna trasa rowerowa o znaczeniu przede wszystkim rekreacyjnym, zapewniająca dojazd z Nowodworów do wału przeciwpowodziowego. Kluczowe dla udroźnienia trasy dla rowerów jest przede wszystkim stworzenie przejazdu łączącego dwa ślepe odcinki ul. Grzymalitów, rozciętej przez budowę ul. Światowida.

Na odcinku od Wisły do ul. Światowida ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią. Utwardzenie drogi powinno wiązać się z wprowadzeniem środków uspokojenia ruchu. Konieczne wykonanie krótkiego łącznika od ślepego zakończenia ulicy do istniejącej drogi rowerowej w ul. Światowida wraz z przejazdem przez ul. Światowida przy istniejącym przejściu dla pieszych na wysokości posesji Światowida 75 lub po południowej stronie skrzyżowania z ul. Dzierżgońską, tak by zapewnić powiązanie z kolejnym odcinkiem.

Odcinek od ul. Światowida do Strumykowej o dużych walorach rekreacyjnych można pozostawić w nawierzchni gruntowej pod warunkiem jego zamknięcia dla ruchu samochodowego. Tymczasowo powinien zostać dopuszczony dojazd do posesji przy ul. Grzymalitów, docelowo działki te można obsługiwać od strony ul. Światowida.

3.3.11. Ul. Inowłodzka

Na odcinku Annapol – Nowokowalskiego budowa drogi rowerowej w ramach budowy ulicy, ze wskazaniem na stronę południową, zgodnie z projektami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Białółka Wieś i Brzeziny.

Na odcinku Marywilka – Annapol w przypadku pozostawienia obecnego ślepego zakończenia ulicy ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią z dobudowaniem krótkiego łącznika rowerowego do ścieżki w ul. Marywilskiej. W przypadku otwarcia połączenia z ul. Marywilką konieczna budowa ścieżki rowerowej na całej długości ulicy.

3.3.12. Kanał Bródnowski

Droga rowerowa wzdłuż kanału, ze wskazaniem na stronę wschodnią zgodnie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego osiedla Brzeziny. Możliwe lokalne zmiany strony kanału w celu minimalizacji problemów terenowych lub własnościowych. Na całej długości możliwe łączenie funkcji drogi rowerowej i drogi technologicznej dla pojazdów związanych z utrzymaniem kanału, a w szczególnych przypadkach - także pojazdów rolniczych lub dojazdów do pojedynczych posesji, pod warunkiem odpowiedniego wzmocnienia konstrukcji nawierzchni. Należy unikać wygrodzień brzegów kanału, możliwe ewentualne nasadzenia żywopłotów.

Oprócz zasadniczego przebiegu wzdłuż właściwego Kanału Bródnowskiego wskazane także wykonanie łącznika wzdłuż dopływu od skrzyżowania ul. Artyleryjskiej z Ojca Aniceta. Łącznik ten poprzez istniejącą kładkę pieszo-rowerową nad Trasą Toruńską zapewni dogodnie powiązanie z Bródnem. W rejonie ujścia dopływu do Kanału powstanie węzeł tras rowerowych wzdłuż obu cieków wodnych oraz projektowanej ul. Inowłodzkiej.

Na odcinku Artyleryjska – Juranda ze Spychowa możliwy tymczasowy przebieg na zasadach ogólnych drogami lokalnymi: Ojca Aniceta – Wielkiego Dębu (ew. Inowłodzka po jej wybudowaniu) – Echa Leśne.

Wąskie gardło występuje w rejonie ulicy Zbożowej, gdzie ogrodzenia dochodzą do brzegu kanału. Konieczny wykup gruntów zgodnie z projektami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Białółka Wieś i Brzeziny.

W rejonie ul. Dobka z Oleśnicy prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych jezdnią projektowanej ulicy 1KD-L / 1KD-D. Konieczne uwzględnienie w projekcie ulicy środków uspokojenia ruchu.

Zakończenie drogi wzdłuż kanału powinno być powiązane ze ścieżką rowerową w projektowanej Trasie Mostu Północnego. Dodatkowe powiązanie z trasą wzdłuż ul. Białółckiej i Kanału Żerańskiego zapewni ul. Warzelnicza.

3.3.13. Kanał Henrykowski

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego os. Dąbrówka Szlachecka oraz terenu Winnicy Północnej nakazują odsunięcie linii ogrodzeń o 2-3 m od korony Kanału Henrykowskiego oraz przewidują możliwość prowadzenia ruchu rowerowego wzdłuż Kanału (odpowiednio ciągiem eksploatacyjnym i ciągiem pieszo-rowerowym).

Trasa ta stanowiłaby alternatywny ciąg dla głównej trasy wzdłuż ul. Modlińskiej, o charakterze bardziej rekreacyjnym, oraz atrakcyjne powiązanie lokalne, jednak może być trudna w realizacji ze względu na istniejące zagospodarowanie brzegów kanału. Ponieważ zagospodarowanie to jest sprzeczne nie tylko z obowiązującym od niedawna prawem miejscowym, ale także z prawem ogólnym (art. 27 ust. 1 ustawy Prawo wodne), wskazany byłby przegląd brzegów kanału i usunięcie samowoli budowlanych. W wielu miejscach spotyka się ogrodzenia czy budynki bezpośrednio przylegające do korony Kanału, a nawet anektowanie odcinków Kanału na rzecz przyległej działki lub grozdzenie mostów łączących działki po obu stronach kanału.

Przy realizacji trasy można wykorzystać równoległy do Kanału odcinek ulicy Dzikiej Kaczki.

Warto też przedłużyć trasę w kierunku południowym przez teren Parku Henrykowskiego do ul. Dziatwy z przejazdem przez ul. Klasyków.

W wersji minimum wskazane byłoby utwardzenie popularnego przedeptu pomiędzy ul. Aluzyjną (rejon pętli autobusowej) a ul. Łączną (lub wytworzenie innego powiązania w tym rejonie).

3.3.14. Kanał Markowski (rzeka Długa)

Droga rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż całej długości kanału na terenie dzielnicy. Zasadą powinno być prowadzenie drogi rowerowej po stronie przeciwnej do najbliższego ciągu ulicznego, z możliwymi korektami wynikającymi z dostępności terenu lub bezpośredniości sieci. Proponowany przebieg:

- po stronie południowej na odcinku granica miasta Marki - ul. Wyszowska;
- po stronie wschodniej na odcinku ul. Wyszowska - ul. Zdziarska (możliwa także wcześniejsza zmiana strony kanału w zależności od projektu węzła Trasa Mostu Północnego / Trasa Olszynki Grochowskiej);
- po stronie wschodniej lub zachodniej na odcinku ul. Zdziarska - ul. Mańkowska (za stroną zachodnią przemawia niekorzystne względem trasy nad kanałem usytuowanie kładki pieszo-rowerowej w ciągu ul. Ostródzkiej – Mochtyńskiej);
- po stronie zachodniej na odcinku ul. Mańkowska - ul. Białołęcka.

Ze względu na występujące wciąż użytkowanie rolnicze terenów przy Kanałach oraz przewidywane wykorzystanie również do celów konserwacji Kanału, droga rowerowa powinna mieć wzmocnioną podbudowę.

3.3.15. Kanał Żerański

Trasa północno-zachodnim brzegiem Kanału Żerańskiego składa się z pięciu odcinków, wyraźnie odróżniających się sposobem prowadzenia, uwarun-

kowaniami realizacji i zakresem niezbędnych inwestycji. Pierwszy odcinek, na zachód od ul. Modlińskiej, zyska znaczenie w przypadku realizacji trasy rowerowej nad Wisłą (patrz 3.3.34). Drugi, do ul. Płochocińskiej, już obecnie jest wykorzystywany rekreacyjnie, choć niektóre odcinki są w zasadzie nieprzejezdne. Dalej wzdłuż ul. Płochocińskiej występuje ruch zarówno komunikacyjny jak i rekreacyjny (patrz 3.3.27). Odcinek zachodnim brzegiem kanału od Brzezin do Kobiałki przejmie funkcje Szlaku Kanału Królewskiego w przypadku przewidzianej w SUIKZP realizacji ul. Białołęckiej w standardzie klasy „Z” na brzegu wschodnim, co negatywnie wpłynie na walory rekreacyjne obecnego przebiegu szlaku. Na ostatnim odcinku, do granic miasta, nie przewidujemy większych zmian względem stanu istniejącego.

Uwaga: trasę po południowo-wschodniej stronie Kanału opisano odrębnie (patrz 3.3.3 i 3.3.29).

Odcinek Wisła – Modlińska

Początek trasy przy ujściu Kanału Żerańskiego do Wisły. Na odcinku wał przeciwpowodziowy – Modlińska przebieg na zasadach ogólnych jezdnią ul. Zarzecze.

Przy nasypie ul. Modlińskiej skręt na południe – początkowy odcinek na zasadach ogólnych drogą dojazdową do Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego, dalej wydzieloną drogą rowerową. Istotną przeszkodę do pokonania stanowi nasyp nieczynnego zjazdu do dawnej stoczni. Zjazd ten ma zostać ostatecznie zlikwidowany w ramach modernizacji ul. Modlińskiej, możliwe jest zatem przekopanie nasypu i zachowanie ciągłości drogi rowerowej oraz chodnika.

Pod ulicą Modlińską obecnie znajduje się przejście piesze o szerokości 2,5 m. Możliwe jest przesunięcie barierki o ok. 1 m, tak by uzyskać normatywny ciąg pieszo-rowerowy z zachowaniem skrajni.

Odcinek Modlińska – Krzyżówki

Na wschód od ulicy Modlińskiej utwardzenie i zabezpieczenie przed wjazdem samochodów już obecnie popularnego ciągu spacerowo-rowerowego. Konieczny łącznik do ślepego zakończenia ul. Kowalczyka, by zapewnić dogodne powiązanie z drogą rowerową wzdłuż ul. Modlińskiej. Za ul. Kowalczyka zjazd na nadbrzeże Kanału. Potencjalne wąskie gardło występuje w rejonie południowo-wschodniego narożnika ogrodzenia nowego „Osiedla Nadwiślańskiego” przy ul. Krzyżówki, nawet w najwęższym miejscu pozostaje jednak pod dostatkiem miejsca na wspólny ciąg pieszo-rowerowy (ok. 3,5 m). Dalej trasa może prowadzić nadbrzeżem dołączając do ul. Płochocińskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Krzyżówki.

Odcinek Krzyżówki – Cieślewskich

Na odcinku Krzyżówki – Cieślewskich przebieg trasy wzdłuż ul. Płochocińskiej (patrz 3.3.27). Bezkolizyjny przejazd pod mostem na przedłużeniu ul. Cieślewskich.

Odcinek Cieślewskich – Kobiałka

Na odcinku Cieślewskich – Kobiałka w śladzie dawnej drogi holowniczej można zastosować nawierzchnię tłuczniowo - kłińcową lub gruntową odpo-

wiednio zagęszczoną dla uzyskania niezbędnej równości. Na większości odcinka obecnie ścieżka bardzo zarosnięta i zniszczona, trudna do przebycia nawet na piechotę. Oprócz ulepszenia nawierzchni konieczne byłoby miejscami karczowanie krzewów i naprawa osuwisk, wskazane również ze względu na utrzymanie kanału.

Przy Pompowni Białoleka rekomendowany przejazd od strony Kanału Żerańskiego – objazd wymagałby budowy nowej kładki nad Kanałem Bródnowskim.

Odcinek Kobiałka – granica miasta

Na odcinku Kobiałka – granica miasta istniejący szlak rowerowy. Przy ul. Długorzecznej wskazane wprowadzenie wygradzeń uniemożliwiających wjazd samochodem, ze względu na niszczenie nawierzchni drogi. Wygradzenia takie chronią szlak na obszarze gminy Nieporęt.

3.3.16. Ul. Klasyków

Pożądane rozwiązanie – droga rowerowa po północnej stronie na całej długości ulicy. Wąskie gardło stanowi portiernia Mototransportu przy skrzyżowaniu z ul. Modlińską, znajdująca się częściowo w pasie drogowym. Wskazane rozwiązanie problemu w ramach przebudowy ul. Modlińskiej. Konieczne byłoby także ograniczenie parkowania samochodów ciężarowych. Miejsca postojowe należy zapewnić na terenie posesji i/lub w formie zatok postojowych do parkowania równoległego.

Na odcinku „leśnym” wskazane odsunięcie drogi rowerowej od jezdni za pierwsze pasmo drzew.

Kolejne wąskie gardło pojawia się przy kościele – schody z kościoła, przystanek ZTM Fletniowa 01, w niedziele także parkowanie. Aby uzyskać miejsce na normatywną drogę rowerową konieczne byłoby przynajmniej „skrócenie” schodów (zejście „na boki”, bez zejścia na wprost). W przypadku gdyby prowadzenie drogi rowerowej przy jezdni wiązało się z dużymi konfliktami, możliwy jest alternatywny przebieg przez teren leśny za kościołem. Wiąże się on jednak z wydłużeniem drogi i pokonywaniem dodatkowej różnicy wysokości. Aby zminimalizować wydłużenie, w tym wariantcie przejazd dla rowerów przez ul. Fletniową powinien znajdować się ok. 50 m od ul. Klasyków.

Na wschód od ul. Fletniowej ciąg pieszo-rowerowy można poprowadzić w pasie linii elektroenergetycznej średniego napięcia, by zminimalizować wycinę drzew.

3.3.17. Ul. Kobiałka

Rozwiązanie docelowe: wydzielona droga rowerowa po północnej stronie ulicy. Ze względu jednak na znaczne koszty budowy wydzielonej drogi dla rowerów wzdłuż ul. Kobiałka (kładki, wywłaszczenia), należy także wziąć pod uwagę możliwość wspólnego użytkowania jezdni przez rowerzystów i kierowców. Można także rozważyć wytyczenie drogi dla rowerów tylko na odcinku Długorzeczna – szkoła (ok. 1 km).

Odcinek Płochocińska - szkoła

Największy ruch rowerowy występuje na moście nad Kanałem Żerańskim. Niestety na moście tym brak normatywnego chodnika, nie mówiąc o drodze rowerowej. Konieczne byłoby poszerzenie mostu (łącznie z dojazdami na nasypach) lub budowa nowej kładki pieszo-rowerowej. Doraźnie wskazane wykonanie azylów na skrzyżowaniach z Bobrową i Długorzeczną i poprawa widoczności.

Jak na razie jedyna posesja prywatna, której ogrodzenie koliduje z ewentualną drogą rowerową, znajduje się pod numerem 39. Aby uzyskać miejsce na drogę rowerową przy szkole, należałoby przesunąć jej ogrodzenie, zlikwidować uliczkę parkingową na terenie szkoły i wykonać miejsca parkingowe z wjazdem bezpośrednio z jezdni.

Na części odcinka możliwy jest alternatywny przebieg drogi rowerowej nad Nowym Kanałem, nawiązujący do trasy w ul. Bobrowej (patrz 3.3.4), wiązałby się on jednak ze znacznym wydłużeniem w typowych relacjach.

Odcinek szkoła – Olesin

Na wschód od szkoły budowa drogi rowerowej jest bardzo problematyczna – wymagałaby znacznych ingerencji w zagospodarowane działki. Również w rejonie Olesina konieczny byłby wykup części posesji. Na skrzyżowaniu z ul. Ruskowy Bród brak trójkąta widoczności. Docelowo pożądanym małym rondem i włączeniem drogi rowerowej po stronie północnej jako jego czwarty wlot.

3.3.18. Ul. Kołacińska – Szynowa

W SUIKZP przewidziano dla ciągu ulic Kołacińska – Szynowa klasę „Z”, co wskazywałoby na zasadność segregacji ruchu rowerowego. Jednak obecna szerokość pasa drogowego w wielu miejscach nie spełnia nawet wymogów stawianych ulicom klasy „L” (np. 8 m „od płotu do płotu” w rejonie skrzyżowania z ul. Żywiczną), a jego poszerzenie do wymaganych 20 m i zapewnienie widoczności na skrzyżowaniach wiązałoby się z bardzo dużymi ingerencjami w zainwestowane działki.

Dlatego wskazane wydaje się pozostawienie ulicy w standardzie ulicy lokalnej, uspokojenie ruchu i prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych jezdnią.

Dla ulicy Szynowej alternatywę może stanowić ewentualna droga rowerowa wzdłuż torów kolejowych (patrz 3.3.36).

3.3.19. Ul. Marywilka, Czołowa, Polnych Kwiatów

Rozwiązanie docelowe

W ramach rozbudowy ulicy powinny zostać wykonane dwukierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach jezdni na odcinku Trasa Toruńska – Bohaterów i dwukierunkowa droga dla rowerów po stronie zachodniej na odcinku Bohaterów – Mehoffera. Ze względu na niewielkie natężenie ruchu pieszego, możliwe jest prowadzenie ruchu rowerowego wspólnym ciągiem pieszo-rowe-

rowym. Droga po stronie zachodniej służyłaby ruchowi „tranzytowemu”, po stronie wschodniej – obsłudze lokalnych źródeł i celów podróży.

Wskazane wykonanie bezkolizyjnego przejazdu pod ul. Marywilską nad Kanałem Żerańskim.

Na północ od ul. Bohaterów ruch lokalny może się odbywać równoległymi ulicami lokalnymi (Wałuszewska (patrz 3.3.35), Polnych Kwiatów).

Na odcinku Mehoffera – granica miasta rozwiązanie zależne od zmian w układzie drogowym. W przypadku pozostawienia ulicy Polnych Kwiatów w obecnym kształcie, zalecany ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdni, w przypadku przedłużenia jej do Legionowa – konieczna budowa wydzielonej drogi dla rowerów po stronie zachodniej.

Rozwiązanie tymczasowe

Tymczasowo możliwe dwa rozwiązania – oba zaopiniowane negatywnie przez ZDM: wyznaczenie na szerokiej jezdni (10 m) pasów dla rowerów lub podniesienie dopuszczalnej prędkości do 60 km/h – obecne ograniczenia i tak nie są respektowane, a podniesienie limitu pozwoli rowerzystom mniej pewnie czującym się na jezdni na korzystanie z chodnika.

Wskazane także wykonanie azylu o szerokości 3 m na skrzyżowaniu z ul. Proletariaczyków, by ułatwić wjazd na szlak rowerowy nad Kanałem.

3.3.20. Ul. Mehoffera i Mehoffera-bis

Mehoffera, odcinek Wisła – Modlińska

Na przedłużeniu ul. Mehoffera w stronę Wisły konieczne utwardzenie przedep-tu (budowa drogi rowerowej i chodnika) łączącego z wałem przeciwpowodziowym. Konieczne może być dopuszczenie na drodze rowerowej ruchu pojazdów służb technicznych.

Odcinek od ul. Odkrytej do ul. Myśluborskiej charakteryzuje się bardzo szerokim pasem drogowym, umożliwiającym wytyczenie dróg rowerowych zarówno po północnej, jak i po południowej stronie ulicy. Szeroka jest też sama jezdnia – ok. 10 m.

Na odcinku Myśluborska – Majolikowa budowa drogi rowerowej technicznie możliwa, ale wymagałaby przynajmniej częściowej wycinki zieleni ulicznej.

Wąskie gardło występuje na odcinku Majolikowa – Ordonówny w rejonie cmentarza. Przeprowadzenie tędy wydzielonej drogi rowerowej wymagałoby zamiany odcinka ulicy na jednokierunkowy. Wprawdzie między ogrodzeniem cmentarza a jezdnią występuje pas zieleni, ale znajduje się on na stromej skarpie. Budowa tutaj drogi rowerowej byłaby bardzo kosztowna, a co więcej - nie wpłynęłaby pozytywnie na bezpieczeństwo rowerzystów, ze względu na różnice wysokości i ograniczoną widoczność na wjazdach i skrzyżowaniu z ul. Majolikową.

Na odcinku Ordonówny – Modlińska możliwa budowa drogi rowerowej po stronie południowej.

Rekomendowane rozwiązanie:

Droga rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy na odcinku Wisła – Odkryta. Na odcinku Odkryta – Myśliborska pasy rowerowe w jezdni z utrzymaniem rezerwy na wydzieloną drogę dla rowerów po stronie południowej na odcinku Odkryta – projektowana Leśnej Polanki. Na odcinku Ordonówny – Modlińska – wydzielona droga rowerowa po południowej stronie jezdni.

W przypadku budowy ul. Leśnej Polanki zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego należy wybudować drogę rowerową po południowej stronie ul. Mehoffera na odcinku Odkryta – Leśnej Polanki, nawiązującą do drogi rowerowej w ul. Leśnej Polanki.

W przypadku znacznego wzrostu natężenia ruchu rowerowego na terenie dzielnicy należałoby rozważyć wprowadzenie zmian w organizacji ruchu na odcinku od ul. Leśnej Polanki do ul. Ordonówny – np. zastosowanie środków uspokojenia ruchu przyjaznych dla autobusów (np. małe lub mini-ronda na skrzyżowaniach, wyspowa progi spowalniające) lub zamianę jezdni w jednokierunkową.

Mehoffera, odcinek Modlińska – Polnych Kwiatów

Ze względu na wąski pas drogowy i planowaną budowę ul. Mehoffera-Bis nie przewidujemy segregacji ruchu rowerowego w ul. Mehoffera na odcinku od ul. Modlińskiej do torów kolejowych. Zgodnie z prognozą ruchu na rok 2030, wykonaną w ramach projektu ul. Mehoffera-Bis łączne natężenie ruchu samochodowego w obu kierunkach nie powinno przekraczać 180 poj./godz. przy ul. Modlińskiej i 40 poj./godz. przy ul. Łąkowej, co nie wymaga segregacji ruchu rowerowego.

Mehoffera Bis

Na odcinku Modlińska – Parcelacyjna wydzielona droga rowerowa po stronie północnej, zgodnie z projektem konsorcjum Faber Maunsell Polska Sp. z o.o., Faber Maunsell Ltd. i Biura Projektów Architektonicznych i Budowlanych AiB Sp. z o.o. W związku z brakiem wydzielonej drogi rowerowej na wiadukcie zaprojektowanym nad torami przez Kolprojekt drogę rowerową należy włączyć jako dodatkowy wlot projektowanego małego ronda na skrzyżowaniu z ul. Parcelacyjną, co umożliwi kontynuację podróży zarówno ul. Parcelacyjną jak i wiaduktem nad torami.

Niezależnie od wybranego wariantu, warto przewidzieć możliwość kontynuacji drogi rowerowej po północnej stronie ul. Mehoffera-Bis w poziomie „0” do połączenia z ul. Zawisłańską. Skomunikuje to drogę rowerową z nieformalną trasą wzdłuż torów kolejowych, a w efekcie pozwoli rowerzystom mniej pewnie czującym się na jezdni na skorzystanie z przejścia przez tory w rejonie przystanku kolejowego Warszawa-Choszczówka. Z badań ruchu rowerowego wynika, że większość rowerzystów obecnie podróżujących ul. Mehoffera skręca z niej na północ, w kierunku pola biwakowego przy ul. Chlubnej i Lasów Legionowskich.

Mehoffera, odcinek Polnych Kwiatów – granica miasta

Ze względu na brak drogi rowerowej na zaprojektowanym przez Kolprojekt wiadukcie nad torami kolejowymi, nie przewidujemy segregacji ruchu rowerowego w ul. Mehoffera na wschód od torów kolejowych. Wprawdzie na

odcinku Mehoffera-Bis – Raciborska prognozowane na rok 2030 natężenie ruchu pojazdów wyniesie 260 poj./godz., ale na tak krótkim odcinku (400 m) segregacja mogłaby przynieść więcej szkód niż pożytku. W ramach projektu modernizacji ulicy można rozważyć jednokierunkowe drogi dla rowerów lub pasy rowerowe po obu stronach jezdni do ul. Lidzbarskiej, zdecydowanie odradzamy rozwiązania z dwukierunkową drogą po jednej stronie jezdni.

Zdefiniowany w SUIKZP obszar zieleni leśnej na przedłużeniu ul. Mehoffera (w przybliżeniu ograniczony ulicami Ślepą, Wałuszewską, Ornecką i granicą miasta, wskazany na rysunku koncepcji jako teren o walorach rekreacyjnych) proponujemy w całości zamknąć dla ruchu samochodowego. Obecna, w zasadzie nieograniczona penetracja lasu przez ruch samochodowy, służy przede wszystkim wywozowi śmieci do lasu i zaborowi piasku. Po zabezpieczeniu wjazdu szlabanami drogę leśną na przedłużeniu ul. Mehoffera łączącą ul. Wyganowską w Choszczówce z ul. Leśną w Michałowie – Grabinie można utwardzić nawierzchnią tłuczniowo-klińcową i przekształcić w atrakcyjny ciąg spacerowo-rowerowy.

3.3.21. Ul. Modlińska

Stan obecny

Istniejąca „trasa rowerowa” wzdłuż ulicy Modlińskiej traci ciągłość w 6 miejscach. W wielu innych jest niewystarczająco oznakowana. Większość odcinków ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych nie spełnia podstawowych warunków technicznych (szerokość, skrajnia, wysokość nierówności). Na ok. 600m odcinku Płochocińska – Ekspresowa brak jakiegokolwiek możliwości legalnego przejechania rowerem – na jezdni obowiązuje zakaz ruchu rowerowego, drogi rowerowej brak, a chodnik jest zbyt wąski, by spełnić wymogi określone w art. 33 ust. 5 pkt 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym.

Rozwiązanie docelowe

Ze względu na klasę funkcjonalną ul. Modlińskiej (GP) i wynikające z niej rzadkie rozmieszczenie skrzyżowań, na całej długości ulicy powinny pojawić się dwukierunkowe trasy rowerowe po obu stronach ulicy. Trasy te mogą być prowadzone wydzielonymi dwukierunkowymi drogami rowerowymi lub razem z ruchem samochodowym drogami serwisowymi pod warunkiem zastosowania na nich technicznych środków uspokojenia ruchu.

Na odcinku most nad Kanałem Żerańskim – Mehoffera Bis ww. wymagania realizuje koncepcja programowo-przestrzenna rozbudowy ul. Modlińskiej opracowania przez BAKS Sp. z o.o. Na odcinku Mehoffera Bis – Aluzyjna konieczne jest doprojektowanie krótkich łączników rowerowych pomiędzy kolejnymi odcinkami planowanych dróg serwisowych. Szczegółowe uwagi do projektu przedstawione zostały na spotkaniu w Biurze Drogownictwa i Komunikacji 1 kwietnia br. oraz w piśmie z 2008.05.06.

Na odcinku Aluzyjna – Dębowa konieczne jest doprojektowanie krótkich łączników rowerowych pomiędzy kolejnymi odcinkami planowanych dróg serwisowych po zachodniej stronie ulicy. Po stronie wschodniej wskazana likwi-

dacja substandardowej drogi rowerowej i zastosowanie środków uspokojenia ruchu na jezdni serwisowej.

Na odcinku Dębowa – obwodnica Jabłonny wskazane jest doprojektowanie brakującego odcinka drogi rowerowej po wschodniej stronie ulicy (ok. 500 m).

Rozwiązanie tymczasowe

Stan obecny wymaga pilnego uporządkowania, bez czekania na kompleksową modernizację ulicy. Jako program minimum rekomendujemy:

- Usunięcie znaków zakazu ruchu rowerów na odcinku Płochocińska – Ekspresowa w obu kierunkach, co stworzy możliwość legalnego przejazdu na odcinku niewyposażonym w żadną infrastrukturę rowerową.

- Zalegalizowanie ruchu rowerów na pasie autobusowym na odcinku Światowida – Konwaliowa w kierunku centrum. Na większości odcinka pas ten ma ponadnormatywną szerokość, a zatem wyprzedzanie rowerzystów przez autobusy może się odbywać w ramach tego pasa. Warto nadmienić, że wg badań TransEko średnia prędkość komunikacyjna autobusów w godzinie szczytu porannego wynosi na tym odcinku ok. 21 km/h, zatem nie odbiega od prędkości komunikacyjnej sprawnego rowerzysty (a mniej sprawni i tak wybiorą chodnik / ścieżkę). Zmiana ta sprawi, że dojazd z Tarchomina i Nowodworów przynajmniej w kierunku centrum nie będzie wymagał dwukrotnego pokonywania ruchliwej jezdni ul. Modlińskiej.

Poprawę oznakowania, usunięcie nierówności i naruszeń skrajni – zgodnie z wynikami inwentaryzacji. Można także wykorzystać opracowany na zlecenie ZDM projekt modernizacji ścieżki przy ul. Modlińskiej (5 zadań).

3.3.22. Ul. Myśluborska - Strumykowa

Stan obecny: droga rowerowa po stronie zachodniej na odcinkach Świderska – Światowida i Mehoffera – Ordonówny, po stronie wschodniej na odcinku Ordonówny – Grzymalitów.

Konwaliowa – Trasa Mostu Północnego

Stan obecny: droga wg SUIKZP klasy „L”, wykorzystywana tranzytowo jako objazd zatłoczonego odcinka ul. Modlińskiej. Natężenie ruchu średnie, ale rozwijane prędkości wysokie, ze względu na „pozamiejski” charakter drogi.

Rozważane warianty:

- dwukierunkowa droga rowerowa po stronie wschodniej (lepszą dostępność terenu, brak konfliktu z ew. Trasą Nadwiślańską),

- dwukierunkowa droga rowerowa po stronie zachodniej (kontynuacja ciągu na odcinku północnym),

- jednokierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy.

Na długich odcinkach granice działek przebiegają po krawędzi jezdni, więc realizacja każdego z wariantów wiązałaby się ze znaczącymi wykupami gruntów.

Z budowy wydzielonej drogi rowerowej na całości lub części odcinka można zrezygnować pod warunkiem:

- realizacji tras rowerowych nad Wisłą i po zachodniej stronie ul. Modlińskiej;
- uspokojenia ruchu na odcinku bez segregacji ruchu rowerowego.

W przypadku budowy wydzielonej drogi rowerowej na części odcinka (np. Płużnicka – Trasa Mostu Północnego), powinna ona nawiązywać do rozwiązań na odcinku na północ od TMP.

Trasa Mostu Północnego – Światowida

Na odcinku Trasa Mostu Północnego – Światowida modernizacja istniejącej drogi rowerowej. Konieczne przede wszystkim wygrodenia uniemożliwiające nielegalne parkowanie na odcinku Porajów – Światowida. Po stronie wschodniej można dobudować krótki łącznik do ul. Nagodziców.

Światowida – Mehoffera

Na odcinku Światowida – Mehoffera rozważono dwa warianty rozwiązania:

Wariant 1. Budowa wydzielonej drogi rowerowej po stronie zachodniej, nawiązującej do istniejących dróg rowerowych w ulicach Myśliborskiej i Strumykowej. Za wariantem tym przemawia fakt, że powstałby dłuższy spójny ciąg Myśliborska – Strumykowa, na którym droga rowerowa prowadziłaby konsekwentnie po tej samej stronie ulicy.

