

Ku zrównoważonej mobilności.

Rowerowe połączenia aglomeracyjne na styku warszawskich dzielnic: Bemowo, Bielany, Białołęka wraz z gminami ościennymi.

4.06.2022 r.

(Plan dla północnej części aglomeracji warszawskiej Bemowo, Bielany, Białołęka, Stare Babice, Izabelin, Łomianki, Jabłonna, Nieporęt – 10 systemowych rozwiązań wpływających na poprawę i rozbudowę rowerowej komunikacji transportowej łączącej podwarszawskie gminy z Warszawą.)

Magdalena Dorożala
Mikołaj Dorożala
Piotr Jaworski
Tomasz Nisztuk
Marek Słoń

Sektor transportu stanowi jedną z najbardziej emisyjnych gałęzi gospodarki pod kątem emisji dwutlenku węgla w Unii Europejskiej¹, z czego ponad 70% emituje transport drogowy. Polska stała się jednym z unijnych „liderów” w liczbie samochodów przypadających na jednego mieszkańca. Według danych OECD² już w 2019 roku w Polsce na 1000 mieszkańców przypadają 641 samochody, co dawało nam piątą pozycję w Europie. Niewątpliwie na ten stan rzeczy wpływ ma brak

¹ <https://www.europarl.europa.eu/news/pl/headlines/society/20190313STO31218/emisje-co2-z-samocho-dow-fakty-i-liczby-infografika>

² <https://stats.oecd.org/index.aspx?queryid=73639>

świadomego i przemyślanego podejścia do gospodarki przestrzennej, a w konsekwencji – kwestia wykluczenia komunikacyjnego. W obliczu kryzysu klimatycznego, poważnego problemu ze smogiem i zanieczyszczeniem powietrza – warto mieć świadomość, że **problemy związane z transportem dotyczą zarówno mieszkańców dużych miast, jak i terenów podmiejskich czy wiejskich.**

Wzrost natężenia ruchu samochodowego nie tylko utrudnia sprawne poruszanie się po mieście i przedmieściach, znacząco zwiększa emisję CO₂, zanieczyszczając powietrze, ale także wpływa pośrednio w sposób negatywny na wiele innych sfer życia, które tylko pozornie wydają się z tym faktem niezwiązane.

Jedną z tych sfer jest postępująca, niekontrolowana suburbanizacja, tzw. rozlewanie się miast, która tworzy samonapędzający się mechanizm: z jednej strony wybór miejsca zamieszkania z dala od centrum i od komunikacji publicznej wypływa z przekonania, że samochód może być jedynym środkiem lokomocji, z drugiej – faktycznie od niego uzależnia. Marzenie o swoim upragnionym domu podmiejskim może okazać się prawdziwym utrapieniem i logistycznym wyzwaniem z uwagi na brak odpowiedniej, a często jakiegokolwiek efektywnej infrastruktury transportu zbiorowego. Aby dojechać do pracy, zawieźć dzieci do szkoły, czy zrobić podstawowe zakupy potrzebujemy zainwestować nawet w drugie lub trzecie auto.

O ile w Warszawie z samochodu korzysta na co dzień mniej więcej co czwarty mieszkaniec, mając alternatywę w postaci transportu zbiorowego lub roweru, o tyle w miejscowościach sąsiadujących z metropolią proporcje te są dokładnie odwrotne. Badania pokazują, że **do Warszawy każdego dnia wjeżdża od 500 tysięcy do około miliona prywatnych samochodów, które nie należą do mieszkańców Warszawy**³.

Są to głównie osoby z gmin podwarszawskich, które wybierają najczęściej auto jako formę transportu do pracy, szkoły, etc. To bardzo niekorzystne ze społecznego punktu widzenia zjawisko powoduje coraz większe, codzienne korki na drogach dojazdowych do i z Warszawy, wydłużający się czas dojazdu, nadmierne obciążenie

³ <https://www.arcgis.com/apps/dashboards/a05da0201d3147b7af0bbf95cc76e3c3>

nieprzystosowanej do tak dużego ruchu lokalnej infrastruktury drogowej, dodatkowe natężenie hałasu w podmiejskich gminach, zanieczyszczenie smogiem oraz chroniczny stres wynikający m.in. z powyższych czynników.

Prace nad zrównoważoną mobilnością stały się jednym z kluczowych, pilnych wyzwań, jakie stoją przed włodarzami miast i gmin podmiejskich oraz samymi mieszkańcami krajów takich jak Polska. **Unia Europejska zobowiązała się osiągnąć do roku 2050 tzw. neutralność klimatyczną. Aby osiągnąć ten cel, sektor transportu musi przejść gruntowną transformację, dzięki której w 90% zredukuje emisję gazów cieplarnianych i zapewni obywatelom przystępne cenowo rozwiązania transportowe.** Z perspektywy tak dużych ośrodków miejskich, jak aglomeracja warszawska, sprawna, zrównoważona komunikacja będzie miała coraz większe znaczenie dla rozwoju, bezpieczeństwa i komfortu życia mieszkańców. Bez długofalowego planowania przestrzennego, systematycznej rozbudowy transportu publicznego łączącego w sposób zrównoważony Warszawę z podwarszawskimi gminami i bez strukturalnego tworzenia przyjaznego środowiska dla alternatywnych wobec samochodu form transportu, możliwość życia i pracy w najbliższej okolicy Warszawy jak i w samym mieście stołecznym stanie się prawdziwą udręką.