Wariant 2. Ruch rowerów na zasadach ogólnych w jezdni, wskazane byłoby w tym przypadku wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu, tak by skierować tranzytowy względem obszaru ruchu samochodowy na ul. Światowida.

Na większości odcinka wystarczy terenu na wytyczenie drogi rowerowej: obecna szerokość chodnika 3,5 m, obok znajduje się trawnik o szerokości 1 m lub więcej. Realizacja wariantu 1 wymagałaby jednak ograniczenia liczby miejsc parkingowych po stronie zachodniej (zamiana parkowania prostopadłego na równoległe – większe samochody już obecnie parkują w ten sposób) na odcinku między posesjami Myśliborska 91 i 97 lub wprowadzenia ruchu rowerowego w uliczkę parkingową na tym odcinku.

Ze względu na niewielki ruch samochodowy i brak planów skierowania na ten odcinek ulicy komunikacji autobusowej, rekomendowany wariant 2.

Mehoffera – Ordonówny

Bez zmian.

Ordonówny – Światowida

W przypadku uregulowania stanu prawnego i otwarcia przejazdu ul. Strumykową do Światowida powinna zostać również przedłużona droga rowerowa po stronie wschodniej. Na istniejącym odcinku konieczne uporządkowanie ciągu pieszo i rowerowego i lepsze zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem.

W przypadku pozostawienia na dłuższy czas stanu obecnego (ulica bez przejazdu) możliwa likwidacja istniejącej drogi rowerowej na odcinku Ordonówny – Grzymalitów i ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią. Wskazanie wykonanie wjazdów/zjazdów na jezdnię ronda z drogi rowerowej wzdłuż ul. Ordonówny.

3.3.23. Trasa Mostu Północnego, ul. Obrazkowa

Trasa Mostu Północnego

Budowa drogi rowerowej w standardzie trasy głównej w ramach budowy Trasy. Na odcinku już zaprojektowanym wskazane może być doprojektowanie bezpośredniego wjazdu (pochylni) z korony wału (patrz 3.3.34) na drogę rowerową wzdłuż Trasy Mostu Północnego (a jednocześnie wejścia dla pieszych). Przewidziany w projekcie trasy wjazd od ul. Świderskiej jest oddalony od wału, ponadto wymagałby pokonywania dodatkowej różnicy wysokości.

Ul. Obrazkowa

Ze względu na szeroką jezdnię (9-10 m) możliwe jest wytyczenie pasów rowerowych (2x1,5 m) na jezdni na całej długości ulicy (po zrealizowaniu Trasy Mostu Północnego – na odcinku Projektowana 2 – Modlińska).

3.3.24. Ul. Olesin

Tymczasowo, ze względu na niewielkie natężenie ruchu samochodowego, ruch rowerowy może się swobodnie odbywać jezdnią.

Docelowo wskazana budowa wydzielonej drogi rowerowej, prowadzącej konsekwentnie po jednej stronie ulicy, ze wskazaniem na stronę wschodnią.

3.3.25. Ul. Ordonówny

Istniejąca droga rowerowa na całej długości ulicy, nie wymaga znaczących zmian przebiegu. Konieczne korekty szczegółowych rozwiązań, w szczególności:

- Obecne ślepe zakończenie drogi rowerowej przy ul. Odkrytej wymusza na rowerzystach karkołomne, nieczytelne dla kierowców manewry, zwłaszcza w przypadku jazdy z kierunku północnego i próby skrętu w lewo na ścieżkę. W przypadku przebudowy skrzyżowania na małe rondo, zalecane włączenie drogi rowerowej jako dodatkowy wlot ronda. W przypadku pozostawienia skrzyżowania w obecnej formie konieczne wyznaczenie przejazdu po północnej stronie skrzyżowania wraz z azylem umożliwiającym zatrzymanie roweru lub likwidacja wydzielonej ścieżki rowerowej na odcinku Odkryta – Światowida i wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu na jezdni.

- Konieczne jest także obniżenie wystających krawężników na przejazdach (8 szt.) oraz przeniesienie poza obszar przejazdu niebezpiecznych studzienek kanalizacyjnych na przejeździe przez ul. Strumykową (ruszt równoległy do kierunku jazdy!) Gdyby były z tym problemy techniczne lub gdyby z rozwiązań warstwicznych wynikała konieczność pozostawienia studzienki w tym miejscu, należy zastosować odwrócenie pokrywy lub pokrywę o gęstym splocie kwadratowym zapewniającym bezpieczny przejazd koła roweru.

Obecne ślepe zakończenie trasy powinno mieć kontynuację w kierunku wschodnim wzdłuż ul. Mehoffera (patrz 3.3.20).

3.3.26. Park Leśny Henryków i Dąbrówka

Rekreacyjny ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni tłuczniowo-klińcowej, łączący drogę rowerową w ul. Klasyków, drogę rowerową w ul. Mehoffera Bis i w planowanym przedłużeniu ul. Aluzyjnej na wschód. Na odcinku Klasyków – Przylesie przebieg zaznaczony orientacyjnie, może ulec korekcie w wyniku uzgodnień z Lasami Miejskimi. Na północ od ul. Przylesie przebieg brzegiem Stawów Czajki i Strugi Skurcza.

3.3.27. Ul. Płochocińska

Po stronie północno-zachodniej na całej długości ulicy powinna powstać wydzielona droga rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy służący obsłudze lokalnych źródeł i celów podróży. Ruch rowerowy może być także prowadzony drogami serwisowymi, w przypadku gdyby takie zostały wykonane w ramach modernizacji ulicy.

Po stronie południowo-wschodniej powinna powstać wydzielona droga rowerowa lub ciąg pieszo-rowerowy po stronie południowo-wschodniej na odcinku Krzyżówki – Cieślowskich, nawiązująca z obu stron do trasy brzegiem kanału (patrz 3.3.15). Droga ta będzie miała charakter bardziej tranzytowy, a jednocześnie rekreacyjny.

Zgodnie z opinią otrzymaną od Zarządu Dróg Miejskich, zakładamy że na odcinku Modlińska – Młyny drogi rowerowe powinny powstać w ramach planowanej rozbudowy ulicy.²

Wąskie gardło może wystąpić pod wiaduktem towarowej linii kolejowej, możliwe miejscowe zwężenie ciągu pieszo-rowerowego lub wykonanie chodnika za filarem od strony kanału i pozostawienie przejazdu przy jezdni dla rowerów. Podobnie pod wiaduktem ul. Marywilskiej – konieczne wykonanie nowych ciągów pieszych i rowerowych w ramach modernizacji ulicy. Szerokość chodnika na moście nad wejściem do portu Faelbetu wynosi ok. 3,5 m – po modernizacji nawierzchni możliwe przekształcenie w ciąg pieszo-rowerowy bez poszerzania mostu.

Na dalszym odcinku, za giełdą samochodową droga rowerowa po stronie południowo-wschodniej może prowadzić w pewnym oddaleniu od ulicy, nad Kanałem, a pod mostem w ul. Cieślowskich powinna przechodzić bezkolidyjnie. Podobna zasada powinna być zachowana przy projektowanych nowych mostach – w ciągach ulicy Nowobiałołęckiej, Trasy Mostu Północnego, ul. Zdziarskiej.

Ok. 200 m na północ od skrzyżowania z ul. Cieślowskich droga rowerowa po stronie wschodniej zaczyna oddalać się od ulicy i przechodzi w trasę brzegiem Kanału Żerańskiego (patrz 3.3.15). Dalej wzdłuż ul. Płochocińskiej do granic miasta powinna prowadzić droga rowerowa po stronie zachodniej.

² Należy jednak zwrócić uwagę, że inwestycja ta nie jest ujęta w aktualnym Wieloletnim Planie Inwestycyjnym i konieczna może być budowa ścieżki niezależnie od rozbudowy ulicy.

3.3.28. Port Żerański

Przez teren Portu Żerańskiego powinna przebiec droga rowerowa łącząca ul. Modlińską (patrz 3.3.21) z trasą rowerową w ul. Proletariatczyków (patrz 3.3.29). W stosunku do ścieżki wykreślonej w SUIKZP proponujemy nieznaczne uproszczenie przebiegu, jednak ostateczny przebieg zależy będzie od docelowego zagospodarowania terenu Portu.

Obecna droga gruntowna jest trudno przejezdna na rowerze, a od strony ul. Marywilskiej, na odcinku drogi technologicznej PKP obowiązuje zakaz ruchu wszelkich pojazdów.

3.3.29. Ul. Proletariatczyków

W przypadku budowy ul. Proletariatczyków w standardzie ulicy zbiorczej konieczne będzie wykonanie wydzielonej drogi rowerowej po północno-zachodniej stronie ulicy, nad Kanałem Żerańskim. W miejscach, gdzie projektowana ulica oddala się od Kanału preferowany powinien być przebieg drogi rowerowej bezpośrednio nad Kanałem.

Tymczasowo zalecane wprowadzenie wygradzeń (np. pod wiaduktem ul. Cieślowskich i pod wiaduktem bocznicą kolejową), ograniczających ruch samochodowy po zwirowym szlaku rowerowym i wynikające z niego niszczenie nawierzchni (wyboje, „tarka”). Przy drodze nie ma żadnych posesji, wykorzystywana jest jedynie przez wędkarzy i odwiedzających giełdę samochodową (aby uniknąć opłat za parkowanie przy ul. Płochocińskiej, część osób pozostawia samochód po drugiej stronie Kanału i przechodzi nielegalnie mostem kolejowym).

Na skrzyżowaniu z ul. Marywilską konieczne wykonanie azylu, by ułatwić przedostanie się przez jezdnię i/lub skręt na szlak rowerowy.

3.3.30. Rów Brzeziński

Wzdłuż Rowu Brzezińskiego i Kanału nr 10 powinien powstać ciąg pieszo-rowerowy. Możliwe zmiany strony kanału w zależności od warunków terenowych. W wersji minimum proponujemy realizację odcinka Trasa Toruńska – Juranda ze Spychowa, dalszy przebieg należy traktować jak zamienny i/lub uzupełniający w stosunku do drogi rowerowej wzdłuż ul. Ostródzkiej.

Ogrodzenia nowych osiedli w zdecydowanej większości zachowują przepiśową odległość od brzegu kanału, co ułatwia realizację ciągu. Na wysokości ul. Jesiennych Liści już obecnie funkcjonuje prowizoryczna ścieżka spacerowa. Przy jej utwardzaniu wydaje się uzasadnione zastosowanie rozwiązań substandardowych, by ograniczyć ingerencje w zieleni wysoką.

W rejonie ul. Skarbka z Gór tereny przy Rowie wciąż są użytkowane rolniczo.

Najtrudniejszy odcinek stanowią zagospodarowane brzegi na południe od ul. Juranda ze Spychowa. Należy jednak podkreślić, że obowiązujący od 2004 r. miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Grodzisk ustala odsunięcie ogrodzeń o min. 3m od Rowu, a widoczna na zdjęciu działka została zabudowana nie wcześniej niż w 2005 r. Ogrodzenie te jest także niezgodne z Prawem wodnym.

Możliwa jest kontynuacja ciągu na północ od ul. Juranda ze Spychowa. Kontynuacja taka będzie szczególnie wskazana w przypadku rezygnacji z drogi rowerowej w równoległej ul. Ostródzkiej na tym odcinku.

3.3.31. Ul. Światowida

Stan obecny: droga rowerowa po stronie zachodniej na odcinku Modlińska – Milenijna i Myśluborska – Dzierżgońska; po stronie wschodniej na odcinku Dzierżgońska – Leśnej Polanki.

Pożądana wydzielona droga rowerowa po obu stronach ulicy na całej jej długości (łącznie z projektowanym przedłużeniem ul. Światowida do Modlińskiej). Możliwa rezygnacja z drogi rowerowej po wschodniej stronie ul. Światowida na odcinku od skrzyżowania Światowida / Myśluborska do Mehoffera w przypadku budowy drogi dla rowerów w ul. Myśluborskiej na tym odcinku. Konieczna zwłaszcza budowa drogi rowerowej po obu stronach ulicy na odcinku Ratusz – Myśluborska (teren planowanego centrum dzielnicy).

Wskazane także podniesienie standardu istniejących odcinków drogi rowerowej, w szczególności obniżenie wystających krawężników (7 szt.), a docelowo także modernizacja nawierzchni na bitumiczną i przebudowa przejazdów przez wyjazdy z dróg wewnętrznych na prowadzące grzebietem progów spowalniających.

3.3.32. Ul. Świderska

Na odcinku równoległym do Trasy Mostu Północnego należy przeprowadzić obserwację ruchu i zachowań kierowców po otwarciu Mostu. W przypadku umiarkowanego natężenia ruchu samochodowego wskazana zamiana istniejącej drogi rowerowej w chodnik i prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych jezdnią. W przeciwnym przypadku konieczna modernizacja istniejącej drogi rowerowej.

Na odcinku Trasa Mostu Północnego – Porajów dobudowa drogi rowerowej po stronie zachodniej, tak by zapewnić bezpośredni wjazd na Most Północny, bez niepotrzebnego krzyżowania z ruchem samochodowym.

Na odcinku Ćmielowska – Płudowska kontynuacja drogi rowerowej po stronie zachodniej. Na odcinku Płudowska – Mehoffera rozwiązanie wariantowe:

1. Kontynuacja drogi rowerowej po stronie zachodniej. Wadą tego rozwiązania są liczne wjazdy na posesję i zwyczajowe zagospodarowanie pasa drogowego (parkowanie, ogródek piwny).

2. Włączenie drogi rowerowej w ślepe zakończenie ul. Płudowskiej. Byłoby to rozwiązanie bardziej bezpieczne i atrakcyjne, ale wymagające prawdopodobnie wykupu ziemi pod łącznik między ul. Świderską a Płudowską. Do ustalenia własność niezagospodarowanej działki. Dalej ruch rowerów na zasadach ogólnych nieuczęszczaną jezdnią ul. Płudowskiej.

Docelowo wskazane także dobudowanie drogi dla rowerów po stronie wschodniej na odcinku Porajów – Mehoffera ze względu na liczne cele podróży po tej stronie ulicy (bazar, szkoła, sklepy).

Trasa rowerowa w ul. Świderskiej łączy się z trasą w ul. Mehoffera, umożliwiając dojazd do ul. Światowida i wału przeciwpowodziowego. Nie przewi-

dujemy kontynuacji wydzielonej drogi rowerowej w ulicach Nowodworskiej i Odkrytej ze względu na wąski pas drogowy. Wskazane zastosowanie środków uspokojenia ruchu przyjaznych dla ruchu autobusowego - np. małych rond i wyspowych progów spowalniających.

3.3.33. Ul. Toruńska

W ramach modernizacji trasy powinny zostać wykonane dwukierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach drogi. Propozycje korekt w stosunku do koncepcji przebudowy autorstwa Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. zawartej w materiałach do wniosku o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji dla drogi ekspresowej S-8 na odcinku Al. Prymasa Tysiąclecia – ul. Piłsudskiego w Markach:

- doprojektowanie drogi rowerowej po stronie północnej na odcinku węzeł Modlińska – węzeł Marywilska (wiadukt nad torami);
- doprojektowanie drogi rowerowej po zachodniej stronie ul. Marywilskiej w węźle Marywilska;
- doprojektowanie drogi rowerowej wzdłuż ul. Annopol na wiadukcie nad ul. Toruńską;
- doprojektowanie łącznika rowerowego od Trasy Toruńskiej do ul. Głębockiej po wschodniej stronie węzła Nowo-Wincentego.

3.3.34. Prawobrzeżny szlak Wisły

Most Grota-Roweckiego – Most Północny

Obecnie większość terenów nad Wisłą na tym odcinku zajęta jest przez obiekty i drogi technologiczne elektrociepłowni Żerań. Wg SUiKZP przez tereny te planowana jest nowa droga klasy „G” – Trakt Nadwiślański oraz dwie ścieżki rowerowe – wzdłuż Traktu Nadwiślańskiego oraz wałem przeciwpowodziowym wzdłuż Wisły. Niezależnie od realizacji lub nie Traktu Nadwiślańskiego, konieczne jest jak najszybsze udroźnienie przejścia i przejazdu nad Wisłą dla ruchu niezmotoryzowanego, tak by wykorzystać walory rekreacyjne terenów, a także stworzyć dla komunikacji rowerowej do centrum alternatywę dla ruchliwej ul. Modlińskiej.

Zgodnie z informacjami uzyskanym w firmie Vattenfall Poland, w ciągu najbliższych 2–3 lat planowana jest likwidacja składowisk „Żerań”, połączona z rekultywacją dwóch z nich (przylegających do Wisły) i demontażem instalacji.

Nad ujściem Kanału Żerańskiego znajduje się istniejąca kładka techniczna dla rurociągu łączącego elektrociepłownię z osadnikami na składowiskach. Możliwa jest jej adaptacja na ogólnodostępną. Długość ok. 300 m, obecna szerokość pomostu pieszego – ok. 1,7 m. W wersji minimum adaptacja powinna obejmować wymianę nawierzchni kładki na mniej zagrożoną ryzykiem kradzieży oraz wykonanie z obu stron najazdów zamiast wejść po drabinie. W wersji optymalnej wskazane byłoby także poszerzenie nawierzchni do ok. 3,5 m. Wydaje się, że szerokość istniejących podpór (5 m) i stalowej konstrukcji kładki (4 m) stwarza takie możliwości, zwłaszcza w perspektywie planowanego demontażu rur przesyłowych.

Na odcinku Zarzecze – Picassa obecnie znajdują się tu drogi asfaltowe i z płyt betonowych wzdłuż rurociągu i wokół składowiska odpadów z Elektrociepłowni Żerań, tylko w minimalnym stopniu wykorzystywane zgodnie z ich przeznaczeniem.

Wariant 1 to zaadaptowania dla ruchu rowerowego wybranych dróg technicznych po wschodniej stronie składowiska. Wtedy konieczna byłaby budowa tylko 0,5 km drogi rowerowej pomiędzy składowiskiem a terenem dawnej Fabryki Domów. Po zakończeniu rekultywacji składowisk możliwe jest wytyczenie nowej trasy, która wpisywałaby się w docelowe zagospodarowanie terenu.

Wariant 2 to budowa nowej drogi rowerowej wzdłuż wału przeciwpowodziowego (1,9 km), po zachodniej stronie składowiska np. w miejsce nieużywanej (zarośniętej) drogi technicznej i dalej na zewnętrznej „półce” obwałowania (od strony Wisły – teren w zarządzie Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych).

Rekomendowany wariant 1, jako zapewniający lepsze powiązania z terenem dzielnicy. Za wariantem 1 przemawiają ponadto niższe koszty realizacji; za wariantem 2 – większa atrakcyjność krajobrazowa trasy (widok z dużej wysokości na łęgi nadwiślańskie). Przeciwno wariantowi 2 – trudności w uzyskaniu uzgodnienia Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych.

Most Północny – granica miasta

Stan obecny: na odcinku Maciejewskiego – Grzymalitów na koronie wału znajduje się utwardzony ciąg teoretycznie pieszy o szerokości 2,5 m. Na pozostałych odcinkach (Picassa – Maciejewskiego i Grzymalitów – granica miasta): wydeptana ścieżka gruntowa o szerokości 1-2 m. W sezonie obserwowany jest intensywny ruch zarówno rowerowy jak i pieszy.

Stan docelowy: ponieważ możliwości poszerzenia ciągu na koronie wału są ograniczone, wskazana byłaby budowa – na odcinkach, na których to możliwe – wydzielonej drogi rowerowej u podnóża wału po jego stronie wschodniej. Na odcinku Picassa – Maciejewskiego taka droga mogłaby przebiegać przez istniejący park oraz planowane tereny zieleni.

Na odcinku Maciejewskiego – Mehoffera (na wysokości seminarium) droga prawdopodobnie musiałaby na kilkaset metrów wkroczyć na koronę wału. Na tym odcinku występuje jeszcze możliwość poszerzenia ciągu na koronie wału. Brak jednak zgody WZMiUW na tego typu rozwiązanie.

Na północ od ul. Mehoffera ponownie zjazd na wschodnią stronę wału przeciwpowodziowego. Na odcinku Grzymalitów – Misyjna można dostosować do ruchu rowerowego nawierzchnię drogi technicznej. W razie problemów z realizacją drogi rowerowej po wschodniej stronie wału, możliwe jest także utwardzenie drogi na „półce” na zachodnim stoku wału. Nie jest to jednak rozwiązanie zalecane, ze względu na gorszą dostępność takiej trasy.

Na odcinku Misyjna – Kępa Tarchomińska tymczasowo ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią. Wskazane wykonanie płytowych lub wyspowych progów spowalniających. Docelowo wskazane przekształcenie obecnej jezdni w całości w ciąg pieszo-rowerowy i budowa nowej jezdni na wschód od obecnej.

Na północ od Kępy Tarchomińskiej, ze względu na niewielki ruch pieszy,

wspólny ciąg pieszo-rowerowy na koronie wału. W przypadku zwiększenia się natężenia ruchu pieszego, tu również możliwa jest adaptacja drogi technicznej.

Dojazd do wału

Istotnym problemem jest słaba dostępność wału przeciwpowodziowego na odcinku przylegającym do osiedla Nowodwory. Odległość pomiędzy kolejnymi legalnymi, publicznie dostępnymi dojazdami do wału między ul. Mehoffera a Grzymalitów wynosi prawie 2 km. Dlatego proponujemy rozważyć wytyczenie dodatkowych, np.:

- Przy piaskarni (teren miejski) – poprzez przekształcenie drogi wewnętrznej w publiczną lub budowę równoległego do niej ciągu pieszo-rowerowego.
- Na wysokości ul. Książkowej – poprzez wykup jednej z trzech niezagospodarowanych działek i przeznaczenie jej na ogólnodostępny teren rekreacyjny.
- Na przedłużeniu ul. Ordonówny – poprzez przekształcenie drogi wewnętrznej w publiczną.

Dojazd do promu

W przypadku regularnego kursowania w stabilnych terminach prom Nowodwory – Łomianki może być dużą atrakcją dla wycieczek rekreacyjnych, a do czasu otwarcia Mostu Północnego – także ułatwieniem w podróżach do centrum Warszawy.

Aby zapewnić dogodne dojście i dojazd od strony Nowodworów wskazane byłoby oczyszczenie utwardzonej grobli, tak by woda swobodnie z niej spływała, a nie stała w długo utrzymujących się kałużach oraz chociaż prowizoryczne utwardzenie bardzo piaszczystego odcinka przed wałem przeciwpowodziowym. Dla rowerów wskazane byłoby także utwardzenie ok. 200 m piaszczystego odcinka u podnóża wału po jego zachodniej stronie, doprowadzającego do zjazdu technicznego, tak by nie trzeba było znosić roweru po schodach.

3.3.35. Ul. Wałuszewska

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego przewiduje ścieżkę rowerową na całej długości ulicy, plan zagospodarowania przestrzennego osiedli Białołęka Dworska (część zachodnia) i Dąbrówka Grzybowska ustala na odcinku objętym planem (PKP Płudy – Ołówkowa) ścieżkę rowerową po stronie zachodniej i północnej. Szerokość pasa drogowego i charakter ulicy nie wskazują jednak na zasadność segregacji ruchu rowerowego.

W związku z tym dla odcinka PKP Płudy – Ołówkowa proponujemy rozwiązanie wariantowe (podobne warianty można rozważyć na odcinku Ołówkowa – Lidzbarska, nie objętym ww. planem):

Wariant 1, zgodny z planem: zamiana ulicy w jednokierunkową dla ruchu samochodowego (kierunek „od centrum”) i wytyczenie po stronie północnej i zachodniej kontrapasa dla ruchu rowerowego.

Wariant 2, wprowadzenie środków uspokojenia ruchu (np. podniesiona tarcza skrzyżowania z ul. Polnych Kwiatów, płytowe progi spowalniające) i ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdni.

Na odcinku Lidzbarska – Ornecka dla ul. Wałuszewskiej studium przewiduje rolę ulicy zbiorczej, w związku z czym wskazana może być budowa wydzielonej drogi rowerowej jako kontynuacji trasy w ul. Bohaterów (patrz 3.3.5). Na odcinku leśnym droga rowerowa może prowadzić w pewnym odaleniu od jezdni.

3.3.36. Wzdłuż linii kolejowej E-65, ul. Kąskiego, Podkładowa, Zawisłańska

Opcjonalna trasa rowerowa po zachodniej stronie linii kolejowej E-65 Warszawa Gdynia.

Na odcinku Płochocińska – Trasa Mostu Północnego przebieg zależny od docelowego zagospodarowania obszaru. Tymczasowo możliwy przejazd ul. Spedycyjną oraz drogą gruntową na jej przedłużeniu do ul. Kąskiego.

Na odcinku Trasa Mostu Północnego – Mehoffera przebieg wolnym od zabudowy pasem wzdłuż torów (szerokość co najmniej 20 m, na planie miasta – ul. Kąskiego i Podkładowa).

W ul. Zawisłańskiej ruch na zasadach ogólnych jezdni.

W porozumieniu z gminą Jabłonna trasę można przedłużyć wzdłuż torów kolejowych lub równoległą drogą pożarową nr 61, którą obecnie prowadzi szlak rowerowy. Konieczne byłoby jednak wykonanie nawierzchni nawierzchni tłuczniowo - kłnicowej lub gruntowej z mieszanki optymalnej, gdyż obecnie droga jest w zasadzie nieprzejezdna ze względu na piach i kałuże.

3.3.37. Ul. Zdziarska

Na odcinku Płochocińska – Ostródzka droga rowerowa ze względu na wyjątkowo szeroki jak na Zieloną Białolekę pas drogowy (plan zagospodarowania przestrzennego części obszaru X-71, część I wytyczał rezerwę terenu pod drogę główną, w Studium klasa drogi została obniżona do „Z”, ale rezerwa pozostała).

Na wschód od ul. Ostródzkiej rezerwa jest węższa, ale kontynuacja drogi jest możliwa. Ze względu na istniejące zagospodarowanie w rejonie skrzyżowania z ul. Ostródzką preferowana jest lokalizacja drogi rowerowej po stronie północnej na całej długości ulicy. Konieczna byłaby jednak budowa nowej kładki pieszo-rowerowej nad Kanałem Markowskim – obecnie na moście brak nawet chodnika.

3.4. Rozwiązania szczególne dla Zielonej Białoleki

Niniejsza część rozdziału odnosi się do terenów tzw. Zielonej Białoleki, a właściwie jej części na wschód od ul. Białoleckiej.³ W odniesieniu do tego

³ W odniesieniu do samej ulicy Białoleckiej, ze względu na szeroki pas drogowy i możliwość wytyczenia wydzielonej drogi rowerowej, nie widać istotnych kontrowersji.

obszaru zgłoszone zostało w ramach konsultacji wiele uwag, często utrzymanych w bardzo dramatycznym tonie, a jednocześnie mało konkretnych, w zasadzie sprowadzających się do żądania większej ilości ścieżek rowerowych (a także chodników i terenów zielonych).

3.4.1. Możliwe warianty rozwoju sieci tras rowerowych

W ramach prac nad koncepcją zidentyfikowaliśmy pięć możliwych scenariuszy działań na rzecz ruchu rowerowego:

Wariant „0” (dotychczas wdrażany) – nic nie robić. Można się spodziewać pogarszającego się komfortu podróży rowerem. O ile bardziej sprawni i doświadczeni rowerzyści raczej sobie poradzą, to nie będą to warunki sprzyjające zachęceniu nowych osób do jazdy na rowerze i zwiększeniu udziału ruchu rowerowego.

Wariant „A” – uspokojenie ruchu, czyli wymuszenie ograniczenia prędkości ruchu samochodowego do wartości, przy których zagrożenie dla ruchu rowerowego na jezdni jest niewielkie, a konsekwencje ewentualnej kolizji – możliwie niegroźne (tzw. niewidzialna infrastruktura rowerowa). Ze względu na miejscami znaczne natężenie ruchu oraz ruch autobusów komunikacji miejskiej musiałyby to być środki takie jak małe i mini-ronda, wyniesione przejścia dla pieszych, progi spowalniające przyjazne dla ruchu autobusowego. Szczególnie warte uwagi są małe⁴ i mini-⁵ ronda, które całkowicie eliminują najbardziej kolizyjne dla rowerzystów sytuacje.

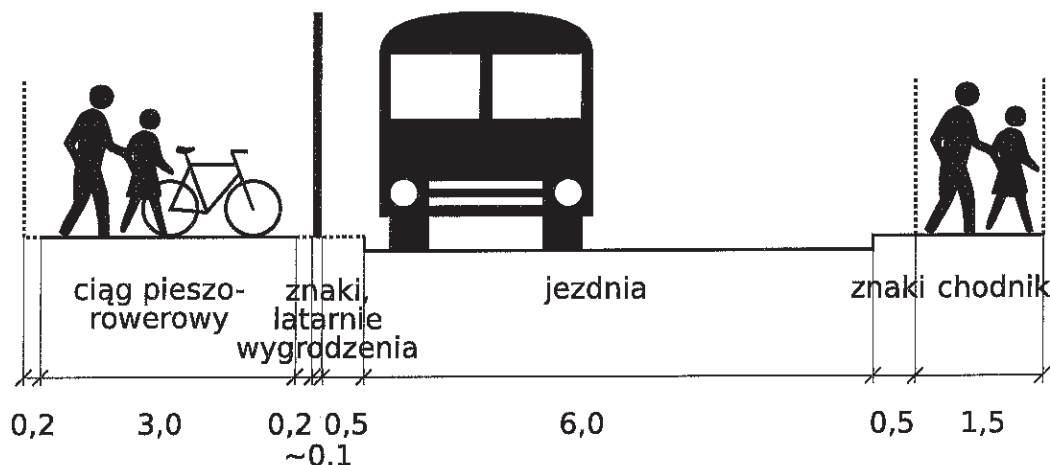
Wariant „B” – zamiana układu ulic na jednokierunkowe i wykorzystanie uzyskanej przestrzeni na wyznaczenie pasów rowerowych lub wydzielonych dróg dla rowerów. Wariant najbardziej radykalny, ze względu na słabo wykształconą sieć dróg lokalnych. Wiązałby się ze znacznym nadkładaniem drogi dla ruchu samochodowego (w niektórych podróżach – do 2–3 km) oraz utrudnieniem obsługi obszaru komunikacją autobusową, która i tak nie ma łatwego zadania.

Wariant „C” – budowa ciągów pieszo-rowerowych lub wyznaczenie pasów dla rowerów w istniejących ulicach bez wprowadzania jednokierunkowej organizacji ruchu. Jest to rozwiązanie bardzo kosztowne i mało przyszłościowe, gdyż przy rosnącej gęstości zabudowy należy się spodziewać także intensyfikacji handlu i usług, a co za tym idzie – popytu na parkowanie i większego natężenia ruchu pieszego. Wariant ten jest szerzej omówiony niżej w dwóch podwariantach.

Wariant „D” – budowa dróg rowerowych w rezerwach na planowane ulice, o lepszych niż istniejące parametrach, takich jak Nowo Kowalskiego (Z), Nowo Wincentego / Trasa Olszynki Grochowskiej (G/GP) czy przedłużenie ul. Zdziarskiej (G/Z). Ulic tych brak w wieloletnim planie inwestycyjnym i trudno liczyć na ich szybkie powstanie w docelowym kształcie. Miasto mogłoby jednak już obecnie pozyskać grunty (ich cena raczej nie będzie spadać) i wykorzystać uzyskany korytarz do budowy ścieżki rowerowej (a także np. udostępnić go dla prowadzenia infrastruktury

⁴ O jednym pasie ruchu o szerokości nie większej niż 5 m, z częściowo przejezdną wyspą centralną.

⁵ Jw., ale z całkowicie przejezdną wyspą centralną.



Rysunek 3.2. Wariant „C1” – jednostronny ciąg pieszo-rowerowy w pasie drogowym o szerokości 12 m.

tury technicznej). Pozyskanie gruntów bez budowy drogi będzie bardziej skomplikowane (brak możliwości skorzystania z tzw. specustawy), jednak możliwe w oparciu o obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego.

Wariant „E” – budowa dróg rowerowych wzdłuż ciągów wodnych, wzdłuż których plany zagospodarowania przestrzennego zachowują rezerwy terenu.

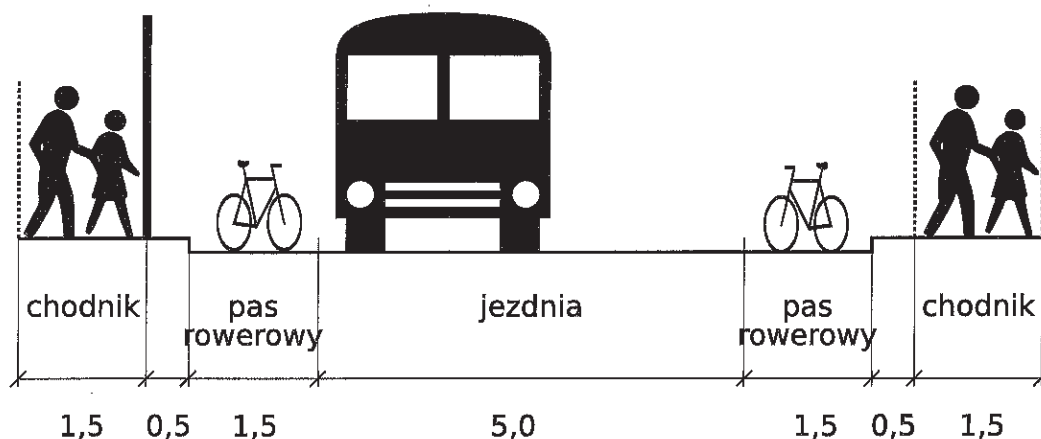
3.4.2. Wariant preferowany

Naszym zdaniem, najkorzystniejsza dla ruchu rowerowego byłaby kombinacja wariantów „A” i „E”, w miarę możliwości uzupełniana rozwiązaniami z wariantu „D” (szczególnie w południowej części obszaru). Dodatkowo można by rozważyć zastosowanie lokalnie elementów wariantu „B” (np. dla pary ulic Brzeziny i Warzelnicza lub w obrębie „pętli” Lewandów / Oknicka / Berensona).

Ponieważ jednak uznajemy prawo społeczności lokalnej do decydowania o swoim otoczeniu, większość wniosków złożonych w ramach konsultacji społecznych wydaje się wskazywać na wariant „C”, a jednocześnie rozważane ulice mają minimalne znaczenie dla ogólnomiejskiego systemu rowerowego, przygotowaliśmy dwie propozycje przekrojów typowych z dwukierunkowym ruchem samochodowym i częściową segregacją ruchu rowerowego, możliwych do zrealizowania w liniach rozgraniczających o szerokości 12 m (przepisowe minimum dla ulic lokalnych).

Wariant „C1” – przekrój asymetryczny, z ciągiem pieszo-rowerowym o szerokości 3 m po jednej stronie jezdni i chodnikiem po drugiej stronie, przedstawiony na rysunku 3.2.

Wariant „C2” – przekrój symetryczny, z pasami rowerowymi po obu stronach jezdni, przedstawiony na rysunku 3.3. Ze względu na minimalną szerokość pasów ruchu, należy się spodziewać że w przypadku mijania się



Rysunek 3.3. Wariant „C2” – obustronne pasy rowerowe na jezdni w pasie drogowym o szerokości 12 m.

autobusów lub samochodów ciężarowych będą one częściowo zachodzić na pas rowerowy.

Realizacja obu wariantów wymagałaby:

- wykupu gruntu do minimalnej szerokości 12 m (w wielu miejscach będzie to wymagało przesunięcia istniejących ogrodzeń);
- wybudowania kanalizacji deszczowej (ponieważ w zasadzie cały przekrój zostanie pokryty nawierzchnią, nie będzie możliwy spływ wody na pas zieleni);
- całkowitej eliminacji parkowania przyulicznego (wszystkie miejsca parkingowe – w tym także związane z handlem i usługami – muszą być wyznaczone na terenie posesji).

Dodatkowo w wariantcie „C1” konieczne byłoby przesunięcie osi jezdni.

Przedstawione przekroje odnoszą się do odcinków pomiędzy skrzyżowaniami i bez przystanków autobusowych:

- w rejonie skrzyżowań konieczne byłoby dodatkowo ścięcie narożników („trójkąt widoczności”) o wymiarach minimum 8x8 m;
- w rejonie przystanków autobusowych konieczne byłoby poszerzenie linii rozgraniczających dodatkowo o pas od 1,0x20 m (zatrzymanie autobusu na pasie jezdni, brak wiaty) do 5,5x50 m (pełnowymiarowa zatoka, wiaty).

Dotychczasowe doświadczenia z segregacją ruchu rowerowego w podobnych przekrojach (np. ul. Warszawska w gminie Stare Babice) są oceniane zdecydowanie negatywnie przez użytkowników. Wielu rowerzystów woli korzystać z jezdni mimo znacznie większego niż na omawianych ulicach Zielonej Białoleki natężenia ruchu samochodowego. Dlatego decyzja o realizacji jednego z ww. wariantów powinna być podjęta ze świadomością następujących negatywnych konsekwencji:

- całkowite wyeliminowanie zieleni przyulicznej;
- w przypadku wariantu „C1” – zwiększenie ryzyka konfliktów pomiędzy pieszymi a rowerzystami;
- zwiększenie ryzyka kolizji pomiędzy rowerzystami a samochodami (w przypadku wariantu „C1” – w związku z licznymi zjazdami na posesje, a w

przypadku wariantu „C2” – z mijaniem się większych pojazdów i nielegalnym parkowaniem);

— brak możliwości wyznaczenia miejsc parkingowych w pasie drogowym.

Należy jednak zaznaczyć, że w przypadku, gdyby rozwiązanie się nie sprawdziło, możliwe jest usunięcie oznakowania rowerowego i powrót do jednej z wcześniejszych koncepcji. W przypadku wariantu „C1” ciąg pieszo-rowerowy przekształcony zostałby w szerszy chodnik; w przypadku wariantu „C2” zamiast obustronnych pasów rowerowych można wyznaczyć odcinki pasów parkingowych naprzemiennie po obu stronach ulicy (dzięki załamaniom osi jezdni będzie to jednocześnie element uspokojenia ruchu).

Wyżej wymienione rozwiązania zastosować można opcjonalnie na następujących ulicach:

Ulica	Str. ⁶	Uwagi
Głębocka	W	Konieczne pozyskanie dodatkowo 1 m szerokości pasa drogowego; wskazane poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej (20 m, tj. pozyskanie dodatkowo 2–9 m), zgodnie z pełnioną obecnie funkcją, i budowa wydzielonej drogi rowerowej.
Kobiałka	N	Wskazane poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej (20 m, tj. pozyskanie dodatkowo ok. 4–8 m), zgodnie z funkcją zapisaną w SUIKZP i budowa wydzielonej drogi rowerowej.
Olesin	E	Wskazane poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej (20 m), zgodnie z funkcją zapisaną w SUIKZP i budowa wydzielonej drogi rowerowej.
Ostródzka	E	Przynajmniej na odcinku Nowo Kowalskiego – Zdziarska wskazane poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej, zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego.
Mochtyńska	E	Równoległe w odległości max. 150 m rezerwa terenu nad Kanałem Markowskim.
Szamocin ⁷	N	Wskazane poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej, zgodnie z funkcją zapisaną w SUIKZP.
Ruskowy Bród	?	Do rozważenia w przypadku rezygnacji z budowy Ul. Nowo- Św. Wincentego.
Kąty Grodziskie	?	Uzyskanie nawet minimalnej szerokości 12 m może wymagać wyburzeń, równoległe w odległości max. 300 m rezerwa terenu nad Kanałem Markowskim.

⁶ Preferowana strona jezdni w przypadku budowy ciągu pieszo-rowerowego lub wydzielonej drogi rowerowej.

⁷ Ulica Szamocin znajduje się poza omawianym obszarem, została jednak umieszczona w zestawieniu ze względu na podobną charakterystykę.

Nie jest możliwe wprowadzenie segregacji ruchu rowerowego na ul. Berensona – nawet po wykupach pas drogowy miejscami jest zawężony do 10 m.

3.4.3. Kontekst polityki zagospodarowania przestrzennego

Należy podkreślić, że problemy związane z realizacją infrastruktury rowerowej na terenie Zielonej Białołąki stanowią tylko wierzchołek góry lodowej problemów tej części dzielnicy, o czym świadczą np. poruszane w ramach uwag w ankiecie rowerowej kwestie braku chodników czy terenów zielonych. Jak wskazano w analizie uwarunkowań planistycznych (patrz 2.6), niniejsza koncepcja stara się wypełnić pewną lukę w zakresie ruchu rowerowego. Nie jest jednak w stanie rozwiązać ogółu problemów związanych z dotychczasową polityką przestrzenną gminy – takich jak niedobór przestrzeni publicznej, niedostateczna ochrona terenów zielonych i otwartych czy nieprzystająca do gęstości zabudowy gęstość sieci dróg lokalnych.

Na marginesie zgłaszanych uwag warto zauważyć, że zdecydowana większość osób mieszkających obecnie na terenie Zielonej Białołąki sprowadziła się tutaj dzięki tym samym skrajnie permissywnym planom zagospodarowania przestrzennego, które są przyczyną obecnych problemów z brakiem przestrzeni publicznej, parków, infrastruktury technicznej, komunikacyjnej czy oświatowej. Gdyby przez ostatnie lata prowadzono racjonalną i zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju gospodarkę przestrzenną, skala nowej zabudowy byłaby kilkukrotnie mniejsza, a domy i mieszkania zauważalnie droższe. Można by zatem oczekiwać większej świadomości negatywnych konsekwencji niskich kosztów inwestycyjnych, większej swobody zagospodarowania własnej działki czy niskich opłat adjacencckich. Co więcej, próby zmiany tej sytuacji w projektach nowych planów zagospodarowania przestrzennego (np. Białołąka Wieś) napotykają na protesty mieszkańców, podobnie jak inwestycje celu publicznego, nawet zapisane w już obowiązujących planach (np. modernizacja Rowu Brzezińskiego).

3.5. Propozycje korekt w planach zagospodarowania przestrzennego

Poniżej przedstawiamy propozycje korekt w zapisach i rysunkach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, wynikających z przeprowadzonych analiz obowiązujących zapisów oraz zaprojektowanej docelowej sieci tras. Uwagi odnoszą się do treści:

- obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego 3.5.1,
- planów wyłożonych do wglądu publicznego, ale jeszcze nie uchwalonych 3.5.2.

3.5.1. Ścieżki rowerowe w obowiązujących planach

MPZP os. Mochtyńska - Kobiałka

- Uzupełnienie planu o drogę rowerową w ul. Kobiałka.

MPZP Annopol - Centrum

- Uzupełnienie planu o drogi rowerowe w ul. Annopol, ul. Marywilskiej, ul. Nowo-Białołęckiej, ul. Toruńskiej.

MPZP os. Henryków - Wiśniewo

- Uzupełnienie tekstu planu o zapisy dotyczące obszarowego uspokojenia ruchu na terenie objętym planem (za wyjątkiem ul. Modlińskiej i Trasy Mostu Północnego).

MPZP części obszaru X-71 (cz. I)

- Ze względu na znaczną ogólnikowość i nadmierną permissywność planu wskazana byłaby jego kompleksowa nowelizacja. W przypadku nowelizacji częściowej konieczne przynajmniej uzupełnienie planu o drogi rowerowe w ulicach Zdziarskiej, Mańkowskiej, Kobiątka i Płochocińskiej.

- W odniesieniu do rzeki Długiej zapis „preferuje się prowadzenie drogi rowerowej” powinien zostać zmieniony na „ustala się prowadzenie drogi rowerowej”.

MPZP os. Piekiełko

- Ustalenie ścieżek rowerowych w ul. Płużnickiej powinno zostać zastąpione uspokojeniem ruchu w tej ulicy.

MPZP os. Brzeziny Ia

- Uzupełnienie rysunku planu o przebieg ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Rowu Brzezińskiego i Kanału nr 10.

- Do zastąpienia przez projektowany plan Brzezin (patrz 3.5.2).

MPZP dla fragmentów obszarów O-51 i X-71

- Ze względu na znaczną ogólnikowość planu wskazana byłaby jego kompleksowa nowelizacja. W przypadku nowelizacji częściowej konieczne przynajmniej uzupełnienie planu o drogę rowerową w ul. Głębockiej wraz z poszerzeniem jej linii rozgraniczających.

MPZP os. Winnica (cz. pn.)

- Wytyczenie drogi rowerowej wzdłuż Rowu Winnickiego, po zachodniej stronie ul. Dzierżgońskiej, z wprowadzeniem niezbędnych korekt zapisów dotyczących terenów „W” i „Ls”.

MPZP dla fragmentów obszarów X-71 (cz. II) i O-50

- Ze względu na znaczną ogólnikowość i nadmierną permissywność planu wskazana byłaby jego kompleksowa nowelizacja. W ramach nowelizacji należy zweryfikować możliwość poszerzenia linii rozgraniczających ul. Szamocin do parametrów wymaganych dla ulicy zbiorczej i ewentualnie uzupełnienie planu o drogę dla rowerów w tej ulicy.

MPZP fragmentu obszaru Żerania Wschodniego w rejonie ul. Smugowej

- Ustalenie lokalizacji dróg dla rowerów w ul. Nowo-Białołęckiej i Płochocińskiej.

MPZP fragmentu obszaru Żerania Wschodniego w rejonie ul. Bruszewskiej

- Ustalenie lokalizacji dróg dla rowerów w ul. Nowo-Białołęckiej i Płochocińskiej.

MPZP rejonu Grodzisk

- Szerokość w liniach rozgraniczających ulic lokalnych i dojazdowych, wzdłuż których plan postuluje wprowadzenie ciągów rowerowych jest niewystarczająca dla segregacji ruchu rowerowego. Dotyczy to ciągu: Dobka z Oleśnicy [KD10a], Dobka z Oleśnicy [KD10b], Projektowana [K10a], Projektowana [KL11], Projektowana [KL14] i Berensona [KL15]. Proponujemy przyjęcie, że w ulicach tych ruch rowerowy będzie się odbywał na zasadach ogólnych jezdni, w związku z czym wskazana byłoby ich objęcie strefą ruchu uspokojonego „Tempo 30”.

- Zamiana „postulatu” prowadzenia drogi rowerowej wzdłuż ulic Projektowanej [KZ4] i Ostródzkiej [KZ5b] na ustalenie planu.

- Ustalenie dopuszczenia ruchu rowerowego na drodze serwisowej (eksploatacyjnej) wzdłuż linii brzegowej Rowu Brzezińskiego.

- Naniesienie ścieżek rowerowych na rysunek planu.

MPZP os. Dąbrówka Szlachecka

- Uzupełnienie rysunku i tekstu planu o drogę rowerową w ul. Projektowanej 1L (przedłużenie ul. Aluzyjnej w kierunku wschodnim);

- Uzupełnienie tabeli ustaleń szczegółowych dla terenów komunikacyjnych (§ 15 ust. 3 tekstu planu) o zapisy dotyczące komunikacji rowerowej.

MPZP osiedli Białołęka Dworska (część zachodnia) i Dąbrówka Grzybowska

- Zastąpienie drogi rowerowej po stronie zachodniej i północnej ul. Wąluszewskiej ruchem rowerów na zasadach ogólnych jezdni ulicy, z wprowadzeniem elementów uspokojenia ruchu.

- Wprowadzenie wydzielonej drogi dla rowerów w ul. Bohaterów, ze wskazaniem na stronę północną.

3.5.2. Ścieżki rowerowe w projektowanych planach

MPZP osiedla Tarchomin

- Uzupełnienie układu dróg rowerowych przy ul. Światowida o odcinek Modlińska – Milenijna po stronie południowej i Myśliborska – Ćmielowska po stronie północnej, tak by na całej długości objętej planem zachowana była ciągłość dróg dla rowerów po obu stronach ulicy. Ulica Światowida stanowić

ma główną arterię Tarchomina, konieczna jest pełna dostępność rowerem celów po obu stronach ulicy.

- Uzupełnienie planu o drogę rowerową po zachodniej stronie ul. Modlińskiej, z możliwym wykorzystaniem do ruchu rowerowego ulic serwisowych, takich jak Projektowana 18. Klasa funkcjonalna ulicy Modlińskiej wiąże się z niewielką liczbą lokalizacji, w których możliwe jest przedostanie się na drugą stronę ulicy. Dlatego konieczne jest zapewnienie możliwości poruszania się rowerem po obu stronach ulicy, by obsłużyć źródła i cele podróży po obu stronach ulicy, i umożliwić bezpośredni wyjazd rowerem z kwartałów ulic lokalnych.

- Dopuszczenie możliwości przekształcenia istniejącej drogi dla rowerów przy ul. Milenijnej (7.KD-L) na odcinku 29.1.KD-D - ul. Pomorska (9.KD-L) i przy ul. Pomorskiej (9.KD-L) w chodnik, z jednoczesnym wytyczeniem drogi rowerowej łączącej ślepe zakończenie ulicy 29.2.KD-D ze skrzyżowaniem Majolikowej (6.KD-L) i Pomorskiej (9.KD-L).

- Wyprostowanie przebiegu dróg rowerowych w terenach 10.1.KD-L (ul. Ćmielowska) i D3.13.KPp, tak by znalazły się w jednej linii i przedłużenie powstałego ciągu przez teren D13.ZP do wału przeciwpowodziowego. Alternatywnie zapewnienie tras rowerowych po obu stronach ul. Ćmielowskiej na całej jej długości.

- W ul. Mehoffera (8.KD-L) ustalenie przebiegu drogi dla rowerów po jednej stronie ulicy na całej jej długości (bez zmiany strony ulicy w rejonie skrzyżowania z ul. Książkową).

- Dla następujących ulic dopuszczenie wariantowego rozwiązania komunikacji rowerowej - wydzielone drogi dla rowerów wg rysunku planu lub ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdni przy jednoczesnym ograniczeniu prędkości na jezdni do 30 km/h:

- Projektowana 5 (15.KD-L),
- Projektowana 6 (16.KD-L),
- Majolikowa (6.KD-L),
- Milenijna (7.KD-L),
- Mehoffera (8.KD-L).

MPZP rejonu Brzeziny

- Zwracamy uwagę, że droga dla rowerów w ul. Juranda ze Spychowa wrysowana jest po przeciwnej stronie ulicy niż w omówionym niżej MPZP rejonu Białoleka Wieś. Konieczne jest uzgodnienie strony ulicy, tak by na całej długości droga dla rowerów prowadziła konsekwentnie po jednej stronie ulicy. Alternatywnym rozwiązaniem może być rezygnacja z drogi rowerowej i wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu.

MPZP rejonu Białoleka Wieś

- Proponujemy poprowadzenie ruchu rowerowego wzdłuż ulicy 2KD-G Białoleckiej tam, gdzie to tylko możliwe, ulicą serwisową przewidywaną po jej stronie wschodniej zamiast budowy osobnej drogi rowerowej.

- W ulicy 2KD-L Juranda ze Spychowa, na odcinku od 6KD-D Zbyszka z Bogdańca do 7KD-L Danusi w planie przewidziano zbyt mało miejsca na poprowadzenie drogi rowerowej zaznaczonej na planie. Wnioskujemy o zmia-

nę geometrii jezdni w celu zapewnienia odpowiedniej szerokości dla ruchu pieszego i rowerowego.

- Droga rowerowa wzdłuż ulicy 2KD-G Nowo-Białoleńskiej powinna być kontynuowana także wzdłuż mostu nad Kanałem Żerańskim.

- Rysunek planu na skrzyżowaniu 2KD-G Nowo-Białoleńskiej i ścieżki rowerowej wzdłuż Kanału Żerańskiego jest niezrozumiały w zakresie rozwiązania rowerowego. Sugeruje bowiem, że droga rowerowa biegnąca wzdłuż ulicy Nowo-Białoleńskiej będzie się łączyła z biegnącą w tym miejscu ok. 5 metrów niżej drogą rowerową wzdłuż ulicy Proletariackich.

- Należy uwzględnić w planie drogę rowerową wzdłuż ulicy Płochocińskiej po jej stronie zachodniej.

- Warto rozważyć poszerzenia ciągów pieszych / zieleni miejskiej wzdłuż Kanału Bródnowskiego 1KP/ZP, 2KP/ZP, 3KP/ZP do szerokości ciągów 4KP/ZP, 7KP/ZP, 9KP/ZP, 10KP/ZP. Stworzy to atrakcyjny teren rekreacyjny dla całego obszaru objętego PZP i częściowo zrekompensuje opisane w Prognozie Oddziaływania na Środowisko pogorszenie jakości powietrza. Zapewni jednocześnie wystarczającą ilość miejsca na wprowadzenie ciągów rowerowych wzdłuż Kanału o parametrach spełniających oczekiwania WZMiUW.

4. Etapowanie i oszacowanie kosztów realizacji koncepcji

4.1. Przyjęte zasady etapowania

Rozdział niniejszy zawiera propozycję etapowania koncepcji, czyli podziału elementów planowanej sieci tras rowerowych w dzielnicy Białoleka według kolejności ich realizacji. Koncepcja rozwoju sieci podzielowana została na trzy etapy.

Etap pierwszy zawiera działania o największej pilności i efektywności, tj.:

1. Budowa krótkich odcinków dróg dla rowerów łączących istniejące (oraz zaprojektowane w ramach planowanych na najbliższe lata inwestycji drogowych) trasy, a w efekcie umożliwiające lepsze ich wykorzystanie – np. wzdłuż ul. Mehoffera od ślepego zakończenia ścieżki w ul. Ordonówny do ścieżki w ul. Modlińskiej czy po zachodniej stronie ul. Świderskiej (by ułatwić wjazd na most Północny);
2. Budowa wydzielonych dróg dla rowerów w ciągach ulic najbardziej niebezpiecznych dla ruchu rowerowego – ul. Modlińska (modernizacja, uzupełnienie brakujących fragmentów) i Białoleckiej;
3. Działania możliwe do zrealizowania niewielkim kosztem – w tym wytyczenie pasów dla rowerów na fragmentach ulic Mehoffera i Obrazkowej oraz uspokojenie ruchu na wybranych ulicach;

Działania te zostały wytypowane przede wszystkim na podstawie:

- terminów realizacji inwestycji drogowych zapisanych w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym;
- danych o zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów [ZM 08a];
- wyników pomiaru ruchu rowerowego [ZM 08b];
- dostępności i stanu prawnego terenu;
- wyników ankiety przeprowadzonej w ramach konsultacji społecznych (patrz załącznik A);
- uzyskanych opinii (patrz załącznik B).

Główne cele pierwszego etapu to:

1. Połączenie istniejących odcinków ścieżek w spójne ciągi;
2. Poprawa bezpieczeństwa ruchu na ulicach, na których występują zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów.

Dla celów synchronizacji z inwestycjami drogowymi zakładamy, że orientacyjna data ukończenia pierwszego etapu to rok 2011.

Celem drugiego etapu jest wytworzenie spójnego szkieletu systemu dróg rowerowych obejmującego większość dzielnicy i umożliwiającego dowiązywanie kolejnych tras lokalnych. Po jego zrealizowaniu zdecydowana większość



Rysunek 4.1. Orientacyjny kształt sieci tras rowerowych po ukończeniu pierwszego etapu realizacji.

Trasa rowerowa	% wskazań
Modlińska	33,6%
Szlak Wisły, odc. Most Grota – Picassa	24,6%
Białołęcka, odc. Toruńska – Kanał Żerański	22,3%
Kanał Żerański (modernizacja istniejącego szlaku)	19,4%
Szlak Wisły, odc. Picassa - gr. miasta	15,7%
Kanał Bródnowski	15,5%
Dojazd z wału do promu do Łomianek	13,8%
Mehoffera	12,7%
Kanał Żerański (nowa ścieżka po stronie pn.-zach.)	11,7%
Nowe dojazdy do wału na Nowodworach	9,9%

Tabela 4.1. Najpilniejsze inwestycje według ankiety przeprowadzonej w ramach konsultacji społecznych. Pełna lista wskazań dostępna w załączniku A.1.3.

mieszkańców dzielnicy powinna mieć trasę rowerową prowadzącą do centrum Warszawy nie dalej niż 1 km od miejsca zamieszkania w przypadku zabudowy wielorodzinnej i 2 km w przypadku zabudowy jednorodzinnej.

Jednocześnie można stopniowo realizować mniej kosztowne trasy rekreacyjne o nawierzchni kłębnowo-tłuczniowej w terenach leśnych oraz połączenia z gminami podwarszawskimi, pod warunkiem zainteresowania z ich strony.

Dla celów synchronizacji z inwestycjami drogowymi zakładamy, że orientacyjna data ukończenia drugiego etapu to rok 2015.

Trzeci etap stanowią pozostałe inwestycje. Dla tego etapu nie określamy horyzontu czasowego. Realizacja poszczególnych inwestycji może zostać uzależniona od pozyskania dodatkowych źródeł finansowania, tempa (sub)urbanizacji terenów dzielnicy, zmiany stanowiska zarządcy terenu lub statusu prawnego terenu i innych czynników.

4.2. Przyjęte wskaźniki kosztów

Koszt budowy poszczególnych odcinków tras rowerowych będzie wynikiem przetargów. Ponieważ jednak władze dzielnicy powinny uzyskać orientację w wielkości przedsięwzięcia, jakim jest budowa sieci tras rowerowych, podjęto próbę oceny rodzaju robót i kosztów ich wykonania. Z uwagi na duże znaczenie zakresu robót towarzyszących, trudnego do precyzyjnego określenia na etapie koncepcyjnym, oraz dynamiczne zmiany kosztów robót budowlanych należy podane wartości traktować jedynie orientacyjnie.

W rozstrzygniętych w ciągu ostatnich 12 miesięcy przetargach z województwa mazowieckiego (m.in. Warszawa, Łomianki, Żuromin), w których głównym przedmiotem zamówienia była budowa dróg rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych, koszt budowy kilometra drogi rowerowej kształtował się od 200 tys. do 1,1 mln zł i był silnie zależny od zakresu robót towarzyszących,



Rysunek 4.2. Orientacyjny kształt sieci tras rowerowych po ukończeniu drugiego etapu realizacji.



Rysunek 4.3. Orientacyjny kształt sieci tras rowerowych po ukończeniu trzeciego etapu realizacji.

takich jak roboty ziemne, przebudowa chodnika, korekty geometrii jezdni czy budowa kanalizacji deszczowej.

W efekcie analizy porównawczej przedmiotów zamówienia i wyników przetargów oraz w oparciu o dotychczasowe doświadczenia z realizacji tras rowerowych przyjęto następujące uśrednione wskaźniki kosztów¹:

1. Budowa drogi rowerowej o niewielkim zakresie robót towarzyszących – 300 000 zł/km
2. Budowa drogi rowerowej o znacznym zakresie robót towarzyszących – 600 000 zł/km
3. Wytyczenie pasów dla rowerów na jezdni – 50 000 zł/km/kierunek
4. Uspokojenie ruchu poprzez budowę płytowych/wyspowych progów spowalniających i/lub szykan – 50 000 zł/km
5. Adaptacja dróg polnych lub leśnych (nawierzchnia tłuczniowo-klíncowa lub gruntowa odpowiednio zagęszczone dla uzyskania niezbędnej równości) – 80 000 zł/km
6. Przebudowa sygnalizacji świetlnej – 300 000 zł/skrzyżowanie
7. Budowa kładki pieszo-rowerowej o szerokości 3,5 m – 12 000 zł/mb

Z kosztów dróg i pasów rowerowych wyodrębniono budowę sygnalizacji świetlnej oraz kładek pieszo-rowerowych, gdyż składniki te w największym stopniu mogą wpłynąć na koszty całej inwestycji.

Koszty azyli, separatorów, podniesionych przejść i przejazdów, innych elementów bezpieczeństwa ruchu i oznakowania zostały zaliczone w formie uśrednionej do ww. punktów.

W dalszej części rozdziału w tabelach zestawiono długości poszczególnych odcinków sieci pogrupowane według etapów realizacji oraz typów inwestycji. koncepcji –

Dla każdego etapu podano zbiorcze zestawienie długości poszczególnych typów odcinków oraz oszacowanie kosztów ich realizacji. W ostatniej tabeli zestawiono koszty poszczególnych etapów realizacji oraz koszt budowy całej sieci tras rowerowych.

W kosztach nie uwzględniono udogodnień, które powinny zostać zrealizowane przy okazji budowy nowych dróg, gdyż koszt ich realizacji razem z nową ulicą jest znikomy. W kosztach dalszych niż pierwszy etapów nie uwzględniono uspokojenia ruchu, gdyż w jego horyzoncie czasowym dla wielu ulic powinno ono zostać wykonane w ramach budów, remontów i modernizacji.

¹ Dla porównania: w Studium wykonalności trójmiejskiego projektu rowerowego [Nizielski 07] przyjęto uśredniony wskaźnik 366 zł/m² drogi rowerowej (tj. 915 000 zł/km przy założonej podstawowej szerokości dróg rowerowych 2,5 m), bez wyróżniania sygnalizacji świetlnej itp., zakładając po prostu znaczną rezerwę na koszty robót towarzyszących.

4.3. Etap I

4.3.1. Drogi dla rowerów

Niewielki zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Ćmielowska – przedłużenie	-	Wał Rajszewski – Świderska	0,7	4 sygnalizacje
Mehoffera	S	Ordonówny – Modlińska	0,5	
Mehoffera	-	Wał – Nowodworska	0,3	
Modlińska (modernizacja)	zm.	Kowalczyka – Mehoffera	4,0	
Park Picassa	-	Wał Rajszewski – szkoła	0,2	
Światowida	S	Modlińska – Myśliborska	0,9	
Światowida	N	Modlińska – Myśliborska	0,9	
Świderska	W	TMP – Porajów	0,3	
Wał Rajszewski	E	TMP – Maciejewskiego	1,1	
Razem			8,9	

Znaczny zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Białołęcka	E	Toruńska – Przykoszarowa	1,9	
Białołęcka	W	Przykoszarowa – Warzelnicza	1,4	
Droga do piaskarni	-	Wał – Światowida	0,3	
Razem			3,6	

4.3.2. Pasy dla rowerów

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Annopol	2	ZTM Faradaya – przej. kolejowy	0,7	1 sygnalizacja
Mehoffera	2	Płużnicka – Myśliborska	0,6	
Obrazkowa	2	Projektowana – Modlińska	0,6	
Razem			1,9	

4.3.3. Uspokojenie ruchu

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Długorzeczna	-	Płochocińska – Ko- białka	0,7	
Echa Leśne	-	Wielkiego Dębu – Juranda ze Spycho- wa	1,1	
Grzymalitów	-	Odkryta	0,4	
Kępa Tarchomińska	-	Misyjna – Przyrze- cze	1,3	
Kowalczyka	-	Modlińska – Krzy- żówki	0,3	
Książkowa	-	Światowida – Od- kryta	0,3	
Myśliborska	-	Światowida – Me- hofferera	1,2	
Na Przełaj	-	Światowida – Me- hofferera	0,8	
Kołacińska	-	Modlińska – Szal- wiowa	0,9	
Podróżnicza	-	Modlińska – Mar- chołta	0,2	
Polnych Kwiatów	-	Wałuszewska – Pa- rowozowa	0,6	
Produkcyjna	-	Modlińska – Majoli- kowa	0,2	
Szynowa	-	Klasyków – Koła- cińska	0,7	
Wałuszewska	-	Czołowa – Lidzbar- ska	1,3	
Wielkiego Dębu	-	Białolecka – Echa Leśne	0,7	
Zaułek	-	Berensona – Kanał Markowski	0,3	
Zawiślańska	-	Mehofferera – Chlub- na	1,2	
Razem			12,2	

4.3.4. Podsumowanie etapu

Rodzaj inwestycji	L.jedn.	Jedn.	Koszt jedn. [tys zł]	Koszt [tys zł]
Drogi dla rowerów – niewielki zakres robót towarzyszących	8,9	km	300	2670
Drogi dla rowerów – znaczny zakres robót towarzyszących	3,6	km	600	2160
Dwustronne pasy dla rowerów	1,9	km	100	190
Uspokojenie ruchu	12,2	km	50	610
Sygnalizacja świetlna	6	skrzyż.	300	1800
RAZEM	26,6	km		7430

4.4. Etap II

4.4.1. Drogi dla rowerów

Niewielki zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Aluzyjna	N	Wał – Modlińska	1,5	1 sygnalizacja
Ćmielowska	E	Światowida – Mile-nijna	0,8	
Ćmielowska	W	Świderska – Światowida	0,2	
Płochocińska	E	Młyny – TMP	0,8	
Płochocińska	W	Młyny – TMP	0,8	
Strumykowa	N	Grzymalitów – Światowida	0,2	
Światowida	N	Myśluborska – Mehoffera	1,4	
Wał Rajszewski	E	Mehoffera – Misyjna	2,6	
Wał Rajszewski	E	Kępa Tarch. – gr. miasta	1,9	
Razem			10,2	

Znaczny zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Bohaterów	W	Czołowa – Wału- szewska	1,2	
Głębocka	W	Toruńska – Beren- sona	1,8	
Kanał Bródnowski	E	Dobka – TMP	0,3	
Kanał Bródnowski	E	Ostródzka – Twór- cza	2,6	
Kanał Markowski	zm.	kanał Żerański – gr. miasta	5,5	
Kanał Żerański	E	pętla Brzeziny – Zdziarska	0,4	
Kanał Żerański	N	Zarzecze – Płoch- ocińska	1,5	przekop d. zjazdu do stoczni
Klasyków	N	Modlińska – Szyno- wa	1,5	
Kobiałka	N	Długorzeczna – Szkoła	1,2	kładki nad Kana- łem Żerańskim i No- wym
Płochocińska	W	TMP – gr. miasta	4,0	1 sygnalizacja
Składowisko Żerań	-	Zabłocka – TMP	1,6	
Razem			21,6	

4.4.2. Adaptacja dróg polnych lub leśnych

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Kanał Żerański	W	TMP – Kobiałka	3,1	
Droga pożarowa nr 61	-	Chlubna – gr. mia- sta	1,1	
Wyganowska	-	Ślepa – gr. miasta	1,2	
Dojazd do promu	-	Wał – prom	0,6	
Grzymalitów	-	Światowida – Stru- mykowa	0,4	
Park Leśny Henry- ków i Dąbrówka	-	Klasyków – Aluzyj- na	2,7	
Razem			9,1	

4.4.3. Kładki pieszo-rowerowe

Nad	lokalizacja	dług. [m]	uwagi
Kobiałka	Kanał Żerański	200	300 m, ale z wykorzystaniem istniejących podpór
Kobiałka	Nowy Kanał	10	
Bobrowa	Nowy Kanał	15	
Wał wiślany	Kanał Żerański	150	
Razem		375	

4.4.4. Podsumowanie etapu

Rodzaj inwestycji	L.jedn.	Jedn.	Koszt jedn. [tys zł]	Koszt [tys zł]
Drogi dla rowerów – niewielki zakres robót towarzyszących	10,2	km	300	3060
Drogi dla rowerów – znaczny zakres robót towarzyszących	21,6	km	600	12960
Adaptacja dróg polnych i leśnych	9,1	km	80	728
Kładki pieszo-rowerowe	375	mb	12	4500
Sygnalizacja świetlna	2	skrzyż.	300	600
RAZEM	31,8	km		21848

4.5. Etap III

4.5.1. Drogi dla rowerów

Niewielki zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Annopol	?	Toruńska – ZTM Faradaya	1,4	
Mehoffera	S	Nowodworska – Leśnej Polanki	1,2	
Park Henrykowski	E	Dziatwy – Klasyków	0,2	
Świderska	W	Ćmielowska – Mehoffera	0,8	
Świderska	E	Porajów – Mehoffera	1,4	
Wzdłuż linii kolejowej E-65	W	TMP – Mehoffera	3,0	
Wał Rajszewski	-	Maciejewskiego – Mehoffera	0,5	
Razem			8,5	

Znaczny zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]	uwagi
Berensona	?	Kąty Grodziskie – Głębocka	0,2	
Białolecka	W	Warzelnicza – pętla Brzeziny	0,8	kładka nad Kanałem Bródnowskim
Chudoby		Kanał Markowski – Zdziarska	1,7	kładka nad Kanałem Markowskim
Juranda ze Spychowa	?	Białolecka – Nowo Kowalskiego	1,0	
Kanał Bródnowski	zm.	Pomp. Białolecka – gr. miasta	3,5	
Kanał Henrykowski	zm.	Mehoffera Bis – Aluzyjna	1,1	
Kanał Henrykowski	zm.	Klasyków – Mehoffera Bis	1,5	
Leśnej Polanki	-	Poetów – koniec wydmy	0,5	
Kobiałka	N	Szkoła – Olesin	1,0	
Mehoffera	?	Polnych Kwiatów – Lidzbarska	0,9	
Modlińska	E	Dębowa – granica miasta	0,3	
Myśluborska	W	Dorodna – TMP	1,6	
Olesin	?	Zdziarska – Kobiałka	2,3	
Ornecka	?	Borecka – gr. miasta	3,2	
Ostródzka	E	Nowo Kowalskiego – Kanał Markowski	2,1	
Port Żerański	S	Modlińska – Marywilska	2,2	
Rów Brzeziński	zm.	Toruńska – TMP	3,0	kładka nad Rowem Brzezińskim
Rów Winnicki	zm.	Światowida – Odkryta	0,4	
Struga Jabłonna	-	Bohaterów – Żyrardowska	0,4	
Szamocin	N	Ornecka – Płochocińska	1,3	
Wałuszewska	N	Bohaterów – Ornecka	1,5	
Zdziarska	N	Ostródzka – Kanał Markowski	0,3	kładka nad Kanałem Markowskim
Zdziarska	N	Kanał Markowski – gr. miasta	2,2	
Razem			33	

4.5.2. Kładki pieszo-rowerowe

Nad	lokalizacja	dług. [m]	uwagi
Annopol	Kanał Żerański	200	
Białołęcka	Kanał Bródnowski	20	
Chudoby	Kanał Markowski	20	
Rów Brzeziński	Rów Brzeziński	10	
Zdziarska	Kanał Markowski	20	
Łączna	Kanał Henrykowski	10	
Razem		280	

4.5.3. Podsumowanie etapu

Rodzaj inwestycji	L.jedn.	Jedn.	Koszt jedn. [tys zł]	Koszt [tys zł]
Drogi dla rowerów – niewielki zakres robót towarzyszących	8,5	km	300	2550
Drogi dla rowerów – znaczny zakres robót towarzyszących	33	km	600	19800
Kładki pieszo-rowerowe	280	mb	12	3360
RAZEM	41,5	km		25710

4.6. Podsumowanie kosztów

Etap	Dług. tras [km]	Szacunkowy koszt [mln zł]
Etap I	26,6	7,4
Etap II	31,8	21,8
Etap III	41,5	25,7
RAZEM	99,9	55,0

Wskazany w opracowaniu zakres inwestycji stanowi kompromis pomiędzy oczekiwaniami zgłaszanymi w ramach konsultacji społecznych a możliwościami finansowymi miasta i dzielnicy. Przy założeniu, że zgodnie z planem wykonane zostaną inwestycje drogowe zapisane w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym, realizacja etapu I do 2011 r. i pełnej sieci tras rowerowych do roku 2020 wymagałaby nakładów w wysokości:

- ok. 2,5 mln zł rocznie w latach 2009—2011;
- ok. 5 mln zł rocznie w latach 2012 – 2020.

Bibliografia

- [AEVV 00] *The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Actions Undertaken in Cities and in the Periphery*. AEVV-EGWA, Madryt 2000.
- [AiB 08] *Budowa ulicy Mehoffera - Bis na odc. ulica Modlińska - ulica Parcelacyjna. Koncepcja programowo - przestrzenna*. Biuro Projektów Architektonicznych i Budowlanych AiB Sp. z o.o., Faber Maunsell Limited, FaberMaunsell Polska Sp. z o.o. Lipiec 2008.
- [Baks 08] *Budowa (rozbudowa) ul. Modlińskiej odcinek od mostu nad kanałem Żerańskim do ul. Aluzyjnej. Koncepcja programowo-przestrzenna*. BAKS Sp. z o.o. Kwiecień 2008.
- [Buczyński 07] Aleksander Buczyński. *Jak tworzyć dobrą infrastrukturę rowerową*. Konferencja Naukowo-Techniczna „Miasto i Transport 2007”. Politechnika Warszawska, 6 grudnia 2007.
- [BD 8/06] Paulina Karbowy, Marek Wierchowski. *Dutch Town w Puławach*. W: *Bezpieczne Drogi* nr 8(90)/2006.
- [BPRW 07] *Weryfikacja modelu ruchu 2007 natężenia ruchu pojazdów komunikacji indywidualnej*. Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. Grudzień 2007.
- [CROW 99] *Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*. CROW / PKE, Kraków 1999.
- [CROW 07] *Design manual for bicycle traffic*. CROW 2007.
- [Ekkom 08] *Zasady uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych*. Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o. na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. 2008.
- [Hyla 03] *Standardy techniczne i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Krakowa*. Pracownia Edukacji Marcin Hyla, 2003.
- [Hyla 06] Marcin Hyla. *Rowerowy Gdańsk, Rowerowa Polska. Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny*. ZG PKE, Kraków 2006.
- [Hyla 08] Marcin Hyla. *Segregacja czy integracja?*. W: *Zielone Światło* nr 14, wiosna 2008.
- [IHT 98] *Guidelines for Cycle Audit and Cycle Review*. Institution of Highways and Transportation / Department of the Environment, Transport and the Regions / The Scottish Office / The Welsh Office / DOE Northern Ireland. 1998.
- [KE 00] *Miasta rowerowe miastami przyszłości*. Komisja Europejska, Luksemburg 2000.
- [Kopta 00] Tadeusz Kopta, Zygmunt Uzdalewicz, Wiktor Nowotka. *Transport rowerowy*. Śląski Związek Gmin i Powiatów. Katowice 2000.
- [MTiGM 99] *Rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430.
- [PzpMaz] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*. Uchwała Nr 65/2004 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 czerwca 2004 r. W: *Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego* Nr 217 poz. 5811 z dnia 28 sierpnia 2004 r.

- [Schüßler 08] *Projekt budowy Trasy Mostu Północnego od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską wraz z przeprawą mostową przez Wisłę oraz trasą tramwajową*. Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o. Kwiecień 2008.
- [Nizielski 07] *Studium Wykonalności Projektu pn.: „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”*. Nizielski & Borys Consulting. Katowice, wrzesień 2007 r.
- [SUiKZP] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy*. Uchwała Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 10 października 2006 r.
- [Sustrans 02] Malcolm Bulpitt. *Euro Velo Guidelines for Implementation*. Sustrans / EuroVelo 2002.
- [Transeko 08] *„Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie”*. TransEko sp.j. 2008.
- [Transprojekt 07] *Materiały do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji dla drogi ekspresowej S-8 (Trasa Armii Krajowej) na odcinku: Al. Prymasa Tysiąclecia – ul. Piłsudskiego w Markach*. Transprojekt – Warszawa Sp.z o.o. 2007.
- [UPI 00] *UPI-Bericht 41: „Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs – Maßnahmen zur Ausschöpfung des Fahrradpotentials in der Verkehrsplanung”*. Umwelt- und Prognose-Institut. Heidelberg 2000.
- [Uzdalewicz 06] Zygmunt Uzdalewicz (opr.) *Nowy poradnik organizatora ruchu drogowego. Zeszyt 06-07/06*. W: *Bezpieczne Drogi* nr 6(88), 7(89) i 9-10(91-92)/2006.
- [VD 00] *Collection of cycle concepts*. Road Directorate. Kopenhaga 2000.
- [WOST 04] *Rozwój dróg rowerowych – rekomendacje*. Warszawski Okrągły Stół Transportowy. Warszawa, wrzesień 2004 r.
- [ZM 08a] *Analiza bezpieczeństwa ruchu rowerowego na terenie Dzielnicy Białoteka m.st. Warszawy*. Zielone Mazowsze 2008.
- [ZM 08b] *Pomiar ruchu rowerowego na terenie Dzielnicy Białoteka m.st. Warszawy*. Zielone Mazowsze 2008.
- [ZM 08c] *Inwentaryzacja infrastruktury rowerowej na terenie Dzielnicy Białoteka m.st. Warszawy*. Zielone Mazowsze 2008.

A. Raport z konsultacji społecznych

Konsultacje społeczne koncepcji sieci tras rowerowych prowadzone były przez trzy tygodnie, od 6 do 27 września 2008 r. Ankieta, zawierająca pytania na temat poruszanie się rowerem po Białołęce i umożliwiająca zgłaszanie uwag do koncepcji dostępna była na stronie internetowej Zielonego Mazowsza www.zm.org.pl. Zaproszenia do udziału w ankiecie pojawiły się m.in. na stronie Urzędu Dzielnicy; na stronach infobike.pl, bialoleka.masa.waw.pl, tarcho.pl; w czasopiśmie *Aveciarz*; na grupach i na forach dyskusyjnych związanych tematycznie z rowerami lub Białołęką. W ankiecie udział wzięło 145 osób, a 53 z nich złożyło wnioski i uwagi do koncepcji. Dodatkowo w raporcie uwzględniliśmy dwa złożone odrębnie pisma z postulatami lub protestami.

Pierwsza część niniejszego raportu zawiera liczbowe wyniki ankiety, w tym ocenę stanu istniejącego oraz wskazanie najbardziej priorytetowych inwestycji. W dalszych częściach odnosimy się do uwag zgłoszonych w ankiecie oraz przekazanych w inny sposób, wskazując sposób ich uwzględnienia w koncepcji lub przyczyny nieuwzględnienia.

A.1. Ankieta

A.1.1. Metryczka respondenta

Związek z dzielnicą Białołęka

„Na terenie dzielnicy Białołęka (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź):”

Na terenie dzielnicy Białołęka	l. wskazań	%
mieszkam	105	72%
pracuje	16	11%
uczę się	5	3%
robię zakupy	75	52%
rekreacyjnie jeżdżę na rowerze	108	74%

Zdecydowana większość ankietowanych mieszka i rekreacyjnie jeździ na rowerze na terenie dzielnicy Białołęka. Ponad połowa także robi tu zakupy. Jednocześnie jedynie co siódmy ankietowany pracuje lub chodzi do szkoły w granicach dzielnicy. Oznacza to, że aby rozwinąć komunikację rowerową, kluczowe jest zapewnienie powiązań wykraczających poza granice dzielnicy, w szczególności w kierunku centrum miasta (i/lub stymulowanie poprzez planowanie przestrzenne większego wymieszania funkcji urbanistycznych, tak by zbliżyć do siebie typowe źródła i cele podróży, co jednak wykracza poza tematykę koncepcji rowerowej).

Wykorzystanie roweru

„Rower wykorzystuję do (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź):”

Rower wykorzystuję do	l. wskazań	%
rekreacji	132	91%
dojazdów do szkoły / pracy	61	42%
zakupów	54	37%

Rower wykorzystywany jest przede wszystkim do rekreacji, co potwierdza wyniki pomiarów ruchu. Jednak grupa osób wykorzystująca rower do dojazdów do pracy lub szkoły i zakupów również jest znaczna. Na tle wyników podobnych ankiet prowadzonych w innych dzielnicach Warszawy rower wykorzystywany jest nieznacznie rzadziej do dojazdów do szkoły i pracy, a nieznacznie częściej – do zakupów.

„Na rowerze jeżdżę:”

Na rowerze jeżdżę	l. wskazań	%
codziennie lub prawie codziennie	78	54%
co tydzień	38	26%
rzadziej	23	16%

Kierunki podróży rowerem

„Na rowerze najczęściej jeżdżę na trasie / w kierunku:” (pytanie otwarte)

Kierunek podróży rowerem	l. wskazań	%
Śródmieście, Wola, Ochota, Mokotów	33	23%
Jabłonna, Legionowo, Chotomów, Rajszew	25	17%
Nieporęt, Kanał Żerański	22	15%
Wzdłuż Wisły, wał wiślany	13	9%
Wokół Tarchomina, Światowida, Milenijna	12	8%
Praga Północ, Praga Południe	10	7%
Bródno, Targówek	10	7%
Choszczówka	7	5%
Zielona Białoleka, Juranda, Ostródzka	6	4%
Wieliszew, Zegrze	5	3%
Olesin, Puszcza Słupecka	3	2%

Poproszeni o wskazanie trasy lub kierunku, w którym najczęściej jeżdżą na rowerze, ankietowani najczęściej wymieniali lewobrzeżne dzielnice centrum Warszawy. Na drugim miejscu znalazł się przeciwny kierunek, do Jabłony i Legionowa, wzdłuż ul. Modlińskiej lub wału wiślanego; a zaraz za nim – trasa wzdłuż Kanału Żerańskiego do Nieporętu. Inne często wymieniane relacje to: wzdłuż Wisły (bez wskazania konkretnego kierunku), wokół Tarchomina i Nowodworów (najczęściej wymieniane ulice: Światowida i Milenijna), na Pragę Północ i Południe, na Bródno i Targówek (najczęściej z osiedla Derby).

Liczby nie sumują się do 100%, gdyż część ankietowanych podała relacje tranzytowe (np. z Legionowa do centrum Warszawy, z Bródna do Nieporętu). Ze względu na otwarty charakter pytania i bardzo hasłowy charakter niektórych odpowiedzi (np. Zalew Zegrzyński), grupowanie kierunków i uzyskane wyniki należy traktować jako przybliżone. Można jednak przyjąć, że w odpowiedziach dominowały relacje wykraczające poza granice dzielnicy i miasta. Należy też zauważyć, że mimo bardzo niesprzyjających warunków, sporo osób jeździ w kierunku centrum Warszawy.

A.1.2. Ocena stanu istniejącego

Korzystanie ze ścieżek

„Czy korzysta Pan(i) ze ścieżek i szlaków rowerowych na terenie dzielnicy Białoleka?”

Korzystanie z istniejących ścieżek	liczba wskazań	%
tak	116	80%
nie	29	20%

Jakość ścieżek

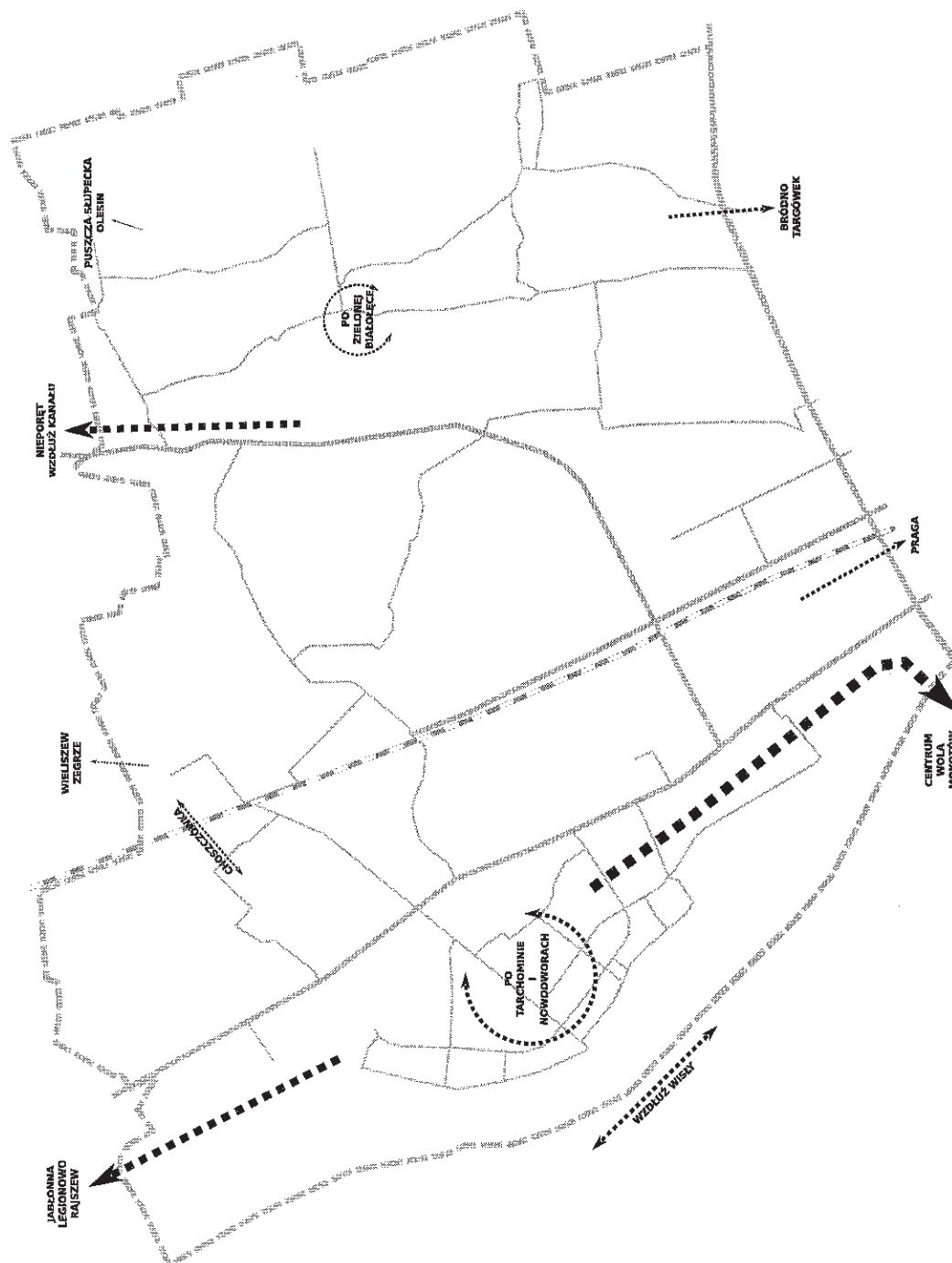
„Proszę ocenić w skali od 1 do 5 jakość istniejących ścieżek i szlaków (1 – bardzo zła, 5 – bardzo dobra): ”

Ocena		liczba wskazań	%
nie mam zdania		22	15%
bardzo zła	1	17	12%
	2	41	28%
	3	50	34%
	4	14	10%
bardzo dobra	5	1	1%
średnia	2,52		

Zdecydowana większość ankietowanych korzysta ze ścieżek na terenie dzielnicy Białoleka. W skali od 1 do 5 najczęściej jakość ścieżek oceniana była na 2 lub 3, średnia ocena to ok. 2,5. Na tle wcześniejszych ankiet na ten temat, oznacza to sieć ścieżek lepszą niż w dzielnicy Ursus i nieznacznie lepszą niż w Wołominie, ale gorszą niż na Ursynowie.

Problemy

„Jeśli nie korzysta Pan(i) ze ścieżek lub nisko ocenia ich jakość, proszę wyjaśnić dlaczego (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź):”



Rysunek A.1. Deklarowane kierunki podróży rowerowych – rozmiar strzałki proporcjonalny do liczby wskazań.

Wady istniejących ścieżek	l. wskazań	%
są niespójne, kończą się ślepo	93	64%
jest ich za mało	86	59%
chodzą po nich piesi	77	53%
nawierzchnia jest nierówna	64	44%
na przejazdach przez jezdnie dochodzi do konfliktów i kolizji	50	34%
są wytyczone nie tam, gdzie jeżdżę	48	33%
zakręty są zbyt ostre	17	12%
nie wiem gdzie są	17	12%
inne przyczyny	17	12%

Podstawowe przyczyny niekorzystania ze ścieżek lub niskiej oceny ich jakości to brak spójności oraz ich niewystarczająca ilość. Wśród wad często wymieniane były też: ruch pieszki na ścieżkach, nierówności nawierzchni i zagrożenie na przejazdach przez skrzyżowania. Część osób stwierdziło, że nie wie, gdzie na terenie dzielnicy są ścieżki.

W otwartym pytaniu o inne przyczyny najczęściej powtarzały się uwagi dotyczące niewystarczającej równości ścieżek („wysokie krawężniki na przejazdach”; „nie ma łagodnych zjazdów podczas przejeżdżania przez ulicę,”; „Bardzo nieprzyjemnie jeździ się po kostce brukowej!” itp. – razem 10 uwag). Problem ten był również często przywoływany w ramach innych pytań otwartych. Poza tym wymieniane były parkujące samochody; handel uliczny; kioski, słupy, znaki i inne przeszkody; słaba widoczność; światła wymagające naciśnięcia przycisku; niewystarczająca odległość od ruchu samochodowego; brak mapy ścieżek rowerowych na stronach dzielnicy; zbyt krótki odcinek wyłożony kostką nad Wisłą; niewystarczająca szerokość ścieżek.

A.1.3. Ocena koncepcji

Priorytetowe trasy

„Które z tras zaprezentowanych w koncepcji powinny powstać w pierwszej kolejności (proszę zaznaczyć nie więcej niż trzy)?”

DODATEK A. RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Trasa	N	N ¹	%
Modlińska	51	48,7	33,6%
Szlak Wisły, odc. Most Grota – Picassa	43	35,6	24,6%
Białołęcka (Toruńska – Kanał Żerański)	40	32,3	22,3%
Kanał Żerański (modernizacja istniejącego szlaku)	38	28,1	19,4%
Szlak Wisły, odc. Picassa - gr. miasta	32	22,7	15,7%
Kanał Bródnowski	27	22,5	15,5%
Dojazd z wału do promu do Łomianek	27	20,1	13,8%
Mehoffera	23	18,4	12,7%
Kanał Żerański (nowa ścieżka po stronie pn.-zach.)	26	17,0	11,7%
Nowe dojazdy do wału na Nowodworach	21	14,4	9,9%
Kanał Markowski (rz. Długa)	17	13,9	9,6%
Płochocińska	17	13,7	9,5%
Świderska	14	11,7	8,1%
Światowida	13	10,4	7,2%
Rów Brzeziński	9	11,4	7,8%
Marywilska	16	10,1	6,9%
Aluzyjna	8	8,9	6,1%
Annopol	11	8,4	5,8%
Myśliborska	9	6,6	4,6%
Po zachodniej stronie linii kolejowej	7	6,5	4,5%
Park Leśny Henryków i Dąbrówka	7	4,2	2,9%
Klasyków	7	3,9	2,7%
Berensona ²	3	3,5	2,4%
Ostródzka ²	4	3,3	2,3%
Bohaterów	6	2,7	1,9%
Kanał Henrykowski	5	2,5	1,7%
Głębocka ²	2	2,5	1,7%
Kąty Grodziskie ²	2	2,5	1,7%
Kobiałka ²	3	2,3	1,6%
Obrazkowa ²	1	1,5	1,0%
Kanał Nowy ²	1	1,5	1,0%
Ruskowy Bród ²	1	1,0	0,7%
Olesin ²	1	1,0	0,7%
Pomorska ²	1	0,8	0,5%
Dzierzgońska	1	0,2	0,1%

Najwięcej wskazań uzyskała modernizacja trasy rowerowej w ulicy Modlińskiej, co wskazuje na jej kluczową rolę w systemie komunikacyjnym dzielnicy. Na drugim miejscu znalazła się trasa wzdłuż Wisły w kierunku centrum, a na trzecim – ul. Białołęcka. Często wskazywane były także modernizacja szlaku nad Kanałem Żerańskim, kontynuacja szlaku Wisły w kierunku

¹ Wartość N' to liczba głosów po przeskalowaniu. Ponieważ część osób zakreśliła więcej niż trzy trasy (rekordzista – 14), aby zachować sprawiedliwość względem osób postępujących zgodnie z instrukcją, pod uwagę brano wyniki przeskalowano odpowiednio do liczby głosów (tzn. jeśli ankietowany wskazał 4 trasy, każde jego wskazanie zliczane było jako 0,75 głosu; jeśli wskazał 6 – 0,5 głosu itp.)

² Wskazania w ramach odpowiedzi otwartej.

granicy miasta, trasa nad Kanałem Bródnowskim, dojazd do promu do Łomianek, ul. Mehoffera i nowa ścieżka nad Kanałem Żerańskim po stronie północno-zachodniej. W dalszej kolejności znalazły się: nowe dojazdy do wału na Nowodworach, Kanał Markowski (rzeka Długa), Płochocińska, Świderska, Światowida, Rów Brzeziński, Marywilska, Aluzyjna i Annopol.

W ramach odpowiedzi otwartej (jako „inne”) z reguły wskazywane były ulice na Zielonej Białolece (Ostródzka, Berensona, Głębocka, Kąty Grodziskie, Kobiałka), jednak wskazania te były rozproszone na wiele ulic bez wyraźnego lidera – żadna nie uzyskała więcej niż 4 głosy.

Warto zwrócić uwagę na dużą liczbę wskazań na trasy wzdłuż Kanału Żerańskiego – trzy równoległe trasy (po obu stronach Kanału i Płochocińska), mieszczące się w korytarzu o szerokości 500 m, uzyskały łącznie niemal 60 głosów.

Z drugiej strony należy też zauważyć, że mimo bardzo dużego natężenia ruchu rowerowego na ul. Dzierzgońskiej i Misyjnej, tylko jedna osoba uznała za priorytetową budowę drogi rowerowej w tym ciągu – oznacza to, że obecnie na tej ulicy rowerzyści czują się relatywnie bezpiecznie na jezdni.

Wyniki są tylko częściowo zbieżne z wynikami pomiaru ruchu (Kanał Żerański, Modlińska, północny odcinek wału wiślanego). Rozbieżności łatwo wytłumaczyć warunkami dla ruchu rowerowego. Tam, gdzie warunki te są relatywnie dobre, ruch już obecnie jest duży, ale rowerzyści nie widzą pilnej potrzeby nowych inwestycji (np. Dzierzgońska). Na drugim biegunie znajdują się trasy, które potencjalnie są bardzo atrakcyjne dla ruchu rowerowego, a obecnie – całkowicie nieprzejezdne (szlak wzdłuż Wisły do Mostu Grota, nowe dojazdy do wału na Nowodworach, trasa nad Kanałem Bródnowskim).

Wytypowana przez ankietowanych lista priorytetowych inwestycji jest w dużej mierze zbliżona do zaproponowanej w roboczej wersji koncepcji sieci tras głównych (Modlińska, Szlak Wisły, Białolecka, Kanał Żerański). Niedoszacowana została przez autorów koncepcji rola ul. Mehoffera, co uwzględnimy w finalnej redakcji koncepcji (prawdopodobnie jednak z naciskiem na ul. Mehoffera Bis).

Bike and Ride

„Czy był(a)by Pan(i) zainteresowany(a) korzystaniem z systemu Bike&Ride? (dojazd rowerem do węzła komunikacji publicznej, pozostawienie roweru na strzeżonym parkingu i dalsza podróż pociągiem lub tramwajem)”

Zainteresowanie Bike&Ride	l. wskazań	%
tak	63	43%
być może	62	43%
nie	20	14%

„Jeśli tak, to która lokalizacja parkingu przesiadkowego byłaby dla Pana(i) najdogodniejsza?”

Preferowana lokalizacja przesiadki	l. wskazań	%	
Metro Marymont	29	20%	
Metro Młociny	22	15%	
Pętla tramwajowa Annopol	15	10%	
Pętla tramwajowa Żerań Wschodni	11	8%	
PKP Płudy	11	8%	
PKP Żerań	8	6%	
PKP Choszczówka	7	5%	
Bródno (Podgrodzie, CH Targówek, Kondratowicza)	3	2%	*
Pętla tramwajowa Winnica	2	1%	*
Rondo Żaba	2	1%	*
Inne, pojedyncze wskazania	7	5%	*

* - wskazania w ramach odpowiedzi otwartej.

43% ankietowanych wyraziło zainteresowanie korzystaniem z systemu Bike and Ride, drugie tyle odpowiedziało „*być może*”.

Wśród preferowanych lokalizacji przesiadki z roweru na komunikację publiczną najczęściej wymieniana była stacja metra Marymont. Warto zwrócić uwagę, że już obecnie znajduje się tam strzeżony parking rowerowy, wąskie gardło stanowi natomiast dojazd wzdłuż Trasy AK przez Most Grota. Na drugim miejscu znalazła się stacja metra Młociny, do której dogodny dojazd powinien się pojawić po wybudowaniu Mostu Północnego. Po kilkanaście osób wskazało pętle tramwajowe Żerań Wschodni i Annopol, po ok. 10 – przystanki kolejowe Choszczówka, Płudy i Żerań.

Wśród lokalizacji zgłaszanych jako inne powtarzały się zgłoszenia Rondo Żaba i planowana pętla tramwajowa Winnica. Trzy zgłoszenia dotyczyły różnych przystanków na Bródnie (Bródno Podgrodzie, CH Targówek oraz optymistyczne Metro Kondratowicza).

A.2. Uwagi zgłoszone w ankiecie

A.2.1. Jakich tras rowerowych brakuje w koncepcji?

Trasa AK i Most Grota

„głównie [...] przy trasie toruńskiej”

„wzdłuż trasy AK na całej jej długości, najlepiej po obydwu jej stronach, w szczególności od ul. Marymonckiej na wschód przez most Grota aż do Centrów Handlowych na Targówku i w Markach”

„MOST GROTA!!!”

„zjazd/podjazd na most grota-roweckiego!”

„Najpilniejsze jest wykonanie prawidłowej kładki dla rowerów pod Mostem Grota. Podkreślam POD, tzn. na wysokości dolnego pasa belki nośnej. Wtedy oszczędzi się 2,5 m na podjeździe, a po stronie Bielańsko-Żoliborskiej 'trafi' się dokładnie na kładkę nad jezdnią Wisłostrady.”

Wzdłuż Trasy AK i Mostu Grota projektowana jest droga rowerowa w ramach modernizacji do standardu drogi ekspresowej, przygotowywanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, co zostało zaznaczone zarówno na rysunku, jak i w części opisowej koncepcji. W związku ze zgłaszanymi postulatami, przygotowujemy wystąpienie do GDDKiA o uzupełnienie projektu o ścieżkę po drugiej stronie oraz wykonanie kładki pod Mostem Grota.

Skarbka z Gór, osiedle Derby

„Skarbka z Gór - Berensona - Głębocka”

„Skarbka z Gór - CH Targówek - Park Bródnowski”

„połączenia ul. Skarbka z Gór z Bródnem”

„Nowe osiedla przy ul. Skarbka z Gór zamieszkuje już kilkadziesiąt tysięcy ludzi a budowane są nowe duże osiedla. Ulice dojazdowe do tych osiedli korkują się w czasie szczytu. Budowa ścieżek rowerowych ułatwi np. dojazd do CH Targówek na zakupy. Wiele osób na pewno zrezygnowałoby z samochodu i połączyła zakupy z miłą i bezpieczną wycieczką rowerową.”

W koncepcji przewidziane zostały ścieżki wzdłuż Rowu Brzezińskiego, fragmentu ulicy Głębockiej, a docelowo także Nowo Wincentego.

Dojazd z ul. Skarbka z Gór do ul. Głębockiej zapewnia budowana ścieżka rowerowa. Przejazd nad Trasą Toruńską projektowany jest w ramach modernizacji Trasy do standardu drogi ekspresowej, przygotowywanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Brakujący pomiędzy tym dwoma odcinek wzdłuż ul. Głębockiej ujęty został w koncepcji. Aby przyspieszyć realizację, zgłoszono postulat, by wykonać go w ramach budowy ronda Głębocka / Jesiennych Liści.

Alternatywne połączenie utworzy proponowana w ramach koncepcji trasa wzdłuż Rowu Brzezińskiego wraz z projektowaną w ramach modernizacji Toruńskiej kładką w rejonie ul. Ostródzkiej.

Dalszy odcinek – od Trasy Toruńskiej na południe – znajduje się poza granicami dzielnicy i opracowania. Należy jednak zauważyć, że na odcinku CH Targówek – Kondratowicza istnieje już droga rowerowa, a alternatywne połączenie stanowi zaślepiiony dla ruchu samochodowego bródnowski odcinek ul. Ostródzkiej.

„Osiedla Derby - nowa szkoła na Ostródzkiej”

„Generalnie ma ma żadnej ścieżki łączącej osiedla Derby z okolicą (osiedle agroman, szkoła na Berensona, nowa szkoła na Ostródzkiej, kościół, itp. Na ulicy Skarbka z Gór nie da się jechać ani chodnikiem (stoją donice) ani ulicą (samochody mają trudności z wyminięciem.) ”

W koncepcji przewidziane zostały ścieżki wzdłuż Rowu Brzezińskiego, fragmentu ulicy Głębockiej, a docelowo także Nowo Wincentego. Połączenie osiedla Derby z nową szkołą przy ul. Ostródzkiej zapewni trasa rowerowa wzdłuż Rowu Brzezińskiego.

Należy zauważyć, że ulica Skarbka z Gór jest ulicą dwukierunkową. Jeśli mogą minąć się dwa samochody, a nawet samochód z autobusem, to tym

bardziej może się minąć samochód z rowerem. Linie rozgraniczające ulicy zostały ustalone tymi samymi planami, które zezwalały na budowę osiedla Derby, a zatem osoby decydujące się na zamieszkanie na osiedlu powinny mieć świadomość wąskiego pasa drogowego ul. Skarbka z Gór.

Berensona, Głębocka, Kąty Grodziskie, Ostródzka

„ul. Ostródzka (bardzo niekonkretnie zaplanowana)”

„głównie przy ul. ostródzkiej i głębockiej oraz przy trasie toruńskiej”

„umożliwiających bezpieczne poruszanie się głównie ulicą Kąty Grodziskie oraz ul. Ostródzką”

„na ul. Kąty Grodziskie, Berensona, Ostródzka”

„generalnie jest brak ścieżek rowerowych w okolicach ul. Kąty Grodziskie”

W wyżej wymienionych ulicach szansa zrealizowania wydzielonych dróg dla rowerów lub pasów rowerowych w jezdni jest nikła, ze względu na wąski pas drogowy.

Dlatego zamiast na siłę upychać substandardową ścieżkę rowerową w ul. Kąty Grodziskie, proponujemy wykorzystać szeroką rezerwę terenu wzdłuż Kanału Markowskiego, na długim odcinku prowadzącego w pobliżu ul. Kąty Grodziskie.

Podobnie jako alternatywę dla południowego odcinka ul. Ostródzkiej, proponujemy skoncentrować się na prowadzeniu tras wzdłuż Kanału Bródnowskiego i Rowu Brzezińskiego (a w przyszłości – także ul. Nowo - Kowalskiego). Niekonkretne propozycje dla ul. Ostródzkiej wynikają z dużej różnicy pomiędzy zapisami planów zagospodarowania przestrzennego a stanem obecnym. W ul. Ostródzkiej proponujemy ograniczyć realizację drogi rowerowej do odcinka Nowo Kowalskiego – Zdziarska, gdzie dla ul. Ostródzkiej przewidziana jest rola ulicy zbiorczej i nieco większa szerokość w liniach rozgraniczających.

Sz szczególnie wąskim pasem drogowym charakteryzuje się ul. Berensona, w której nawet po zrealizowanych niedawno wykupach gruntu występują prześwietlenia do 10 m – poniżej przepisowego minimum dla dróg lokalnych.

Istotny problem stanowi też ulica Głębocka, dla której trudno znaleźć tego typu alternatywę, nie wymagającą znacznego nakładania drogi. Wprawdzie w planach zagospodarowania znajduje się rezerwa terenu pod trasę Olszynki Grochowskiej / Nowo Wincentego, ale w planach inwestycyjnych nie określono terminu jej realizacji. Dlatego uznajemy zasadność uwagi w odniesieniu do ul. Głębockiej i proponujemy zwiększenie jej szerokości w liniach rozgraniczających do ok. 20 m, w celu wprowadzenia normatywnej drogi rowerowej.

Mehoffera

„konieczne ścieżki na mehoffera po stronie wschodniej od modlińskiej i na mehoffera-bis”

Koncepcja przewiduje budowę drogi rowerowej w ul. Mehoffera Bis. Zgodnie z prognozami ruchu, natężenie ruchu samochodowego w ul. Mehoffera

po wybudowaniu ul. Mehoffera Bis spadnie poniżej progu uzasadniającego segregację ruchu rowerowego.

Droga techniczna PKP

„Rondo Starzyńskiego - Płochocińska droga dla rowerów”

Można się domyślać, że chodzi o drogę technologiczną przez stację PKP Praga (przedłużenie ul. Gołędzinowskiej i Proletariaczyków, dawny czerwony szlak rowerowy) – patrz niżej.

„Brak trasy od Marywilskiej do ronda Starzyńskiego na drodze technicznej PKP (dawny czerwony szlak rowerowy)”

Podzielamy opinię, że trasa ta była bardzo dużym udogodnieniem, zapewniała bezkolizyjne połączenie centrum Pragi ze szlakiem nad Kanałem Żerańskim. Niestety, zgoda Zakładu Nieruchomości PKP na ruch rowerowy na drodze technologicznej i oznakowanie szlaku była czasowa. PKP nie wyraziło zgody na kontynuację istnienia tej trasy i zlikwidowało oznakowanie szlaku rowerowego. Można ją jednak zaznaczyć na rysunku, na wypadek gdyby status drogi lub stanowisko jej zarządcy uległo zmianie.

Zielona Białoleka - ogólnie

„dojazdu dzieci do szkoły nr 231- brak tras rowerowych w tym obwodzie szkoły, a dzieci chętnie by jeździły do szkoły”

W rejonie szkoły nr 231 koncepcja proponuje drogi rowerowe m.in. w ulicach Białoleckiej i Nowo-Białoleckiej. W bezpośredniej bliskości szkoły proponujemy utrzymać zasadę uspokojenia ruchu i rozszerzyć ją także na ulice Danusi, przy której zlokalizowane są stare i cenne drzewa pomnikowe.

„centrum targówek do jez.zegrzyńskie”

Dojazd z rejonu Centrum Handlowego Targówek nad jezioro Zegrzyńskie zapewni np. projektowana trasa wzdłuż Kanału Bródnowskiego w połączeniu z istniejącym szlakiem nad Kanałem Żerańskim.

„Większość koncepcji dotyczy ścieżek na terenie Białoleki 'Tarchomińskiej'. Mała część dotyczy fragmentów głównych ulic Zielonej Białoleki - Ostródzkiej, Głębockiej, Kątów Grodziskich i dalej Ruskowego Brodu, Olesina i Kobiałki. Są to ulice, którymi poza dorosłymi mieszkańcami bardzo często porusza się młodzież i dzieci w drodze do szkoły - te odcinki nie mogą czekać - są priorytetowe z punktu widzenia mieszkańców Zielonej, na której brakuje zarówno ścieżek jak i chodników dla pieszych, a minięcie się 2 samochodów (jadących z przeciwka) na wysokości pieszego bądź rowerzysty graniczy z cudem.”

Stwierdzenie, że większość koncepcji dotyczy ścieżek na terenie Białoleki „Tarchomińskiej” drastycznie rozmija się z prawdą. Na części dzielnicy położonej na zachód od ul. Modlińskiej koncepcja przewiduje zaledwie ok. 20 km ścieżek rowerowych z ponad 90 km zawartych w roboczej wersji koncepcji. Biorąc pod uwagę znacznie większą gęstość zaludnienia na tych terenach, można nawet stwierdzić że koncepcja w pewnym stopniu „dyskryminuje” mieszkańców Tarchomina.

Natomiast faktycznie dla różnych części Białoleki przyjęto odmienne sposoby trasowania ścieżek rowerowych, co zostało wyjaśnione i uzasadnione we wstępie do opisu tras. Wynika to z odmiennych uwarunkowań lokalnych: o ile na Tarchominie spotyka się pasy drogowe o szerokości nawet 60 m, to na Zielonej Białolece standardem dla istniejących ulic są pasy o szerokości 10-12 m (a czasem nawet węższe), co wymusza konieczność integrowania ruchu rowerowego z samochodowym lub poszukiwania innych rezerw terenu na drogi rowerowe.

Jeśli zaś chodzi o „*minięcie się dwóch samochodów jadących z przeciwna na wysokości pieszego bądź rowerzysty*”, to „*graniczy ono z cudem*” na większości normatywnych jezdni dwukierunkowych. W przypadku rowerzysty jest to zwyczajne złamanie przepisów, potocznie określane jako „*wyprzedzanie na trzeciego*”.

„Tras na Zielonej Białolece”

„Za mało w tzw. Zielonej Białolece.”

„wschodnia część białoleki”

„Tras na terenie tzw. Zielonej Białoleki (tylko częściowo odpowiada temu zapotrzebowaniu koncepcja ścieżki wzdłuż kanału Żerańskiego od ul. Kobiałka w kierunku Nieporętu)”

Brak konkretnych wskazań. Zwracamy uwagę, że koncepcja przewiduje na terenie tzw. Zielonej Białoleki znacznie więcej ścieżek niż „*wzdłuż kanału Żerańskiego od ul. Kobiałka w kierunku Nieporętu*”. Według dotychczasowych doświadczeń z realizacją dróg rowerowych, liczba dróg rowerowych przedstawionych na terenie tzw. Zielonej Białoleki i tak znacznie przekracza możliwości organizacyjne i finansowe dzielnicy. Nasuwa się pytanie, czy mieszkańcy tych obszarów chcą mieć ścieżki rowerowe, czy koncepcję ścieżek.

W wyniku jednak innych, bardziej konkretnych postulatów, koncepcja została uzupełniona o drogi rowerowe wzdłuż ul. Głębockiej i Chudoby.

„jakis dojazd bezpieczny do szkół przy Berensona i Juranda”

Koncepcja zapewnia dojazd:

1. do szkoły przy Berensona – wzdłuż Kanału Markowskiego; w wyniku zgłaszanych uwag na rysunek koncepcji naniesiono także ścieżkę w ul. Głębockiej;
2. do szkoły przy Juranda – ścieżkami wzdłuż ul. Białoleckiej, Nowo-Białoleckiej oraz ulicami lokalnymi na zasadach ogólnych jezdnią.

Kanał Nowy

„wzdłuż Kanału Nowego na pn-wsch Białolece”

„Brakuje ścieżek: - na pn-wsch Białolece: wzdłuż Kanału Nowego”

Koncepcja przewiduje opcjonalny odcinek ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż Kanału Nowego na odcinku od ul. Kobiałka do ujścia do Kanału Żerańskiego. Na południe od ul. Kobiałka istniejące zagospodarowanie brzegów kanału czyni przedłużenie trasy mało realnym.

Wał wiślany

„Wał Wiślany od Mostu Grota”

„wał przy wiśle jako główna nic komunikacyjna dla rowerzystów”

Koncepcja przewiduje realizację drogi rowerowej na wale wiślanym lub wzdłuż niego na całym jego odcinku w granicach dzielnicy. Wał przewidziany jest jako jedna z głównych tras rowerowych, gdyż umożliwia pokonanie znacznych odległości bez kolizji z ruchem samochodowym. Potwierdza to znaczna liczba wskazań w ankiecie.

Maciejewskiego

„budowa ścieżki przy ul. Romana Maciejewskiego”

„Moim zdaniem powinna być wybudowana ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Romana Maciejewskiego do wału wiślanego.”

„pilne! trzeba wykonać podjazd na wał przy ul. Maciejewskiego! prywatny inwestor wykonał piękną ulicę która dochodzi do wału, ale niestety żeby wejść na wał trzeba przechodzić przez ogromne błoto. proszę o interwencję w tej sprawie!”

Ulica Maciejewskiego jest ślepą ulicą lokalną, o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego, w związku z czym ruch rowerowy może się bezpiecznie odbywać na zasadach ogólnych jeźdźni.

Możliwość podjechania z poziomu ul. Maciejewskiego na koronę wału przeciwpowodziowego zapewni proponowana droga rowerowa wzdłuż wału, ze względu na zmianę sposobu jej prowadzenia z drogi u podnóża wału na drogę na koronę wału (konieczną, aby ominąć teren seminarium).

Milenijna i Pomorska

„ul. Milenijna i Pomorska - ruch na zasadach ogólnych, z uspokojeniem ruchu przyjaznym komunikacji miejskiej zamiast istniejącej drogi rowerowej, która nie obsługuje osiedli mieszkaniowych, przychodni i ratusza.”

„ul. Pomorska na jej leśnym odcinku - utwardzenie nawierzchni i zamknięcie jej dla ruchu samochodowego lub budowa ulicy o ruchu uspokojonym (dojazd do ul. Modlińskiej i Klasyków”

W koncepcji dopuszczamy likwidację (zamianę w chodnik) drogi rowerowej w ul. Milenijnej, po przedłużeniu drogi rowerowej w ul. Ćmielowskiej do granicy lasu zgodnie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Dojazd do ul. Modlińskiej i Klasyków proponujemy równoległą ul. Anecińską, co uniezależniłoby realizację koncepcji od organizacji ruchu samochodowego w okolicy.

Dorodna i Konwaliowa

„Brakuje jakichkolwiek rozwiązań rowerowych na ulicy Dorodnej - zamiast tego wprowadzono ruch na ulicę równoległą dalej na południe, która jest z

trylinki - jeśli nie będzie zmodernizowana to ja dziękuję za takie rozwiązania."

W ulicy Konwaliowej proponujemy uspokojenie ruchu w ramach modernizacji ulicy, z pozostawieniem swobodnego ruchu samochodowego w ul. Dorodnej. Wydaje się, że takie rozwiązanie byłoby dogodne zarówno dla rowerzystów jak i kierowców samochodów. Dla kierowców przejazd ul. Konwaliowa oznacza nadkładanie drogi (konieczność powrotu do skrzyżowania z ul. Kowalczyka); dla rowerzystów możliwe jest zachowanie bezpośredniego wjazdu na drogę rowerową po zachodniej stronie ul. Modlińskiej.

Alternatywnym rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w obu rozważanych ulicach (ul. Konwaliowa w kierunku ul. Modlińskiej, Dorodna w kierunku ul. Mysliborskiej) i uzyskanie w ten sposób miejsca na drogi lub pasy rowerowe.

Warto zwrócić uwagę, że po zrealizowaniu zaplanowanych inwestycji drogowych (budowa Mostu Północnego, modernizacja ul. Modlińskiej), przejazd z Tarchomina ulicami Mysliborska i Dorodna prawdopodobnie straci na popularności, zarówno wśród rowerzystów jak i kierowców samochodów.

Chudoby

„ścieżka rowerowa w ul. Chudoby - po jej zbudowaniu”

Uwaga uwzględniona na odcinku Kanał Markowski – Zdziarska, na którym ulica Chudoby docelowo ma być ulicą zbiorczą.

Rejon Choszczówki

„- trasy którą wiele rowerów jeździ w weekendy z Nowodworów do ścieżki nad kanałem żerańskim: Szamocin - Watuszewska - Ołówkowa - Parowozowa - Polnych Kwiatów - Mehoffera”

Zaproponowana w koncepcji trasa z Nowodworów do szlaku nad Kanałem Żerańskim, przebiegająca od ul. Mehoffera przez las do Michałowa-Grabiny i dalej ulicą Długorzeczną, jest ok. 20% krótsza od opisanej i łatwiejsza do zrealizowania. Wydaje się, że jest także bardziej atrakcyjna dla rekreacji ze względu na przebieg przez las nie wzdłuż ulicy.

Określenie „wiele rowerów” wydaje się pewną przesadą przy zmierzonym na opisaną trasie ruchu 4 rowery/godz. w sprzyjających warunkach pogodowych (punkty pomiarowe Ornecka / Szamocin i Kobiałka / Długorzeczna).

„Połączenia Tarchomina i ZB z Droga Konserwacyjną Wodociągu Północnego”

Połączenie Tarchomina z drogą technologiczną Wodociągu Północnego zapewni ciąg ul. Mehoffera Bis, Zawisłańska / Piwoniowa, Chlubna i droga leśna na przedłużeniu ul. Brzezińskiej. Ww. droga leśna (pokazana na rysunku koncepcji), umożliwiającą wjazd na drogę technologiczną ok. 1 km od jej początku, jest krótsza od jazdy ul. Chlubną do samego początku drogi technologicznej i bardzo popularna, co widać chociażby po wyjeżdżonych śladach w rejonie szlabanu.

Połączenie z Zielonej Białoleki zapewni ciąg Długorzeczna – osiedle Grabina (Przyrodnicza, Kwiatowa, Leśna) – droga leśna do ul. Ślepej w Choszczówce.

Dla miłośników płyt betonowych wrysowaliśmy jednak dodatkowe połączenia lokalnymi ulicami Choszczówki, gdyż naszym zdaniem całe osiedle powinno zostać objęte obszarowym uspokojeniem ruchu.

Gładkich

„Z gładkim asfaltem”

„gładkich. nie wszyscy mają amortyzatory... i dziury bedace na sciazkach nieraz sa duze ze mozna sobie uszkodzic sprzet a takze zdrowie.”

„Asfaltowych”

Patrz inne uwagi.

Poza obszarem opracowania

„Tras w lasku bielańskim”

„Na terenie rezerwatu Jablonna ”

„zegrze, janówek, praga”

Poza obszarem opracowania.

„Puszcza Słupecka”

Sama Puszcza Słupecka znajduje się poza granicami opracowania. Koncepcja przewiduje dojazd do granicy Białoleki w kierunku Puszczy.

„należy pomyśleć i zgrać koncepcję z władzami jabłonny, legionowa, nowego dworu. powinny być ścieżki i rozwiązania, które zachęcają do ruchu rowerowego i w ogóle jednosładowego- przy często dwugodzinnych dojazdach samochodem do centrum to byłby skarb. proszę też o zwrócenie uwagi na ścieżki w jabłonie od kościoła wzdłuż modlińskiej w stronę nowego dworu. są, ale kończą się na każdym przejeździe-w sumie co 100-200 metrów- to absurd!”

„Międzydzielnicowych, w szczególności łączących Białolekę z Pragą (obecna na wybrzeżu Puckim jest w kiepskim stanie)”

„Dalszych. Zwłaszcza Żerań - Starzyńskiego. Miała być! http://notatnik.mekk.waw.pl/archives/68-Warszawa_miastem_sportu_-_w_praktyce.html”

„Jeszcze raz podkreślam brak połączeń z miastem tj. dojazd do ronda starzyńskiego od wielu lat beznadziejny gdzie jest jedyna możliwość bezpiecznej przeprawy na drugi brzeg wisły, oraz dojazdu na pragę szwedzką do dworca wschodniego itd.”

Poza granicami opracowania. Koncepcja przewiduje doprowadzenie połączeń do granicy dzielnicy, natomiast dalszy przebieg i realizacja zależy od sąsiednich dzielnic lub jednostek ogólnomiejskich. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od projektanta, realizacja drogi rowerowej w ul. Jagiellońskiej opóźnia się ze względu na trudności z uzyskaniem wymaganych uzgodnień od spółki PKP Polskie Linie Kolejowej.

A.2.2. Jakie elementy koncepcji są niepotrzebne?

Myśluborska

„Uważam, że wzdłuż Strumykowej i Myśluborskiej lepiej uspokoić ruch, niż budować drogę rowerową - to i tak są ulice parkingowe de facto.”

„myśluborska”

Uwaga uwzględniona w odniesieniu do ul. Myśluborskiej na odcinku Światowida – Mehoffera. Na odcinku Familijna – Światowida ul. Myśluborska stanowić będzie główny dojazd z Tarchomina i Nowodworów na Most Północny, dlatego segregacja ruchu rowerowego wydaje się wskazana.

Natomiast w odniesieniu do ul. Strumykowej proponujemy tymczasowo pozostawić istniejącą ścieżkę rowerową, poczekać na otwarcie połączenia z ul. Światowida i zobaczyć jak wpłynie to na natężenie ruchu.

Płochocińska i Kanał Żerański

„Nie robić trasy przy Płochocińskiej - jest zbyt niebezpieczna (na Płochocińskiej razem z Jana Kazimierza ginie co roku kilka osób) i dubluje się z istniejącym szlakiem wzdłuż kanału Żerańskiego.”

„Dublowanie tras wzdłuż Kanału Żerańskiego”

Duża liczba wypadków na ul. Płochocińskiej wskazuje na konieczność segregacji ruchu rowerowego. Przeciwnie, gdyby była bezpieczna, nie byłoby potrzeby budowy wydzielonej drogi rowerowej, gdyż ruch mógłby się odbywać na zasadach ogólnych jezdni.

Nie możemy też się zgodzić ze zdaniem, że trasa przy Płochocińskiej dubluje istniejący szlak po drugiej stronie Kanału Żerańskiego. Odstępy między kolejnymi mostami na Kanale wynoszą nawet 3 km, w związku z czym nawet kilkunastominutowa jazda wzdłuż ul. Płochocińskiej jest konieczna, żeby dostać się na szlak z zachodniej strony kanału.

Z pomiarów ruchu i obserwacji wynika, że na ul. Płochocińskiej występuje ruch rowerowy trojakiemu rodzaju:

1. lokalny ruch o charakterze komunikacyjnym (do sklepu, do sąsiada itp.);
2. kolarze na rowerach szosowych, dla których szlak nad Kanałem jest nieprzejezdny;
3. w godzinach wieczornych także osoby, które obawiają się korzystać ze szlaku nad Kanałem ze względu na bezpieczeństwo osobiste (zagrożenie napadem).

Istniejące drogi dla rowerów

„poprawki dotychczas istniejących; należy skupić się tylko nad powstaniem nowych tras”

Postulat sprzeczny z licznymi uwagami zgłaszanymi do jakości i stanu istniejących ścieżek. Poza tym modernizacja istniejącej infrastruktury jest z reguły bardziej efektywna niż budowa nowej.

Ulice vs kanały

„nie robić ścieżek wzdłuż ulic (np. Kobiątka) tylko wzdłuż kanałów”

„O ile to możliwe drogi rowerowe powinny być z daleka od ruchu samochodowego.”

Takie – w pewnym przybliżeniu – założenie przyświecało oryginalnej wersji koncepcji, w której unikaliśmy prowadzenia nowych dróg rowerowych wzdłuż ulic o umiarkowanym natężeniu ruchu samochodowego, proponując w zamian alternatywne trasy brzegami cieków wodnych, przez tereny zielone lub np. wzdłuż linii kolejowej. W ten sposób osoby czujące się pewniej na jezdni, mogłyby swobodnie poruszać się ulicami, a pozostałe – przemieszczać się trasami z dala od ruchu drogowego.

Niestety, takie rozwiązanie wydaje się sprzeczne z wizją Zamawiającego oraz wieloma uwagami zgłaszanymi w ramach niniejszych konsultacji, w których niektórzy domagają się np. dróg rowerowych wzdłuż ul. Kały Grodzkie zamiast równoległej ścieżki nad Kanałem Markowskim.

Inne niepotrzebne trasy i rozwiązania

„annopol, białolecka, żerań wschodni”

Ze względu na przemysłowy charakter tej części dzielnicy, w ul. Annopol w dni powszednie występuje duży udział ruchu ciężkiego, co wskazuje na zasadność segregacji ruchu rowerowego.

W ul. Białoleckiej występuje obecnie ruch rzędu 1000 samochodów / godzinę szczytu porannego, a w obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy zaplanowana jest jej modernizacja do standardu drogi głównej, co samo w sobie uzasadnia budowę wydzielonej drogi rowerowej. W przypadku budowy ul. Nowobiałoleckiej można rozważyć rezygnację z drogi rowerowej na północnym odcinku.

Trudno określić, do czego odnosi się określenie „Żerań Wschodni”.

„nie jestem w stanie określić czy wszystkie są potrzebne ale im więcej tras rowerowych tym lepiej więc raczej żadne nie są zbędne”

Sieć tras rowerowych powinna objąć 100% źródeł i celów podróży. Natomiast w odniesieniu do dróg rowerowych podejście „im więcej tym lepiej” uważamy za błędne – powinny one stanowić ok. 20–30% sieci. W pozostałych ulicach powinny zostać stworzone warunki do bezpiecznego ruchu rowerów wspólnie z samochodami. Uzasadnienie zostało przedstawione we wprowadzeniu do koncepcji.

„może najpierw budować ścieżki rowerowe tam gdzie duży ruch, np. szkoły, bo taka ścieżka służyłaby dojazdowi do określonego m-ca i jednocześnie służyłaby rekreacji a dopiero w dalszej kolejności w miejscach tylko rekreacyjnych”

Miejsca o dużym ruchu rowerowym zidentyfikowane zostały w ramach pomiarów ruchu. Wiele dróg może faktycznie pełnić funkcje zarówno komunikacyjne jak i rekreacyjne – np. wałem przeciwpowodziowym nad Wisłą, albo wzdłuż ul. Białoleckiej (w dni powszednie dojazd z Białoleki do centrum, w

weekendy – z Bródna nad Kanał Żerański) i wydaje się, że znajduje to odzwierciedlenie zarówno w samej koncepcji, jak i w wynikach przeprowadzonej ankiety.

„Sygnalizacja świetlna na trasie ścieżki rowerowej”

Stosowanie sygnalizacji świetlnej na trasie ścieżki uzależnione jest od jej stosowania na skrzyżowaniu, przez które przechodzi trasa. W koncepcji wskazaliśmy możliwości zminimalizowania liczby sygnalizacji na trasach rowerowych poprzez bezkolizyjny przebieg np. brzegiem Kanału Żerańskiego (przejazdy pod Modlińską, Marywilską, Cieślewskich). Dodatkowe ograniczenie liczby sygnalizacji świetlnych możliwe byłoby poprzez zastąpienie niektórych skrzyżowań z sygnalizacją poprzez małe ronda. Wydaje się, że można rozważyć taką przebudowę np. w przypadku skrzyżowań Świderska / Porajów, Myśluborska / Ćmielowska, Mehoffera / Myśluborska. Propozycje te zostaną naniesione na finalną wersję koncepcji.

„Budowa trasy rowerowej przy ulicy Dzikiej Kaczki to totalne nieporozumienie.”

Uwaga niezrozumiała – zgodnie z rysunkiem koncepcji w ul. Dzikiej Kaczki przewidywany jest ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią.

A.2.3. Rozwiązania odmienne od zaproponowanych w koncepcji

Ścieżka zamiast uspokojenia ruchu

„Na Mehoffera za skrzyżowaniem z Lidzbarską, powinna być ścieżka rowerowa a nie uspokojenie ruchu, podobnie na fragmentach ulic Polnych Kwiatów i Wałuszewskiej.”

Na końcowym, ślepych odcinku ul. Mehoffera prognozy ruchu przewidują znikome natężenie ruchu samochodowego.

Na fragmentach ulic Polnych Kwiatów i Wałuszewskiej, na których w koncepcji wskazano uspokojenie ruchu, szerokość pasa drogowego wynosi 10-12 m. Aby wprowadzić segregację ruchu rowerowego, konieczna byłaby zamiana tych ulic w jednokierunkowe, co – przynajmniej w odniesieniu do ul. Polnych Kwiatów – kłóci się z planowanym zaślepieniem tej ulicy w ramach budowy przedłużenia ul. Marywilskiej.

Uspokojenie ruchu zamiast ścieżki

„Strumykowa i Myśluborska oraz Stefanika - uspokojenie ruchu zamiast ścieżek.”

Uwaga uwzględniona w odniesieniu do ul. Myśluborskiej na odcinku Światowida – Mehoffera. Na odcinku Familijna – Światowida ul. Myśluborska stanowić będzie główny dojazd z Tarchomina i Nowodworów na Most Północny, dlatego segregacja ruchu rowerowego wydaje się wskazana.

W ul. Stefanika obecnie zarówno ruch samochodowy jak i rowerowy jest znikomy. W przypadku jednak zrealizowania ul. Projektowanej zgodnie z projektem planu zagospodarowania przestrzennego os. Tarchomin i jej przedłużenia do połączenia z ul. Stefanika, ta ostatnia może stanowić ruchliwy

ciąg komunikacyjny z komunikacją autobusową. Dlatego proponujemy pozostawić drogę rowerową w ul. Stefanika, przynajmniej do czasu rozstrzygnięcia kształtu układu drogowego na północ od ul. Mehoffera.

„Milenijna - wyprostowanie ścieżki przy przychodni, albo uspokojenie ruchu w ulicy.”

Możliwość przejazdu po wschodniej stronie ulicy, dojazdu do Ratusza oraz ścieżki rowerowej w ul. Modlińskiej zapewniają ulice lokalne Majolikowa i Produkcyjna. Dlatego zrezygnowaliśmy z proponowania przywrócenia oryginalnego przebiegu ścieżki.

„Trakt nadwiślański to powinna być ulica lokalna.”

Uwaga wykracza poza zakres tematyczny koncepcji. Jeśli Trakt Nadwiślański będzie ulicą lokalną, co byłoby pożądane ze względu na potencjał rekreacyjny terenów nad Wisłą, to oczywiście niepotrzebna będzie wydzielona droga dla rowerów. Jednak w obowiązującym Studium określony jest jako droga główna.

„Jeśli Trakt nadwiślański przypadkiem nie będzie ulicą lokalną, uspokojenie ruchu zamiast ścieżki na Świderskiej (odcinek Trakt - Dorodna)”

Uwaga zasadna, uwzględniona w części opisowej koncepcji.

Uspokojenie ruchu ogólnie

„Wydaje się, że brakuje na mapie jakiegoś sposobu, aby zaznaczyć obszary ruchu uspokojonego - to jakoś by lepiej wyglądało, że dla rowerów jest jednak miejsca tam, gdzie nie wytyczono nawet specjalnych urządzeń, np. obszar na północ od Polfy - domki jednorodzinne, czy osiedla Białoleka Dworska, Choszczówka.”

Postulat słuszny, jednak wykracza nieco poza tematykę opracowania. Zasięg stref ruchu uspokojonego „Tempo 30” powinien wynikać z szerszej analizy ruchu na terenie dzielnicy, nie tylko ruchu rowerowego. Dlatego na rysunku koncepcji zaznaczyliśmy uspokojenie ruchu tylko w ulicach, na których jest to kluczowe dla zachowania spójności podstawowej sieci tras rowerowych lub wynika z obsługi szczególnych celów podróży (np. szkoły).

„Brak tras szybkiego ruchu na terenie Białoleki i konieczność pokonywania dużych dystansów drogami lokalnymi powoduje, że kierowcy jeżdżą znacznie szybciej niż pozwalają na to przepisy. Budowa ulic ruchu uspokojonego nie spełniają swojego zadania, bez równoczesnej rozbudowy dróg ekspresowych.”

Obecnie żadna z dzielnic Warszawy nie ma dróg ekspresowych, a mimo to uspokojenie ruchu doskonale spełnia swoją rolę np. w dzielnicach Bemowo, Wawer, Wesoła, Żoliborz, umożliwiając bezpieczne pokonywanie na rowerze odcinków ulic nie wyposażonych w drogi rowerowe.

Pasy rowerowe w jezdni

„najlepsze byłyby wszędzie wydzielone pasy dla rowerów a gdzie to niemożliwe - ścieżki rowerowe”

„pasy rowerowe na jezdni to kiepski pomysł, niewystarczająco wzrasta bezpieczeństwo jazdy rowerem.”

„Więcej pasów rowerowych na jezdniach.”

„pasy. piesi na to niepatrza. i kolor sciezki bo tez na to nie zwracaja uwagi”

„Na mniejszych ulicach powinien być wytyczony pas dla rowerów...”

Zasady stosowania różnych form segregacji ruchu rowerowego omówione zostały we wprowadzeniu do koncepcji. W praktyce, ze względu na znacznie wyższe koszty realizacji i większą zajętość terenu generowaną przez pasy w jezdni, proponujemy ich stosowanie przede wszystkim na ulicach, których jezdni została przewymiarowana w stosunku do aktualnie pełnionej lub planowanej funkcji komunikacyjnej (tzn. tam gdzie można wydzielić pasy rowerowe z istniejącej jezdni).

Wielofunkcyjne trasy rowerowe

„w obwodzie szkoły 231 nie mamy w wielu miejscach nawet chodników, albo ulic - dróg utwardzonych a co dopiero tras rowerowych. zróbcie tu trasy rowerowe a będą nam służyły wielofunkcyjnie”

Budowa tras rowerowych, żeby służyły „wielofunkcyjnie” jako chodniki i utwardzone ulice, jest raczej określną i mało efektywną drogą do celu. W koncepcji sieci tras rowerowych skupiamy się na trasach rowerowych służących do jeżdżenia na rowerze, z dopuszczeniem w miarę możliwości także podróży na rolkach.

A.2.4. Inne uwagi

Wyjazd z Białoleki

„Najgorszy jest wyjazd z Białoleki - odcinek przy moście Grota - nawet nie da się przejechać bez zejścia z roweru!”

„Uwaga priorytet! przede wszystkim należy połączyć Tarchomin z resztą miasta czyli stworzyć bezkolizyjny szlak rowerowy od ratusza oraz od Picasa do mostu Grota. Następnie przez most Grota do ścieżki przy Wisłostradzie oraz pod Grotem i dalej wałem (wystarczy dobrze ubity szuter obok tych koszmarnych płyt) do połączenia ze ścieżkami przy ZOO. Umożliwi to wielu ludziom bezpieczne wydostanie się rowerem z zachodniej, najintensywniej zabudowanej części Białoleki i stworzy realną alternatywę dla transportu samochodowego / przepelnionych busów.”

„Ogólnie: po Nowodworach można jeszcze dość znośnie jeździć po ulicach (np. ja jeżdżę Odkryta - Nowodworska - Świderska). Prawdziwy ból zaczyna się, gdy chce się z Nowodworów wyjechać. Badziewie wzdłuż Modlińskiej, brak przejazdu przez most Toruński, brak przejazdu do ronda Starzyńskiego, ... W kontekście komunikacyjnym to dużo ważniejszy problem niż wypieszczenie - np. - ścieżki wzdłuż Światowida.”

Podzielamy opinię, że udrożnienie wyjazdu w kierunku centrum jest kluczowe dla rozwoju komunikacji rowerowej w dzielnicy. Tym niemniej jednak realizacja tych zadań tylko częściowo zależy od władz dzielnicy Białoleka.

Okazją mogą być planowane modernizacje ul. Modlińskiej oraz Trasy AK, należy jednak zwrócić uwagę na jakość projektowanych rozwiązań.

Na pewno rekomendować będziemy objęcie pierwszym etapem „małej modernizacji” ścieżki przy ul. Modlińskiej oraz udroźnienia przejazdu wzdłuż Wisły.

Myśliborska i Strumykowa

„Wiele ścieżek kończy się ślepo (np. ul. Strumykowa - brak powiązania ze ścieżką wzdłuż Światowida) lub brak ich kontynuacji za skrzyżowaniem (np. za skrzyżowaniem Strumykowej z Mehoffera brak dalej ścieżki wzdłuż Myśliborskiej, choć chodnik jest wystarczająco szeroki i wystarczy tylko wymalować linię rozgraniczającą).”

Brak powiązania ścieżek w ul. Strumykowej i Światowida wynika z problemów własnościowych. Zgodnie z informacją uzyskaną w Urzędzie Dzielnicy, czynione są starania w kierunku uregulowania stanu prawnego tego odcinka.

Chodnik przy ulicy Myśliborskiej nie jest wystarczająco szeroki (obecna szerokość od 2 do 3,5 m), by wydzielić z niego drogę rowerową w zgodzie z obowiązującymi przepisami i zdrowym rozsądkiem. W roboczej wersji koncepcji rozważaliśmy budowę drogi rowerowej z częściowym ograniczeniem szerokości chodnika, jednak obecnie, w związku z innymi uwagami do koncepcji skłaniamy się raczej ku zastosowaniu uspokojenia ruchu.

„Straż Miejska nie egzekwuje usuwania samochodów parkujących na chodnikach równoległych do ścieżek rowerowych, co powoduje, że piesi muszą iść ścieżką i są w konflikcie z rowerzystami (np. ul. Strumykowa za skrzyżowaniem z H. Ordonówny).”

W koncepcji wskazujemy na konieczność wygrozdzenia tego odcinka lub likwidacji ścieżki i prowadzenia ruchu rowerowego na zasadach ogólnych jeźdźnią.

„Na terenie dawnej fabryki domów w okolicach Świderskiej i Myśliborskiej władze dzielnicy planują usytuowanie wielofunkcyjnego centrum Białołęki. Wskazane byłoby uwzględnienie obsługi rowerami tego obszaru rozwojowego.”

Zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego, wielofunkcyjne centrum Białołęki powinno się wykształcić w rejonie ul. Światowida, między Modlińską a Myśliborską, co zostało uwzględnione w koncepcji.

Natomiast dla terenu dawnej fabryki domów brak planów zagospodarowania przestrzennego, co w zasadzie uniemożliwia szczegółowe zaplanowanie infrastruktury rowerowej. Przewidziane zostały trasy na jego obrzeżach – nad Wisłą, wzdłuż Myśliborskiej, Trasy Mostu Północnego, przedłużenia Płochocińskiej.

Prom do Łomianek

„Brak jest właściwego oznakowania i dogodnego dojazdu do promu do Łomianek.”

W koncepcji zawarta została propozycja ulepszenia dojazdu do promu do Łomianek.

„Przydałaby się także działająca przeprawa promowa bo póki co to prom widmo!”

W koncepcji postulujemy ustabilizowanie terminów kursowania przeprawy promowej. Dotychczasowa praktyka faktycznie jest myląca dla mieszkańców i zniechęcająca do korzystania z promu.

Dojazd do wału nad Wisłą

„za mało jest obecnie zejść ze ścieżki wzdłuż wału nad Wisłą (na długości od wysokości ul. Książkowej do Grzymaliłów brak innych dojazdów do wału).”

W koncepcji zawarte zostały propozycje dwóch nowych dojazdów pieszo-rowerowych do wału nad Wisłą oraz uporządkowania dojazdu na wysokości ul. Książkowej (przy piaskarni).

Rolki

„Trasy rowerowe powinny być trasami rowerowo-rolkowymi, szersze niż dla 2 wymijających się rowerzystów, bo rolkarz zajmuje 2x tyle szerokości podczas energicznej jazdy [...] Rolki są dużo mniejsze od roweru, mieszczą się w plecaku i nie wymagają stojaków do postoju, a prędkości na nich uzyskiwane dla sprawnych rolkarzy są takie jak na rowerze.”

Popieramy postulat przystosowania tras rowerowych do ruchu rolkarzy – w miarę możliwości. Stoi to jednak w sprzeczności z postulatami wprowadzenia ścieżek rowerowych w wąskich ulicach lokalnych.

Warto także zauważyć, że wprowadzie „rolki są dużo mniejsze od roweru”, ale „rolkarz zajmuje 2x tyle szerokości podczas energicznej jazdy”. Ma także dłuższą drogę hamowania. Dlatego jednak rower wydaje się lepiej przystosowany do gęstej zabudowy miejskiej.

„Pod dużymi skrzyżowaniami i rondami powinny być tunele dla rolkarzy i rowerzystów, bez schodów a z pochylniami; Patrz zdjęcia na forum <http://wrotkarstwo.pl/forum/viewtopic.php?f=8&t=2877>”

Wniosek o zastosowanie tuneli z pochylniami zamiast kładek i awaryjnych wind zgłaszaliśmy m.in. w ramach modernizacji ul. Modlińskiej. Projektant odniósł się negatywnie do postulatu ze względu na wody gruntowe.

Stojaki rowerowe

„Przydałyby się stojaki na rowery w miejscach użyteczności publicznej co zachęciłoby do podjeżdżania w te rejony rowerem (teraz: nie ma gdzie zostawić bezpiecznie roweru - jadę autobusem / samochodem zamiast rowerem).”

Uwaga przekazana w ramach wniosków z konsultacji społecznych. Wydaje się, że dobrym wzorcem do naśladowania mogą tu być akcje stawiania stojaków zorganizowane w dzielnicach Śródmieście i Praga Południe.

Miejsca odpoczynku

„Nie ma infrastruktury uzupełniającej wiat z ławkami”

„na odcinku całej ścieżki wzdłuż Kanatu Żerańskiego nie ma ani jednego punktu małej gastronomii”

„Przy trasach rowerowo-rolkowych powinny być przynajmniej co 0,5 km ławeczki postojowe w zatoczkach, toalety”

Z obserwacji wynika, że tam gdzie są dobre warunki do rekreacji rowerowej, punkty małej gastronomii i towarzysząca im infrastruktura (stojaki, ławki i stoły, toalety) powstają z inicjatywy prywatnej. Przykładem może być lewobrzeżny Szlak Wisły czy zielony szlak rowerowy w rejonie Dąbrowy Leśnej, a na terenie dzielnicy Białołęka – wał wiślany od Nowodworów do Kępy Tarchomińskiej. Infrastruktury tego typu nie powinno tworzyć się przez odgórne dekrety, rządzą nimi prawa popytu i podaży.

Podział budżetu

„Jak to jest, że jedne rejony naszej gminy nie mają drogi nie mają chodników, nie są utwardzone, dzieci idąc do szkoły idą po błocie (to już na wsiach mają chodniki) a w innych rejonach naszej dzielnicy mają ulicę, chodnik i jeszcze im budują ścieżki rowerowe. Kto rozdziela te pieniądze i kto decyduje o takim podziale?”

Zapewne ma to związek z niskiej jakości planami zagospodarowania przestrzennego, masowym odrolnieniem dużej ilości gruntów i wynikającą z nich chaotyczną suburbanizacją sporego obszaru. Nie bez znaczenia jest też fakt, że niektóre rejony dzielnicy kształtują się już od kilkanastu (a nawet kilkudziesięciu) lat, stopniowo uzupełniając brakującą infrastrukturę.

O podziale budżetu miasta decyduje Rada Warszawy, wybierana przez mieszkańców Warszawy.

Ronda

„Powinna zostać zmieniona organizacja ruchu na rondach wokół których przebiegają drogi rowerowe (np. Myśliborska / Świderska / Obrazkowa, Światowida / Ordonówny i Pasłęcka / Ordonówny) np. poprzez poprowadzenie przejść i przejazdów rowerowych grzbietem progu zwalniającego, lub podniesienie całej tarczy skrzyżowania wraz z przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerów.”

Rondo Myśliborska / Świderska / Obrazkowa zostanie zlikwidowane w ramach budowy trasy Mostu Północnego.

Na rondzie Światowida / Ordonówny proponujemy zastosowanie podniesionego przejścia i przejazdu w ciągu głównej drogi rowerowej w ul. Światowida.

Dla ronda Pasłęcka / Ordonówny uwaga uwzględniona.

Rodzaj nawierzchni

„[brakuje tras] z gładkim asfaltem”

„[brakuje tras] gładkich. nie wszyscy mają amortyzatory... i dziury bedace na sciazkach nieraz sa duze ze mozna sobie uszkodzic sprzet a takze zdrowie.”

„[brakuje tras] asfaltowych”

„Docelowo nawierzchnia wszystkich dróg rowerowych powinna mieć nawierzchnię asfaltową.”

„zastosować nawierzchnię asfaltową”

„Lepiej zrobić drogę rowerową z płytek chodnikowych niż z kostki Bauma...”

„Trasy rowerowo-rolkowe powinny być z dobrej klasy asfaltu, który jest trwalszy i tańszy a przede wszystkim bezpieczniejszy. Trasy z kostki są złe, trzesie na nich nawet na rowerze, szybko się deformują, wypaczają, a jazda na nich na rolnkach, szczególnie gdy kostki mają ostro ścięte krawędzie, jest torturą.”

„Pozwolę sobie zaapelować, aby nie budowano dróg rowerowych z kostki brukowej. Powinny one być gładkie, ze względu na komfort jazdy.”

„Ścieżki rowerowe z nawierzchni bitumicznej, a nie z kostki.”

„Nowe ścieżki rowerowe powinny posiadać nawierzchnię asfaltową lub inną bitumiczną oraz być wykonane w innym kolorze - np czerwonym - tak jak ma to miejsce w trójmieście.”

„Trzeba walczyć o budowę ścieżek asfaltowych, a kostkę odesłać do lamusa. Polecam sprawdzenie równości ścieżki biegnącej równoległe do fabryki domów - odcinek ulicy Świderskiej.”

Równość ścieżki wzdłuż ul. Świderskiej została sprawdzona w ramach inwentaryzacji stanu istniejącego. Stwierdzono 7 uskoków o wysokości 2-3-krotnie przekraczającej dopuszczalną, w tym podłużne szczeliny w kostce.

Od kwietnia 2007 r. stosowanie nawierzchni asfaltowych na drogach dla rowerów wymagane jest zarządzeniem nr 380/2007 Prezydenta miasta stołecznego Warszawy z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej. Również nowe „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie” opracowane przez firmę Transeko na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta wymagają nawierzchni bitumicznej. Skargi na nieprzestrzeżenie zarządzenia należy kierować do Prezydenta.

Uskoki na przejazdach

„szczególnie uważać na wysokość krawężników i rynienki odpływowe na przejazdach - utrudniają jazdę”

„Należy unikać wszelkich uskoków na przejazdach rowerowych, a w szczególności rowków odpływowych z kostki.”

W inwentaryzacji stanu istniejącego wskazano uskoki i nierówności występujące na drogach dla rowerów, w tym na przejazdach rowerowych, a w koncepcji – na konieczność usuwania tych nierówności, w szczególności obniżania krawężników.

Pozostałe uwagi

„Przejazd pod mostem 'Cieślewskich' to świetny pomysł :) ”

„Kawał dobrej roboty robicie!”

„gratulacje za pomysł”

A.3. Uwagi zgłoszone w innym trybie

A.3.1. Uwagi Stowarzyszenia Moja Białoleka

Oprócz uwag zebranych w ankiecie, 27 września 2008 r. wpłynęło do nas także pismo Stowarzyszenia Moja Białoleka dotyczące koncepcji ciągów pieszo rowerowych w obrębie tzw. Zielonej Białoleki, które w całości cytujemy poniżej. 29 września reprezentanci Zielonego Mazowsza i Białoleckiej Grupy Lokalnej Warszawskiej Masy Krytycznej spotkali się z reprezentantami Stowarzyszenia Moja Białoleka. Na spotkaniu autorzy pisma dodatkowo uzasadnili oni swoje postulaty, m.in. niewystarczającym bezpieczeństwem osobistym (zagrożenie napadami) na planowanych trasach wzdłuż cieków wodnych, a autorzy opracowania wyjaśnili swoje stanowisko. Poniżej cytujemy pełną treść pisma:

„Analiza potrzeb komunikacyjnych w obrębie tzw. Zielonej Białoleki (obszar pomiędzy Kanalem Żerańskim, linią kolejową, Trasą Toruńską, oraz wschodnią i północną granicą miasta, czyli północno-wschodnią część Warszawy) jednoznacznie wskazuje na konieczność budowy ścieżek rowerowych co wynika bezpośrednio z istniejącej infrastruktury drogowej, która nie spełnienia jednego z punktów tzw. programu pięciu wymogów (bezpieczeństwa), w oparciu o który tworzona jest koncepcja sieci tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy.

Jako stowarzyszenie promujemy Zieloną Białolekę jako miejsce odpoczynku i rekreacji dla całych rodzin. Taki punkt widzenia jest możliwy ponieważ Zielona Białoleka leży na skraju Puszczy Słupeckiej co umożliwi nam stworzenie miejsca na wzór Powsina dla mieszkańców Bródna i Tarchomina. W tym celu prosimy o uwzględnienie w tworzonej koncepcji następujących głównych tras rowerowych:

- 1. CH Targówek > Głębocka > Kąty Grodziskie > Zdziarska > Ruskowy Bród > Kobiałka > Olesin (pętla autobusowa);*
- 2. Pętla autobusowa Bródno > Kładka nad Trasą Toruńską > Bogoriów > Ostródzka > Mochtyńska > Kobiałka > Olesin (pętla autobusowa);*
- 3. Leona Berensona od Ostródzkiej > Kąty Grodziskie > Wyszowska > Koczewska > Zdziarska > kanał Żerański;*
- 4. Modlińska > Płochocińska > Kobiałka > Ostródzka.*

Powyższe szlaki proponujemy projektować jako ciągi pieszo rowerowe co automatycznie podniesie poziom bezpieczeństwa, a co za tym idzie umożliwi traktowanie ścieżek rowerowych jako alternatywę dla samochodu czy też autobusu. Zapropozowane przez nas trasy obejmują swoim zasięgiem istniejące jak i będące w budowie szkoły co umożliwi bezpieczny do nich dojazd. Dodatkowo

trasy przebiegają przez atrakcyjne turystycznie miejsca jakim są powstający „Przystanek archeologiczny” przy ulicy Ostródzkiej, cmentarz Ewangelicki przy ul. Ruskowy Bród, ul. Kamykowej, Kościół św. Michała Archanioła na ul. Głębockiej.”

Uważamy, że autorzy pisma przeceniają rolę rekreacyjną Puszczy Słupeckiej. W szczególności nietrafione wydaje się porównanie z Powsinem. Las Kabacki znajduje się w bezpośredniej bliskości Ursynowa i jest najbliższym większym obszarem leśnym dla południowej lewobrzeżnej Warszawy (łącznie ponad 500 tys. osób), do tego jest łatwo dostępny metrem. Z Tarchomina i Nowodworów znacznie bliżej niż do Puszczy Słupeckiej jest w Lasy Legionowskie i Chotomowskie; po wybudowaniu Mostu Północnego bliżej i dogodniej będzie także do Lasu Bielańskiego, Lasu Młocińskiego, Parku Młocińskiego, a nawet do Kampinoskiego Parku Narodowego. W ankiecie [[bialoleka-ankieta]] zaledwie 3 osoby ze 145 wskazały Olesin lub Puszcę Słupecką jako częsty kierunek podróży rowerowych, mimo obecnie dobrych warunków dojazdu (niewielkie jeszcze natężenie ruchu samochodowego, do niedawna także dobra nawierzchnia).

Po drugie, atrakcyjność trasy rowerowej do Powsina wynika z stwarzanych przez nią dobrych warunków – szerokość 4 m, nawierzchnia bitumiczna, oddzielenie szpalerem drzew od jezdni, długie odcinki bez przecięć z ruchem samochodowym. Proponowane ciągi pieszo-rowerowe o minimalnych parametrach, co kilkadziesiąt metrów przecinane przez jezdnie ulic i zjazdy na posesje, będą mało atrakcyjne nawet w porównaniu do ścieżek rowerowych na Bródnie, nie mówiąc o trasie do Powsina.

W naszej ocenie, po zrealizowaniu planowanej zabudowy terenów otwartych głównym walorem rekreacyjnym tej części dzielnicy pozostaną Kanały: Żerański, Bródnowski i Markowski, co staraliśmy się wyeksponować w koncepcji. Te ciekły wodne stwarzają możliwość wytworzenia tras rowerowych o roli zarówno rekreacyjnej jak i komunikacyjnej.

Nie zgadzamy się z opinią, że ciągi pieszo-rowerowe „*automatycznie podnoszą poziom bezpieczeństwa.*” Funkcjonujące w aglomeracji warszawskiej wspólne ciągi pieszo-rowerowe są powodem licznych skarg użytkowników, zarówno rowerzystów jak i pieszych (w szczególności osób niepełnosprawnych i rodziców małych dzieci). Jest to rozwiązanie dostosowane raczej do obszarów niezabudowanych (np. odcinków dróg pomiędzy dwoma miejscowościami), ewentualnie dzielnic stricte przemysłowych. O ile obecnie wciąż występują na terenie Zielonej Białoleki tereny o charakterze niezabudowanym, to docelowe zagospodarowanie terenu przewiduje w zasadzie nieprzerwaną zabudowę mieszkaniową i mieszkaniowo-usługową.

Za słuszny i bardzo istotny uważamy natomiast argument dotyczący bezpieczeństwa osobistego. Dlatego mimo licznych zastrzeżeń i kontrargumentów, wymienionych wyżej i w części opisowej koncepcji, przygotowaliśmy propozycję przekroju umożliwiającego wprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego w wąskie pasy drogowe. Uznajemy prawo społeczności lokalnej do decydowania o swoim otoczeniu, choć czujemy się zobowiązani ostrzec o wysokich kosztach i prawdopodobnych negatywnych konsekwencjach realizacji tych propozycji.

W odniesieniu do wymienionych w piśmie konkretnych tras proponujemy:

- ulice Modlińska, Płochocińska, Zdziarska, Bogoriów (Toruńska), kanał Żerański: uwzględnione już w roboczej wersji koncepcji, bez zmian.
- ulica Głębocka: poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej (20 m, tj. pozyskanie dodatkowo 2–9 m), zgodnie z pełnioną obecnie funkcją, i budowa drogi rowerowej po stronie zachodniej.
- ulica Kobiałka: poszerzenie pasa drogowego do standardu ulicy zbiorczej (20 m, tj. pozyskanie dodatkowo 4–8 m), zgodnie z funkcją zapisaną w SUiKZP i budowa drogi rowerowej po stronie północnej.
- ulica Ruskowy Bród: rozwiązanie uzależnione od opinii Zarządu Transportu Miejskiego i dokładnej szerokości w liniach rozgraniczających;
- ulica Ostródzka na odcinku Nowo Kowalskiego – Zdziarska: budowa drogi rowerowej po stronie wschodniej;
- ulica Ostródzka na odcinku Toruńska – Nowo Kowalskiego: uspokojenie ruchu;
- ulice Kąty Grodzkie, Ostródzka na odcinku Zdziarska – Mochtyńska oraz Mochtyńska: budowa ciągu pieszo-rowerowego opcjonalna ze względu na bliskie sąsiedztwo planowanej trasy nad Kanałem Markowskim;
- ulice Wyszowska, Kroczeńska – budowa ulicy w standardzie ruchu uspokojonego.

A.3.2. Protest ws. Kanału Henrykowskiego

W związku z przekazaniem 24 października b.r. protestem przeciwko budowie trasy rowerowej równoległej do Kanału Henrykowskiego, wyjaśniamy co następuje:

1. Nie ma potrzeby wykupu działki nr ...³ w obrębie 4-01-04. Na odcinku wzdłuż ul. Dzikiej Kaczki proponowana trasa rowerowa prowadzi na zasadach ogólnych jezdnią ul. Dzikiej Kaczki, co zaznaczone zostało zarówno na rysunku koncepcji, jak i w jej części opisowej. Protest wydaje się zatem nietrafiony.
2. Kwestię przebywania nad Kanałem osób postronnych regulują przepisy ustawy Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r., w szczególności:
 - *Art. 27. ust. 1. Zabrania się grodzenia nieruchomości przyległych do powierzchniowych wód publicznych w odległości mniejszej niż 1,5 m od linii brzegu, a także zakazywania lub uniemożliwiania przechodzenia przez ten obszar.*Zarówno zatem grodzenie, jak i zakazywanie przechodzenia w inny sposób (np. tablicami „teren prywatny – wstęp wzbroniony”) jest nielegalne. Zastosowanie mogą mieć ponadto m.in. następujące przepisy ww. ustawy:
 - *Art. 28 ust. 2. Właściciel nieruchomości przyległej do wód objętych powszechnym korzystaniem jest obowiązany zapewnić dostęp do wody w sposób umożliwiający to korzystanie; części nieruchomości umożliwiające dostęp do wody wyznacza zarząd gminy w drodze decyzji.*
 - *Art. 193. Kto wbrew obowiązкови: [...] 2) uniemożliwia dostęp do wód, o którym mowa w art. 28 ust. 1 i 2, [...] - podlega karze grzywny.*
3. Jeśli chodzi o datę uchwalenia planu, to zapisy planu stanowią w dużej mierze powielenie przepisów ogólnych cytowanej wyżej ustawy Prawo

³ Numer działki do wiadomości Urzędu Dzielnicy.

wodne. Wprawdzie obecna ustawa pochodzi z 2001 r. i można podnieść podobny zarzut jak wobec planu, ale wcześniejsza wersja ustawy Prawo wodne, z 24 października 1974 r., również nakładała na właściciela gruntu obowiązek udostępnienia brzegu:

— *Art. 11. 1. Właściciel gruntu obowiązany jest umożliwić dostęp do wody, pozostawić przejście lub przejazd dla swobodnego ruchu wzdłuż wód, pozwolić na wykonywanie rybactwa i wędkarstwa, przybijanie i przymocowywanie do brzegów statków i tratw, ustawianie znaków żeglugowych oraz wykonywanie robót konserwacyjnych, jeżeli przepisy szczególne nie stanowią inaczej.*

Data powstania ogrodzenia może zatem mieć znaczenie w przypadku ogrodzeń odległych od Kanału o więcej niż 1,5 m i mniej niż 3 m; natomiast ogrodzenia bezpośrednio przylegające do Kanału i grodzące go w poprzek nie są zgodne ani z obecnym, ani – według naszej wiedzy – z żadnym wcześniejszym stanem prawnym.

4. Zgodnie z zaleceniami Urzędu Dzielnicy, w szczególności ustaleniami ze spotkania 26.08.2008, zawarliśmy w opracowaniu wszystkie ścieżki rowerowe uwzględnione w planach zagospodarowania przestrzennego. Większość z nich, zarówno prowadzonych wzdłuż dróg, jak i niezależnie od nich, wymaga wykupu gruntów i/lub uregulowania stanu prawnego. Na terenie dzielnicy Białołęka nie jest możliwe stworzenie spójnej i funkcjonalnej sieci tras rowerowych wyłącznie na gruntach już obecnie znajdujących się we władaniu Miasta Stołecznego Warszawy.

Decyzja o pozostawieniu lub nie trasy wzdłuż Kanału Henrykowskiego w finalnej redakcji opracowania należy do Urzędu Dzielnicy. Naszym zdaniem nie jest to trasa priorytetowa, jest wiele znacznie pilniejszych inwestycji rowerowych, tym niemniej warto pozostawić możliwość realizacji takiej trasy w przyszłości. Dzielnica Białołęka już obecnie cierpi na niedobór atrakcyjnej przestrzeni publicznej, a w miarę zabudowy kolejnych terenów otwartych problem będzie się pogłębiał. Trasy typu „greenway” wzdłuż cieków wodnych, w tym wzdłuż Kanału Henrykowskiego, choć częściowo pomogłyby wypełnić tę lukę.

Dlatego proponujemy pozostawić omawianą trasę w koncepcji i zakwalifikować ją do trzeciego, najpóźniejszego etapu realizacji.

B. Uzyskane opinie

B.1. Wprowadzenie

Zgodnie z umową, w ramach prac nad koncepcją sieci tras rowerowych dla dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy stowarzyszenie Zielone Mazowsze pozyskało opinie następujących instytucji:

- Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie
- Inżynier Ruchu
- Wydział Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszej Biura Drogownictwa i Komunikacji

1 października 2008 r. w Biurze Drogownictwa i Komunikacji odbyło się spotkanie z udziałem przedstawicieli Inżyniera Ruchu, Wydziału Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszej, Urzędu Dzielnicy Białołęka oraz Zielonego Mazowsza, na którym omówiono uwagi tych instytucji.

1 grudnia 2008 r. odbyło się spotkanie w Urzędzie Dzielnicy Białołęka, na którym omówione zostały uwagi Zarządu Dróg Miejskich.

Ponadto, realizując ustalenia ze spotkań roboczych w Urzędzie Dzielnicy Białołęka oraz w Biurze Drogownictwa i Komunikacji, wystąpiliśmy z prośbą o opinie na temat wybranych elementów koncepcji do następujących instytucji:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (przekierowane do Transprojekt Warszawa, projektanta modernizacji Trasy AK)
- Lasy Miejskie - Warszawa
- Nadleśnictwo Jabłonna
- Polskie Koleje Państwowe S.A.
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
- Vattenfall Heat Poland S.A.
- Wydział Ochrony Środowiska dla Dzielnicy Białołęka
- Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych
- Zarząd Transportu Miejskiego

W związku z ww. wystąpieniami przeprowadzono także spotkania z przedstawicielami Vattenfall Heat Poland S.A. oraz Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej – Zarządu Zlewni Wisły Mazowieckiej.

Niniejszy załącznik zawiera kopie otrzymanych opinii, wraz z krótkim ustosunkowaniem się do zgłoszonych uwag autorów koncepcji, wskazującym sposób ich uwzględnienia w koncepcji lub uzasadniającym zdanie odrębne.

B.2. Kopie otrzymanych opinii



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 04, fax (022) 525 17 69
www.um.warszawa.pl

1 / 27 LIS. 2008 / ZM

BD-BR-MUT-5541-14-1-08

Warszawa, 26 listopada 2008 r.

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46/6
00-695 Warszawa
tel./fax: 0 22 621 77 77

Dotyczy: opinii dla projektu koncepcyjnego sieci tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka

W odpowiedzi na Państwa wystąpienie (wasz znak BIA-08-0004-08) w w/w sprawie Urząd Miasta Stołecznego Warszawy – Wydział Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszkiej uprzejmie informuje, że pozytywnie opiniuje koncepcję sieci tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka z uwagami.

Na szczególnie uwagę zasługuje wskazanie jako priorytetowe (pkt. 1.1.1 „Przyjęte założenia”) zwrócenie uwagi na wykorzystanie cieków wodnych i okolic do stworzenia bezpiecznych ciągów pieszo/rowerowych cyt.: „W naszej ocenie budowa ciągów spacerowych i rowerowych wzdłuż cieków wodnych w większym stopniu ułatwi ruch rowerowy, a jednocześnie wytworzy atrakcyjną przestrzeń publiczną”.

Uwagi:

1. Most technologiczny nad Kanalem Żerańskim (pkt. 3.31.1)

Kluczowy problem do rozwiązania - sprawa udrożnienia szlaku pieszo/rowerowego nad Wisłą. Dotyczy to mostu technologicznego nad Kanalem Żerańskim (będącego we władaniu Vattenfall Heat Poland). Po zapoznaniu się z pismem nr RO/92/5502/2008 z dnia 14 listopada 2008 r. (w załączniku) zakładamy, że w niedalekiej przyszłości nastąpi uregulowanie spraw związanych z gestorami gruntu i zapewnienie mieszkańcom Dzielnicy dostępu do w/w przeprawy. Kluczowe wydaje się znalezienie kompromisu i zgodnie z sugestiami zawartymi w opracowanej koncepcji doprowadzenie do stworzenia mieszkańcom bezpiecznej przeprawy mostowej przez Kanał Żerański.

Prosimy o priorytetowe potraktowanie trasy rowerowej nad Wisłą, jako wpisującej Białołękę w ogólnomiejski system dróg dla rowerów.

2. Małe i mini ronda (pkt. 2.9)

Na uznanie zasługuje oparcie się na koncepcji małych rond. Są to sprawdzone, bezpieczne rozwiązania komunikacyjne, służące uspokojeniu ruchu z jednoczesnym położeniem nacisku na niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów. Warto rozważyć szersze zastosowanie tego rozwiązania, szczególnie we wschodniej części dzielnicy Białołęka, wzorem innych Dzielnic m.st. Warszawy (Wesoła).

3. Ulice uspokojonego ruchu (pkt. 2.7)

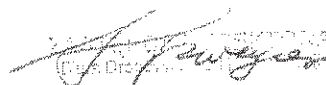
Szczególnie zwracamy uwagę na podniesioną w tym zagadnieniu problematykę. Autorzy pokazali rozwiązania techniczne możliwe do zastosowania w istniejącej infrastrukturze i zgodnie z istniejącymi przepisami, które sprzyjają rozwojowi transportu rowerowego w Dzielnicy. Szczególnie istotne jest kompleksowe uspokojenie ruchu w rejonach szkół, tak by zapewnić bezpieczeństwo uczniom.

4. Ul. Świderska (pkt. 3.29)

Na odcinku Porajów – Mehoffera wskazane jest uzupełnienie istniejącego układu komunikacyjnego (istniejąca ścieżka rowerowa po stronie Pd./Zach.) o drugą równoległą nitkę po stronie pn./wsch. Za takim rozwiązaniem przemawia duża liczba punktów potencjalnych/docelowych podróży dla okolicznych mieszkańców (bazar, szkoła, markety spożywcze), wraz z dowiązaniem z przejazdami dla rowerów na wysokości: szkoły (liceum) oraz na skrzyżowaniu z ul. Świętosławskiego.

5. Biuro Drogownictwa i Komunikacji zaleca skoordynowanie działań koncepcji sieci tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka z powstającym planem zagospodarowania brzegów Wisły.

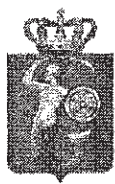
z poważaniem



Stanisław Szmajdek

Do wiadomości:

- Wydział Infrastruktury dla Dzielnicy Białołęka
ul. Modlińska 197
03-122 Warszawa



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
Inżynier Ruchu m.st. Warszawy

ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 02, 525 17 03, faks (022) 525 17 62
www.um.warszawa.pl

BD-IR-IG-MWI-5515-1028-1-08
Lp. dz. 7994/08

Warszawa, dnia 24.10.2008 r.

Zielone Mazowsze
Ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa

Dotyczy: Opinii dla projektu koncepcyjnego sieci tras rowerowych na terenie dzielnicy Białołęka.

W odpowiedzi na Państwa wystąpienie w ww. sprawie Urząd Miasta Stołecznego Warszawy – Inżynier Ruchu uprzejmie informuje, że pozytywnie opiniuje koncepcję sieci tras rowerowych na terenie dzielnicy Białołęka, traktując to opracowanie jako wstępne założenia do realizacji projektów budowlanych dla poszczególnych tras rowerowych z uwagami:

- dyskusyjna jest sugestia o wykorzystaniu odcinka drogi technicznej wybudowanej dla obsługi wału wiślanego jako elementu ciągu rowerowego – droga ta nie jest sklasyfikowana jako publiczna i nie jest zarządzana przez służby miasta,
- z przedstawionych w opracowaniu map z natężeniami ruchu rowerowego wynika, że na osiedlu Tarchomin główne potoki ruchu rowerowego prowadzone są ciągiem ulic: Światowida (po istniejącej wydzielonej ścieżce rowerowej) – Dzierżgońska – Misyjna – Kępa Tarchomińska do wału wiślanego oraz samym wałem wiślanym ścieżką rowerową na jego koronie. Ścieżki te stanowią rekreacyjny ciąg rowerowy w kierunku do Rajszewa (pola golfowe) oraz widokową trasę rowerową nad rzeką Wisłą.

W świetle przedstawionych faktów ciąg ulic: Dzierżgońska – Misyjna - Kępa Tarchomińska powinien prowadzić ruch rowerowy (o dużym natężeniu ruchu) wydzieloną drogą rowerową poza jezdnią i chodnikiem dla pieszych.

- wszystkie projektowane elementy układu drogowego sugerowane w tym opracowaniu (np. ronda, pasy rowerowe w jezdni, itp.), należy realizować na etapie projektu budowlanego po szczegółowych analizach poszczególnych projektowanych zmian w układzie.

Do wiadomości:

Wydział Infrastruktury
dla Dzielnicy Białołęka
ul. Modlińska 197
03-122 Warszawa

p.o. ZASTĘPCY DYREKTORA
BIURA DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI
INŻYNIER RUCHU M.ST. WARSZAWY

Janusz Golas

**REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W WARSZAWIE
ZARZĄD ZLEWNI WISŁY MAZOWIECKIEJ W WARSZAWIE**



ul. Zarzeczna 13b 03-194 Warszawa
tel. (022) 5870450 fax. (022) 5870460

e-mail: warszawa@rzgw.waw.pl
Konto: BPH PBK O/Warszawa 39 106000760000411040004268
NIP 526 - 23 - 90 - 341 REGON 016183991

NZW-210-167-2008

Warszawa , dn. 24.10.2008 r.

ZIELONE MAZOWSZE
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa

Dotyczy : tras rowerowych wzdłuż Kanalu Żerańskiego

W odpowiedzi na pismo znak BIA-08-0004-04 , z dnia 29.08.2008 r. Zarząd Zlewni Wisły mazowieckiej w Warszawie informuje , że po uzyskaniu pozytywnej opinii RZGW w Warszawie dla projektu w/w tras rowerowych oraz rozwiązań techniczno-organizacyjnych związanych z ich budową i utrzymaniem – istnieje możliwość ich realizacji .

Jednocześnie informujemy , że podstawą do rozpoczęcia w/w uzgodnień jest :

1. przedstawienie nam koncepcji w/w tras rowerowych , naniesionych na planie sytuacyjno wysokościowym z naniesionymi granicami podziału administracyjnego (nr działek i obrębów)
2. uzgodnienia mogą dotyczyć trasy biegnącej po terenie administrowanym przez RZGW w Warszawie
3. wykonana ścieżka rowerowa nie może utrudniać dostępu (dojazdu) do wody służbom RZGW ,
4. wykonana ścieżka rowerowa musi uwzględniać interes osób trzecich (np. nie może ograniczać turystyki pieszej ,sportu , rekreacji , interesów wędkarzy , itp.)
5. wykonana ścieżka rowerowa nie może negatywnie wpływać na stabilność ubezpieczeń brzegowych i walory przyrodniczo-estetyczne
6. utrzymanie w należyтым stanie technicznym ścieżki , zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników (np. bieżące usuwanie wiatrołomów) oraz utrzymanie czystości na niej i w jej bezpośrednim sąsiedztwie nie może spoczywać na RZGW w Warszawie
7. musi być ściśle określony status prawny określający prawa i obowiązki właściciela urządzeń technicznych i zarządzającego gruntem na którym będą one zlokalizowane .

Zastępca Dyrektora RZGW w Warszawie
d.s. Zarządu Zlewni Wisły mazowieckiej
w Warszawie

Anna Michna

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Urząd Dzielnicy Białoleka
Wydział Ochrony Środowiska
dla Dzielnicy Białoleka
03-042 Warszawa, ul. Marywilska 44
tel. (0-22) 741-72-95 wew. 111, 116, fax wew. 116

72/12 LIS. 2009 RM
Warszawa, dnia 27.10.2008r.

UD-II-WOŚ-ZSI-6216-31-2-08

Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa

W odpowiedzi na pismo z dnia 03.09.2008r. w sprawie wydania opinii w zakresie możliwości i warunków technicznych wytyczenia tras rowerowych wzdłuż Rowu Winnickiego (na odc. od ul. Światowida do ul. Odkrytej), Kanału Nowego (na odc. od Kanału Żerańskiego do ul. Kobiółka) i Rowu Brzezińskiego (na odc. od Trasy Toruńskiej do projektowanej Trasy Mostu Północnego), Wydział Ochrony Środowiska dla Dzielnicy Białoleka Urzędu m. st. Warszawy po zasięgnięciu opinii Spółki Wodnej Niziny Kanału Bródnowskiego, która sprawuje pieczę nad urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych na terenie tej dzielnicy informuje jak niżej :

Planowana koncepcja budowy ścieżek rowerowych wzdłuż Rowu Winnickiego, Kanału Nowego i Rowu Brzezińskiego winna uwzględniać szczegółowe zapisy zawarte w obowiązujących dla tych terenów miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, dot. zachowania oraz ochrony istniejącej wartościowej zieleni.

Wzdłuż rowu Brzezińskiego rosną krzewy i drzewa, głównie 30-40 letnie. W drzewostanie dominuje olsza czarna. Istniejące zadrzewienie znacznie ogranicza możliwości wykonania ścieżki rowerowej wzdłuż Rowu Brzezińskiego, gdyż miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Grodzisk ustala na terenie wód otwartych z zielenią nadbrzeżną [W] obowiązek zachowania, ochrony i pielęgnacji istniejącej wartościowej zieleni nadwodnej oraz wprowadzania nowej zieleni wzdłuż Rowu Brzezińskiego, np. w formie szpalerów drzew .

Przy planowaniu trasy rowerowej wzdłuż rowu Winnickiego, na odc. od ul. Światowida do ul. Odkrytej, należy wziąć pod uwagę to, że część gruntu sąsiadującego z rowem zaklasyfikowana jest jako Ls. Jeśli trasa rowerowa będzie przebiegała przez ten grunt, to może być wyznaczony tylko szlak rowerowy, gdyż miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego os. Winnica Północna zakazuje na terenach lasów oznaczonych na rys. planu LS zmiany przeznaczenia gruntów na cele nieleśne.

Wstępnie określamy warunki techniczne wytyczenia tras rowerowych wzdłuż rowów melioracji szczegółowej : Rowu Winnickiego, Rowu Brzezińskiego i Kanału Nowego, w sposób następujący :

- ze względu na konieczność zachowania pasa eksploatacyjnego wzdłuż rowów melioracji szczegółowej, linia zabudowy ścieżek rowerowych winna być odsunięta od górnej krawędzi skarpy rowów o minimum 1,0 m,
- należy rozważyć możliwość zwiększenia wytrzymałości podłoża nawierzchni ścieżek, tak aby na nawierzchnię ścieżek mógł wjeżdżać ciągnik z przyczepą, co może się zdarzyć podczas wykonywania bieżącej konserwacji rowów, w przypadku konieczności wywozu skoszonych porostów oraz zebranych zanieczyszczeń komunalnych.

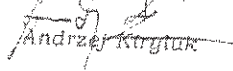
B.2. KOPIE OTRZYMANYCH OPINII

Ponadto informujemy, że Rów Brzeziński nie dochodzi do samej Trasy Toruńskiej, wcześniej łączy się z Kanalem nr 10, który na mapach oznaczony jest jako Rów z Lewandowa. Administratorem Kanalu Nr 10 jest Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie, ul. Ksawerów 8, tel. (022) 566-20-10.

Do wiadomości :

1. Spółka Wodna Niziny
Kanału Bródnowskiego
ul. Rzemieślników 22
03-684 Warszawa
2. a/a

p.o. NACZELNIKA
Wydziału Ochrony Środowiska
Starostwa Powiatowego


Andrzej Krygiak

2/21 PSE: 105/2M

**Wojewódzki Zarząd
Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie
Oddział w Warszawie**

02-656 Warszawa, ul Ksawerów 8
www.warszawa.wzmiiuw.gov.pl

tel. (0 22) 566 20 40, fax. (0 22) 566 20 12
e-mail: cw@warszawa.wzmiiuw.gov.pl

PIW – 4105/4/2008

Warszawa, dn. 13 października 2008 r.

*Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa*

dotyczy: wytyczenia tras rowerowych wzdłuż cieków wodnych na terenie Dzielnicy Białołęka

W odpowiedzi na pismo Stowarzyszenia znak BIA-08-0004-01 z dnia 27.08.2008 r. uzupełnionego pismem znak BIA-08-0004-05 z dnia 01.09.2008 r., w sprawie wyrażenia opinii w zakresie możliwości i warunków technicznych wytyczenia tras rowerowych, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie informuje co następuje :

Ad. 1) Przeciwpowodziowy wał rzeki Wisły tzw. Wał Rajszewski

Jak wielokrotnie podkreślano we wcześniejszej korespondencji z Dzielnicą Białołęka m.st. Warszawy, WZMiUW podtrzymuje stanowisko, że wały przeciwpowodziowe to obiekty melioracji wodnych podstawowych pełniące szczególnie ważną i ściśle określoną funkcję, związaną z bezpieczeństwem powszechnym. Jak pokazuje doświadczenie na tym oraz innych



B.2. KOPIE OTRZYMANYCH OPINII

obiektach, budowa ciągów komunikacyjnych na koronie wałów przeciwpowodziowych powoduje świadomą lub nieświadomą dewastację i degradację tych obiektów poprzez niewłaściwe korzystanie z tej infrastruktury przez część użytkowników będących częstokroć mieszkańcami terenów chronionych (wjazdy w miejscach niedozwolonych na koronę i skarpy wału pojazdami mechanicznymi – samochodami, quadami, motocyklami ale i rowerami).



Takie niewłaściwe zachowania powodują zniszczenia tych budowli, co w konsekwencji prowadzi do realnego zagrożenia powodziowego podczas wezbrań wód w Wiśle.



Rozumiejąc Państwa dobre intencje mające na celu stworzenie jak najprzyjaźniejszej infrastruktury dla mieszkańców dzielnicy Białoleka, należy dokonywać oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na istniejącą infrastrukturę i otoczenie przez pryzmat

dotychczasowych spostrzeżeń niewłaściwego sposobu wykorzystania tych urządzeń ochronnych do celów rekreacyjnych przy założeniu wariantu najmniej korzystnego.

Zobligowany do podejmowania działań w myśl litery prawa i w zakresie kompetencji, jakich mi udzielono przypominam, że w myśl art. 85 ust. 1 pkt 1 i pkt 5 ustawy *Prawo wodne* z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. z 2005 r. Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.) „Dla zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych zabrania się przejeżdżania przez wały oraz wzdłuż korony wałów pojazdami [...], z wyjątkiem miejsc do tego wyznaczonych oraz zabrania się uszkadzania darniny lub innych umocnień skarp i korony wału.”.

Jednocześnie informuję, że w obszarze międzywala znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 o nazwie „Dolina Środkowej Wisły” i ornitologiczny rezerwat przyrody „Ławice Kiełpińskie” utworzony przez Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa na podstawie rozporządzenia z dnia 23 grudnia 1998 r. (Dz.U. z 1998 r. Nr 166, poz. 1224) – drugi co do wielkości tego typu region na Mazowszu.

Analizując uwagi i wnioski w odniesieniu do planów inwestycyjnych w zakresie modernizacji wałów przeciwpowodziowych rzeki Wisły w okolicach pobliskiego rezerwatu ornitologicznego zgłaszane również przez inne organizacje należy wziąć pod uwagę również stanowisko Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków (OTOP) – będącego krajową organizacją pozarządową, której działalność związana jest z ochroną dzikich ptaków i miejsc, w których one żyją. OTOP postuluje m.in. o :

- a) instalowanie szlabanów uniemożliwiających wjazd w obszar międzywala (Natura 2000);
- b) instalowanie schodów dla ruchu pieszego wyłącznie w miejscach, w których takie konstrukcje już istniały;
- c) projektowanie i lokalizowanie przywałowych dróg komunikacyjnych wyłącznie po stronie odpowietrznej przy jednoczesnym wykluczeniu stosowania nawierzchni asfaltowych na rzecz betonowych płyt ażurowych.

W celu ochrony ostoi lęgowych rzadkich i ginących gatunków ptaków występujących na terenie rezerwatu przyrody „Ławice Kiełpińskie”, należy stosować się do wprowadzonych ograniczeń ruchu i zakazów. Jednym z nich jest zakaz wynikający z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2004 r. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.) zawarty w art. 15 ust. 1 pkt 18 „ ... w rezerwatach przyrody zabrania się: ruchu pojazdów poza drogami publicznymi oraz drogami położonymi na nieruchomościach (...) wskazanymi (...) w rezerwacie przyrody – przez organ uznający obszar za rezerwat przyrody”. Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt 3 przywołanej ustawy „Zakazy, o których mowa, w ust. 1 nie dotyczą: prowadzenia akcji ratowniczej oraz działań związanych z bezpieczeństwem powszechnym”.

W świetle powyższego Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie - związany wydawanymi decyzjami o środowiskowych

uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięć związanych z modernizacją wałów przeciwpowodziowych oraz zgłaszanymi postulatami organizacji ekologicznych - stwierdza, że brak jest uwarunkowań prawnych, które umożliwiłyby pozytywne zaopiniowanie wniosku Zielonego Mazowsza w sprawie uzgodnienia trasy rowerowej wałem przeciwpowodziowym. Jedyną możliwością wytyczenia trasy rowerowej wzdłuż wału przeciwpowodziowego jest usytuowanie jej przy stopie skarpy odpowietrznej.

Jednak takie rozwiązanie nakłada na inwestora zadania konieczność uzyskania w szczególnie uzasadnionych przypadkach zgody Marszałka Województwa Mazowieckiego wyrażonej w formie decyzji administracyjnej zwalniającej z zakazów, o których mowa w art. 85 ust. 1 pkt 1 i pkt 5 ustawy *Prawo wodne* z dnia 18 lipca 2001 r. (Dz.U. z 2005 r. Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.) „Dla zapewnienia szczelności i stabilności wałów przeciwpowodziowych zabrania się:

1. przejeżdżania przez wały oraz wzdłuż korony wałów pojazdami [...], z wyjątkiem micjsek do tego wyznaczonych;
[...]
3. rozkopywania wałów [...];
4. wykonywania obiektów budowlanych, kopania studni, sadzawek, dołów oraz rowów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału po stronie odpowietrznej;
5. uszkadzania darniny i innych umocnień skarp i korony wałów.”.

Ze względu na istniejące uwarunkowania nie rozpatrywano i nie odniesiono się przy analizie Państwa wniosku do zabezpieczania ciągów pieszo-rowerowych wygrozdeniami dla bezpieczeństwa ewentualnych użytkowników.

Ad. 2) Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie nie może zająć stanowiska w sprawie Kanału Żerańskiego, gdyż nie jest jego administratorem. Ciek pozostaje we władaniu Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Ad. 3) W odniesieniu do części wniosku o zaopiniowanie usytuowania ścieżek rowerowych wzdłuż rzeki Długiej informujemy, że z powodu dynamicznej urbanizacji zlewni rz. Długiej na terenie m.st. Warszawy zmieniającej charakter okolicznych terenów z rolniczych na mieszkaniowe, wały wzniesione w celu ochrony przed powodzią użytków rolnych, nie służą już założonemu celowi. Podjęta współpraca z Dzielnicą Białołęka w zakresie przebudowy obwałowania stała się nieskuteczna. Dzielnica nie wywiązała się z podjętych zobowiązań w zakresie przygotowania dokumentacji projektowej a w międzyczasie charakter zlewni zmienił się, co w konsekwencji doprowadziło do znacznego utrudnienia wykupu nieruchomości gruntowych na potrzeby przebudowy obwałowania. Powyższe uwarunkowania oraz realna możliwość wykreślenia wałów przeciwpowodziowych rzeki Długiej a być może nawet ich rozbiórka prowadzą do wniosku, że obecnie bezcelowym staje

DODATEK B. UZYSKANE OPINIE

się opiniowanie lokalizacji ścieżek rowerowych wzdłuż tej rzeki. Jeśli podjęte działania doprowadzą do przekazania obwałowania w administrowanie przez Dzielnice Białoleka (ochrona przeciwpowodziowa, w myśl art. 7 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 8 marca 1990 o *samorządzie gminnym*, należy do zadań własnych gminy) organem kompetentnym do wydawania opinii w sprawie wytyczenia ścieżki rowerowej wzdłuż rzeki Długiej będzie Urząd Dzielnicy Białoleka m.st. Warszawy.

Ad. 4) Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie informuje, że istnieje możliwość wytyczenia trasy rowerowej wzdłuż Kanału Bródnowskiego pod następującymi warunkami :

1. Przestrzeganiu przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), a w szczególności polegającym na:
 - a) umożliwianiu przechodzenia przez obszar bezpośrednio przyległy do Kanału, a na fragmentach zajęty pod planowany ciąg komunikacyjny;
 - b) zapewnieniu dostępu do Kanału na potrzeby wykonywania robót związanych z utrzymywaniem wód;
 - c) zapewnieniu dostępu do wód w Kanale, które objęte są powszechnym korzystaniem w sposób umożliwiający to korzystanie;
 - d) nienaruszaniu zakazów określonych w art. 65 w/w ustawy.
2. W przypadku ingerencji w konstrukcję Kanału Bródnowskiego - uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego na planowaną budowę lub przebudowę urządzeń wodnych.

Jednocześnie, w związku z obowiązkiem właściwego utrzymania Kanału Bródnowskiego informujemy, iż dla prawidłowej konserwacji tego urządzenia, celowe jest:

1. odsunięcie ścieżki i chodników wraz z pasem roślinnym lub innymi zabezpieczeniami użytkowników ścieżki od górnej krawędzi skarpy kanału o min. 4 m;
2. w miejscach gdzie jest to niewykonalne, pozostawienie pasa maksymalnie szerokiego pomiędzy górną krawędzią Kanału a oddzielającym planowany ciąg komunikacyjny pasem roślinności, w celu umożliwienia przeprowadzania prac konserwacyjnych Kanału, z uwzględnieniem rozrostu pasów roślinności;
3. w celu umożliwienia przejeżdżania pojazdów wzdłuż Kanału związanego z utrzymaniem tego urządzenia, zastosowanie rozwiązań konstrukcyjnych projektowanej ścieżki spacerowo-rowerowej umożliwiających poruszanie się pojazdami o masie całkowitej do 5 T;
4. zaprojektowanie i późniejsze wykonanie w ciągach roślinności przyległych do Kanału przejść zapewniających swobodny dostęp do Kanału na potrzeby wykonywania robót konserwacyjnych i zapewniających powszechne korzystanie z wód;

B.2. KOPIE OTRZYMANYCH OPINII

5. zapewnienie przez inwestora uzgadnianego zamierzenia konserwacji pasów roślinności oddzielającej Kanał od ścieżki spacerowo-rowerowej na jego koszt;
- Ad. 5) Uprzejmie informujemy, że WZMiUW nie administruje żadnym ciekim, budowlą wodną bądź obiektem hydrotechnicznym w rejonie ulicy Zarzecze.
- Ad. 6) Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie Oddział w Warszawie informuje, że istnieje możliwość wytyczenia trasy rowerowej wzdłuż Kanału Henrykowskiego pod analogicznymi warunkami jak w przypadku Kanału Bródnowskiego określonymi w ad. pkt 4.

DIREKTOR ODZIAŁU
WZMiUW w Warszawie
[Signature]
mgr inż. Marcin Potocki

Otrzymuje :

1. Adresat
2. WZMiUW PIW - a/a
3. WZMiUW Inspektorat w Warszawie



Andrzej Podemski
Zastępca Dyrektora Oddziału

14/2 LIS. 2008 RM DOLEŻNOŚĆ

Warszawa, 31 października 2008r.

Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o.
ul. Koniczynowa 11
03-612 Warszawa

Numer pisma: GDDKiA-O/WA-P.2.2.mr/8/13-04/115/2008

Dotyczy: Stadium projektu budowlanego dostosowania Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8 na odc. Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie - ul. Piłsudskiego w Markach

W nawiązaniu do pisma Stowarzyszenia Zielone Mazowsze z dnia 20.10.2008r. znak: BIA-08-006-01, (kopia w załączeniu) w/s sieci tras rowerowych w Dzielnicy Białołęka w Warszawie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, zwraca się z uprzejmą prośbą o przeanalizowanie zgłaszanych postulatów i możliwości ich wprowadzenia do opracowywanej dokumentacji projektowej.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi Zainteresowanemu, z kopią do tut. Oddziału.

Z-CA DYREKTORA ODDZIAŁU

mgr inż. Andrzej Podemski

Załączniki:

1. Kopia pisma z dnia 20.10.2008r. znak: BIA-08-006-01

Otrzymują:

1. adresat + załączniki
2. a/a

Do wiadomości:

1. Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa

Sprawę prowadzi: mgr inż. Małgorzata Rafalska
Starszy Specjalista - Wydział Dokumentacji
tel. 022-323-11-34 fax. 022-323-12-34
e-mail: mrafalska@warszawa.gddkia.gov.pl

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie

ul. Nowości 11
03-601 Warszawa
tel. 022-648 30 00, 648 30 01
faks 022-648 04 11

e-mail: os.ksiazka@warszawa.gddkia.gov.pl
mrag@poczta.gov.pl



BIURO PROJEKTOWO-BADAWCZE DRÓG I MOSTÓW
Transprojekt - Warszawa Sp. z o.o.
UL. KONICZYNOWA 11, 03-612 WARSZAWA

05 000 100 100

Wasz znak:

Nasz znak: PD/RMA/PD-382/2008/12/2008

Warszawa, dnia 2008.12.01

Zielone Mazowsze
00-695 Warszawa
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6

Dotyczy: dróg rowerowych w projekcie rozbudowy Trasy Armii Krajowej w Warszawie na odcinku Most Grota - Marki

W odpowiedzi na pismo BIA-08-0006-01 z dn. 20 października 2008 r. otrzymanego za pośrednictwem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawa, wyjaśniamy:

1. odnośnie *„realizacji chodnika i drogi dla rowerów na moście Grota-Rożewskiego w postaci pomostu dla pieszych i rowerów na poziomie dolnego pasa belki mostowej...”*: zgodnie z wcześniej sygnalizowanymi sugestiami (pismo Zielonego Mazowsza znak ZM-06-0214-03-AB-WS z dn 12 lipca 2006 r.) dotyczącymi usytuowania ścieżki rowerowej na moście, analizowano jej trzy położenia w przekroju poprzecznym mostu:

- a. w poziomie jezdni po stronie północnej.
- b. w poziomie dolnym ok. 2,5 m poniżej jezdni, po stronie północnej.
- c. w poziomie dolnym pomiędzy dźwigarami sąsiednich mostów.

Wybrano wariant a. z uwagi na:

- bezpieczeństwo użytkowników – ruch rowerowy na dolnym poziomie odbywałby się po ścieżce niewidocznej dla innych użytkowników mostu, ani dla postronnych obserwatorów, gdyż most będzie praktycznie usytuowany poza miastem (stąd też możliwość narażenia użytkowników na napady i rozboje).
- bezpieczeństwo konstrukcji mostu – lokalizacja chodnika i ścieżki rowerowej w poziomie dolnym ułatwia dostęp do elementów konstrukcji mostu oraz urządzeń i instalacji tam zlokalizowanym osobom niepowołanym i nieuprawnionym, co z przyczyn oczywistych jest niepożądane.
- racjonalne rozmieszczenie stali w przekroju poprzecznym przebudowanego ustroju niosącego,
- najniższy koszt realizacji remontu mostu.

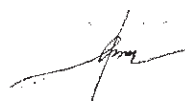
C:\Projekty\A\pisma\inne\Zielone_MAZ_2.doc

03-612 Warszawa, ul. Konieczynowa 11
NIP 524-030-35-47. Regon: 012054995
Konto BPH w Warszawie 63 1660 0076 0000 3210 0015 1245
Wpisano do Rejestru Przedsiębiorstw przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy,
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, nr KRS 0000024503
Wysokość Kapitału Zakładowego - 438 000, 00 PLN

tel centrala: (022) 8322915, seki. (022) 8322910 fax (022) 8322913
e-mail: transwar@transwar.com transwar@transprojekt.pl
www.transwar.com www.transprojekt.pl

2. odnośnie „zapewnienia ciągłości dróg rowerowych w ciągu ul. Marywilska – Wysockiego po obu stronach jezdni ...”: w dokumentacji projektowej przewidziano ciąg pieszo-rowerowy na wiadukcie po południowej stronie trasy Armii Krajowej. Po obu stronach obiektu zastosowane są pochylnie. Po stronie północnej Trasy Armii Krajowej na wiadukcie zaprojektowano tylko chodnik. Różnica wysokości pomiędzy poziomem terenu, peronem kolejowym jest możliwa do pokonania po schodach lub windani. Powyższe rozwiązania umożliwiają w sposób bezkolizyjny pokonanie terenów kolejowych a następnie w sposób dowolny wybór kierunku podróży. Ze względu na uwarunkowania lokalne nie ma możliwości uwzględnienia w projekcie drogi ekspresowej postulatu Zielonego Mazowsza.
3. odnośnie „uwzględnienia drogi rowerowej na wiadukcie w ciągu ul. Rembielińskiej – Annapol. ...”: Parametry obiektu uniemożliwiają przeprowadzenie drogi rowerowej po wiadukcie. Nie przewiduje się rozbudowy obiektu. Zakres prac związanych z projektowaną inwestycją zakłada remont obiektu.
4. odnośnie „uzupełnienia projektu wiaduktu ul. Głębockiej o drogę rowerową po zachodniej stronie jezdni. ...”: ze względu na parametry geometryczne wiadukt po zachodniej stronie ul. Głębockiej przewidziany jest do rozebrania w przyszłości t.j. w ramach budowy Trasy Olszynki Grochowskiej. W jego miejsce wybudowany zostanie nowy dostosowany do rozwiązań planowanego węzła. W związku z tym, na etapie przygotowywanej obecnie inwestycji, roboty związane z remontem obiektu i dojazdami do niego zostały ograniczone do niezbędnego minimum. Realizacja postulatu Zielonego Mazowsza możliwa będzie w ramach przyszłej inwestycji.
5. odnośnie „wykorzystania przy opracowaniu projektu budowlanego „Standardów projektowych i wykonawczych dla systemu rowerowego w m. st. Warszawie” ...”: rozwiązania projektowe zastosowane w ramach przygotowywanej obecnie inwestycji są zgodne z obowiązującymi przepisami. W miarę możliwości jakie stwarzają uwarunkowania lokalne dążono starań, aby zastosowane rozwiązania były odbierane jako przyjazne dla ich użytkowników.

z poważaniem



Do wiadomości

1. GDDKiA Oddział w Warszawie
2. PD a/a

C:\Projekty Akcyjna line Zielone_MAZ 2.doc



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH
ul. Chmielna 120
00 – 801 Warszawa
tel. 620 10 21 fax. 620 91 71
e-mail: zdm@zdm.waw.pl

74 2008.10.30 /ZM

Warszawa, dnia 2008-10-30

Stowarzyszenie Kulturalno-
Ekologiczne
ZIELONE MAZOWSZE
ul. Nowogrodzka 46/6
00-695 Warszawa

ZDM/DIPI/PR/0202/ 2077/08

Dotyczy: tras rowerowych w Dzielnicy Białołęka

W odpowiedzi na pismo znak: BIA-08-0004-06, Zarząd Dróg Miejskich po zapoznaniu się z Koncepcją sieci tras rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka stwierdza, iż zaprezentowana sieć dróg rowerowych jest siecią spójną, która ułatwi zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych w zakresie transportu rowerowego na terenie dzielnicy. Zaprezentowana koncepcja może być traktowana jako materiał pomocniczy przy planowaniu rozwoju systemu dróg rowerowych na terenie Dzielnicy Białołęka, z uwzględnieniem poniższych uwag, odnoszących się do terenów ZDM:

Uwagi ogólne

1. W przypadku wprowadzenia podziału dróg rowerowych w pasie drogowym ulic na główne i lokalne, klasa dróg rowerowych powinna wynikać z klasy ulicy.
2. W przypadku odstąpienia przez władze miasta od budowy którejs z dróg planowanych w SUIKZP, alternatywny przebieg dróg rowerowych, z wykorzystaniem istniejącego układu drogowego może być rozważany wówczas, gdy zagospodarowanie pasa drogowego ulic pozwala na urządzenie dróg rowerowych.
3. Stosowanie skanalizowanych wlotów skrzyżowań jest określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, które jest dokumentem nadrzędnym, jeśli chodzi o projektowanie dróg.
4. Wyznaczanie kontrapasów rowerowych, powinno być ograniczone do ulic jednokierunkowych o odpowiedniej szerokości jezdni, na których nie występuje parkowanie oraz zagospodarowanie pasa drogowego wyklucza budowę wydzielonej drogi rowerowej.
5. Stosowanie progów zwalniających jest uregulowane Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz ich umieszczania na drogach (Dz. U nr 220 poz 2181).
6. Stosowanie tzw. progów zwalniających przyjaznych dla autobusów musi być poprzedzone pozytywną decyzją Inżyniera Ruchu, indywidualnie dla każdej proponowanej ulicy.
7. W opracowaniu, w części dotyczącej pomiarów ruchu rowerowego nie podano jednostek natężenia ruchu.

TB213/14/TD tel. (22) 654 91 99

Uwagi szczegółowe

Ad. 3.2

Obecne zagospodarowanie pasa drogowego ul. Annopol wyklucza możliwość przeprowadzenia drogi rowerowej wiaduktem nad Trasą Armii Krajowej. W ramach remontu wiaduktu jest przewidziana odtworzenie stanu istniejącego.

Ulica Annopol jest ulicą przebiegającą przez tereny przemysłowe. Duża szerokość jezdni na północ od ul. Daniszewskiej, wynika z potrzeby zapewnienia dostatecznej ilości miejsca na obsługę transportową przyległych zakładów przemysłowych.

W związku z powyższym ruch rowerowy na tym odcinku powinien odbywać się na zasadach ogólnych.

Ad. 3.3

Realizacja wydzielonej drogi rowerowej na ul. Białoleckiej, na odcinku Mańkowska – Cieślowskich wymaga przebudowy ulicy.

Ad. 3.5 i 3.14

Urządzenie drogi rowerowej przy istniejącym zagospodarowaniu pasa drogowego ulic Bohaterów i Klasyków. Stworzenie warunków dla ruchu rowerowego wymaga przebudowy ulic.

Ad 3.15

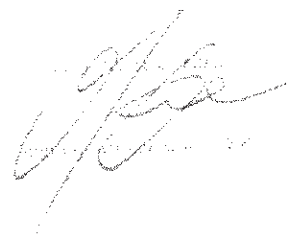
Ze względu na małe natężenie ruchu samochodowego, ruch rowerowy w ul. Kobiółka powinien odbywać się na zasadach ogólnych. Była o tym mowa w piśmie ZDM/0717/DTBR/197/07 skierowanym do Pełnomocnika Prezydenta ds. Rozwoju Transportu Rowerowego i Burmistrza Dzielnicy Białoleka.

Ad. 3.17.1

Budowa ciągu ulic Marywilska – Czołowa – Polnych Kwiatów jest realizowana przez ZMID. Postulaty dotyczące ruchu rowerowego będą uwzględniane w projekcie technicznym.

Ad. 3.17.2

Opiniujemy negatywnie rozwiązanie tymczasowe – podniesienie prędkości do 60 km/h na ul. Marywilskiej ze względu na zwiększenie w ten sposób zagrożenia ruchu pieszych (przejścia w poziomie jezdni i brak sygnalizacji). Nie jest to możliwe również z uwagi na stan techniczny wiaduktu nad torami kolejowymi między ul. Płochocińską i Smugową, na którym maksymalna dopuszczalna prędkość jest ograniczona do 30 km/h. Z uwagi na niewielki ruch rowerowy i pieszy, nie przewidujemy budowy azylu na skrzyżowaniu z ul. Proletariackich.



Ad. 3.18

Ze względu na zagospodarowanie pasa drogowego ul. Mehoffera, wykluczamy możliwość urządzenia drogi rowerowej na odc. Majolikowa – Ordonówny. Ruch rowerowy na tym odcinku może odbywać się na zasadach ogólnych.

Ad. 3.18.3

Investycja jest realizowana przez ZMID. Dla ul. Mehoffera – bis warunki techniczne będą tworzone na podstawie projektu technicznego.

Ad. 3.19.1 - 3.19.3

Ulica Modlińska jest ulicą o ruchu przyspieszonym i w związku z tym wykluczony jest ruch rowerowy w jezdni. Przejazd rowerem na odcinku Płochocińska – Ekspresowa jest możliwy (w obu kierunkach) po zachodniej stronie ul. Modlińskiej, z wykorzystaniem drogi lokalnej i chodnika. Podróż rowerem na dalszym odcinku może się obecnie odbywać po wschodniej stronie ulicy z wykorzystaniem dróg rowerowych i jezdni ruchu lokalnego.

Rozbudowa ul. Modlińskiej na odcinku. Kanał Żerański – Aluzyjna jest przygotowywana przez ZMID. Dokumentacja techniczna będzie konsultowana na spotkaniach koordynacyjnych z projektantem.

Na odcinku Aluzyjna – Dębowa wybudowana jest ścieżka rowerowa po stronie wschodniej. Zamieszczony na załączonej mapie przebieg ścieżek rowerowych na tym odcinku wymaga korekty.

Ad. 3.24

W związku z planowaną przebudową ulicy Płochocińskiej na odc. Modlińska – Młyny planowana jest realizacja drogi rowerowej. Realizacja uwarunkowana jest przyznaniem środków finansowych na ten cel. Realizacja ścieżki rowerowej na pozostałym odcinku może nastąpić na podstawie projektu technicznego.

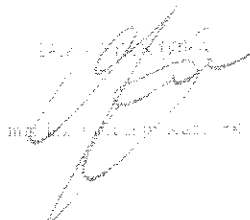
Jednocześnie wskazujemy na możliwość jazdy rowerem po równoległe biegnącej ścieżce nad Kanałem Żerańskim.

Ad. 3.28

Realizacja ścieżki po drugiej stronie ulicy Światowida, w świetle pomiarów ruchu rowerowego przeprowadzonych przez ZDM, nie znajduje uzasadnienia.

Ad. 3.30

Modernizacja Trasy Toruńskiej jest realizowana przez GDDKiA. Projekt techniczny będzie uzgadniany na spotkaniach koordynacyjnych z projektantem.





ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO

00-099 Warszawa, ul. Senatorska 37 • Centrala 0 22 826-82-11

PION PRZEWOZÓW: 01-029 Warszawa, ul. Dzielna 78 • Centrala 0 22 636-36-80 • faks 0 22 636-66-78

Warszawa, 19.11.2008r.

ZTM/PP2-641/17/4-08/EM

61 0 2 GRU. 2008

ZIELONE MAZOWSZE
ul. Nowogrodzka 46/6
00-695 Warszawa

W odpowiedzi na Państwa pismo dot. zainstalowania progów zwalniających na ulicach po których kursują autobusy komunikacji miejskiej, Zarząd Transportu Miejskiego uprzejmie informuje, że przewoźnicy wykonujący prace przewozowe na rzecz ZTM, do których zwróciliśmy się o opinie wypowiedzieli się negatywnie w tej sprawie.

Zastosowanie progów zwalniających na trasach autobusów zwiększa bezpieczeństwo innych uczestników ruchu (w tym pieszych) jednak zwiększa niebezpieczeństwo przewożonych autobusem pasażerów w pozycji stojącej (znaczące zmniejszenie prędkości autobusu przed przejazdem przez próg a następnie przyspieszenie autobusu) oraz podnosi koszty eksploatacji i serwisu autobusów.

Niemniej jednak informujemy, że zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. (załącznik do nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r) w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach – *niedopuszczalne jest stosowanie progów zwalniających na ulicach i drogach, w przypadku kursowania autobusowej komunikacji pasażerskiej, z wyjątkiem progów wyspowych.*

Zainstalowanie progów powinno być poprzedzone przygotowaniem przez wnioskodawcę projektu budowlanego - uwzględniającego lokalizację i parametry progów oraz uzyskaniu pozytywnej opinii ZTM i przewoźników.

B.3. Stanowisko autorów koncepcji

Opinia Inżyniera Ruchu

Uwaga dotycząca wydzielonej drogi dla rowerów w ciągu Dzierżgońska – Misyjna – Kępa Tarchomińska została uwzględniona w ul. Kępa Tarchomińska na odcinku wzdłuż wału przeciwpowodziowego, gdzie proponujemy zaadaptowanie istniejącej jezdni na ciąg pieszo-rowerowy i budowę nowej jezdni na wschód od istniejącej.

W ul. Misyjnej dzielnica realizuje gotowy projekt wspólnego ciągu pieszo-rowerowego.

W ul. Dzierżgońskiej, ze względu na wąski pas drogowy, prawdopodobnie konieczna byłaby korekta planu zagospodarowania przestrzennego, tak by dopuścić prowadzenie drogi rowerowej wzdłuż Rowu Winnickiego.

Propozycja prowadzenia ruchu rowerowego drogą technologiczną wynika ze stanowiska WZMiUW i znacznego ruchu pieszego na koronie wału.

Opinia Biura Drogownictwa i Komunikacji

Podzielamy opinię o konieczności priorytetowego potraktowania trasy rowerowej nad Wisłą. Jest to jednak trudne ze względu na negatywne stanowisko Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych. Wskazane byłyby ogólnomiejskie działania na rzecz zalegalizowania ruchu rowerowego wzdłuż wałów przeciwpowodziowych.

Zgodnie z pkt 4, rysunek koncepcji został uzupełniony o drogę rowerową po północno-wschodniej stronie ul. Świderskiej.

Pozostałe uwagi uwzględnione zostały w tekście koncepcji.

Opinia Zarządu Dróg Miejskich

Postulat ZDM w zakresie klasyfikacji tras rowerowych jest sprzeczny z obowiązującym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, przyjętym uchwałą Rady m.st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 z dn. 10 października 2006 r., oraz literaturą przedmiotu. Ze względu na brak uzasadnienia takiego nietypowego stanowiska, trudno się do niego odnieść.

Zapis dotyczący dróg planowanych zmodyfikowano tak by zapewnić większe pole manewru. Pozostałe uwagi ogólne zostały uwzględnione w analizie uwarunkowań.

W odniesieniu do uwag szczegółowych:

- Ul. Annopol – ruch pojazdów ciężarowych stanowi argument za celowością segregacji ruchu rowerowego. Zwracamy uwagę, że wg informacji na oficjalnej stronie ZDM, ul. Annopol na północ od ul. Daniszewskiej (a nawet Odlewniczej) nie znajduje się w zarządzie ZDM.
- Ul. Białołęcka, Bohaterów, Klasyków – uwzględniono w opisie, choć naszym zdaniem w odniesieniu do ul. Bohaterów i Klasyków istniejące zagospodarowanie pasa drogowego nie wyklucza lokalizacji drogi rowerowej.

- Ul. Kobiałka – ze względu na perspektywę znacznego wzrostu natężenia ruchu po oddaniu do użytku osiedla Regaty, w koncepcji zachowano drogę dla rowerów.
- Ul. Marywilska – przebudowa realizowana przez ZMID została uwzględniona na rysunku koncepcji. Zachowujemy zdanie odrębne na temat rozwiązań tymczasowych - obecne ograniczenie prędkości jest fikcją. Uzasadnianie niechęci do zmian zagrożeniem bezpieczeństwa pieszych jest niespójne z negatywną opinią dla wyznaczenia azyłu na skrzyżowaniu z ul. Proletariaczyków.
- Ul. Mehoffera – uwzględniono w opisie i na rysunku.
- Ul. Modlińska – zgodnie z Wieloletnim Planem Inwestycyjnym, modernizacja ul. Modlińskiej zakończy się w 2015 r., a zdecydowana większość prac przewidziana jest po roku 2012. Tymczasem obecny stan ścieżek rowerowej w ul. Modlińskiej jest fatalny, zagraża życiu użytkowników i wymaga natychmiastowej reakcji. Wyrażamy zdziwienie, że ZDM zamiast uporządkować pas drogowy i organizację ruchu, zachęca do zachowań niezgodnych z ustawą prawo o ruchu drogowym (jazda po chodniku niespełniającym wymogów art. 33 ust. 5 pkt 2 PoRD). W odniesieniu do odcinka Aluzyjna – Dębowa, ścieżka rowerowa po stronie wschodniej została uwzględniona na rysunku przekazanym ZDM do zaopiniowania.
- Ul. Płochocińska – uwzględniono w etapowaniu prac. Odnosnie istniejącej „ścieżki” nad Kanałem Żerańskim, zwracamy uwagę, że nie jest to droga dla rowerów, a szlak rowerowy poprowadzony drogami publicznymi. W miarę zabudowy kolejnych terenów tzw. Zielonej Białołęki należy się spodziewać coraz większego ruchu samochodowego i degradacji szlaku. Co więcej, odstęp między kolejnymi mostami na Kanale wynoszą do 3 km, w związku z czym nawet kilkunastominutowa jazda wzdłuż ul. Płochocińskiej jest konieczna, żeby dostać się na szlak z zachodniej strony kanału.
- Ul. Światowida – uważamy, że realizacja ścieżki po drugiej stronie ulicy jest wskazana ze względu na planowane wykształcenie się centrum Białołęki wzdłuż tej ulicy. Jest to także rozwiązanie przewidywane zarówno w projekcie planu zagospodarowania przestrzennego Tarchomina, jak i w „Studium przebiegu ul. Światowida na odcinku od ul. Mehoffera do ul. Modlińskiej z linią tramwajową...” opracowanym przez BPRW S.A. na zlecenie m.st. Warszawy.
- Ul. Toruńska – liczymy, że podczas uzgodnień na spotkaniach koordynacyjnych z projektantem uwzględnione zostaną ustalenia obowiązującego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.

Opinia Zarządu Transportu Miejskiego

Zgodnie z przedstawioną opinią, w opisie tras na ulicach, na których kursuje komunikacja autobusowa, a ruch rowerowy ma odbywać się na zasadach ogólnych jezdni, proponujemy stosować wyspowe progi spowalniające. Zwracamy jednak uwagę na możliwość stosowania na tych ulicach także innych niż progi spowalniające środków uspokojenia ruchu. Katalog takich środków

można znaleźć np. w Zasadach uspokajania ruchu na drogach za pomocą fizycznych środków technicznych [Ekkom 08].

Opinia GDDKiA i Transprojekt Warszawa

Wyjaśnienia dotyczące rozwiązań na moście Grota i w ul. Głębockiej zostały uwzględnione na rysunku i w opisie koncepcji.

Odnosnie ciągów Rembielińska – Annapol i Wysockiego – Marywilska podtrzymujemy opinię, że realizacja modernizacji bez uwzględnienia tych tras rowerowych będzie niezgodna z obowiązującymi Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy [SUiKZP].

Opinia Wydziału Ochrony Środowiska

Ze względu na istniejącą wartościową zieleń nadwodną, dopuściliśmy w opisie trasy wzdłuż Rowu Brzezińskiego rozwiązania substandardowe.

W odniesieniu do Rowu Winnickiego wyjaśniamy, że zaproponowana trasa przebiega przede wszystkim przez teren „W”, który nie zawiera takich obostrzeń jak „Ls”. Tym niemniej wskazana byłaby korekta i uszczegółowienie zapisów planu miejscowego w tym zakresie.

Opinia Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych

W odniesieniu do Wału Rajszewskiego rysunek koncepcji został zmodyfikowany, tak by w maksymalnym stopniu prowadzić trasę rowerową po stronie odpowietrznej wału. Nie jest to możliwe jedynie na odcinku Maciejewskiego – Mehoffera (przy seminarium). Odnosząc się do argumentacji przedstawionej przez WZMiUW, zwracamy uwagę, że:

- Sprawni zarządcy wałów przeciwpowodziowych bez problemu godzą wymogi ochrony przeciwpowodziowej, w szczególności bezpieczeństwa wałów, z prowadzeniem tras rowerowych, czego dowodem chociażby Trasa Tyniecka w Krakowie czy liczne drogi rowerowe na wałach przeciwpowodziowych we Wrocławiu.
- Zdjęcia załączone do opinii – np. rowerzysta sprowadzający rower obok schodów, by dotrzeć do promu – w istocie ilustrują problem braku dobrze zaprojektowanej infrastruktury rowerowej. Uzasadniają zatem stanowisko dokładnie przeciwne do przedstawionego w tekście opinii. Rozwiązaniem w tym wypadku nie jest „chowanie głowy w piasek” i udawanie, że ruch ten zniknie, jeśli trasa nie zostanie wyznaczona oficjalnie, ale zapewnienie legalnego i utwardzonego przejazdu przez wał.
- Z naszych kontaktów z innymi organizacjami ekologicznymi (w tym OTOP, Ja Wisła) wynika, że nie widzą one podstaw do sprzeciwu przeciwko ruchowi rowerowemu wzdłuż wałów wiślanych. Oczywiście, szczegółowe rozwiązania techniczne powinny być szeroko konsultowane, tak by w pełni uwzględnić wymogi ochrony przyrody.
- Przywołane przepisy prawa cytowane są bardzo wybiórczo i bez związku z istotą sprawy. Np. zgodnie z przywołaną ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, art. 15 ust. 1 pkt. 15) „*W parkach narodowych oraz w rezerwach przyrody zabrania się: [...] ruchu pieszego, rowerowego,*

narciarskiego i jazdy konnej wierzchem, z wyjątkiem szlaków i tras narciarskich wyznaczonych przez dyrektora parku narodowego, a w rezerwacie przyrody - przez organ uznający obszar za rezerwat przyrody.” Wyraźnie widoczna jest zatem możliwość wyznaczania tras rowerowych na terenach chronionych, a jednocześnie intencja ustawodawcy do traktowania ruchu rowerowego pod kątem wymogów ochrony przyrody podobnie jak piesze- go, a nie tak jak to sugeruje WZMiUW - podobnie jak ruchu motocykli czy samochodów. Jest to uzasadnione faktem, że ruch rowerowy, jako niezmotoryzowany, nie wiąże się z zanieczyszczeniem powietrza czy hałasem.

- Podobnie w przypadku ustawy Prawo wodne - przywołany przepis Art. 85 ust. 1 pkt 1) zawiera explicite wyłączenie – „z wyjątkiem miejsc do tego wyznaczonych”. Co więcej, wskazana możliwość uzyskania przez inwestora decyzji administracyjnej Marszałka Województwa zwalniającej od niektórych zakazów dotyczy w równym stopniu usytuowania drogi rowerowej na koronie wału jak i po jego stronie odpowietrznej. Trudno zatem mówić o tym, że stanowisko WZMiUW wynika z uwarunkowań prawnych.

W odniesieniu do tras wzdłuż Kanału Bródnowskiego i Henrykowskiego, zalecenie odsunięcia ścieżki rowerowej i chodników od górnej krawędzi skarpy o min. 4 m za nierealne. Dostępny, zarezerwowany w planach zagospodarowania przestrzennego, pas terenu wynosi z reguły 3–5 m, tylko na części długości Kanału Bródnowskiego 10 m.

Opinia Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej

Uwagi uwzględnione w opisie trasy nad Kanałem Żerańskim.

Opinia PKP

Wyjaśniamy, że „występujące liczne skrzyżowania w poziomie szyny” to w istocie dwa przejazdy, oznakowane jak na drodze publicznej, znakami drogowymi G-3. Pozostałe przejazdy są bezkolizyjne.

Ponadto zwracamy uwagę, że droga technologiczna, o której mowa w piśmie, częściowo znajduje się na gruntach m.st. Warszawy (w rejonie Portu Żerańskiego). Stwarza to pewne pole do negocjacji w przypadku woli politycznej udroźnienia szlaku ze strony Urzędu Miasta.

Opinia Vattenfall

Uwagi uwzględnione w opisie. Niestety, sugerowany przebieg trasy wałem przeciwpowodziowym jest niezgodny z opinią WZMiUW, która wyklucza taką możliwość, dlatego w finalnej redakcji wskazane zostało wykonanie trasy w ramach rekultywacji obszarów składowiska.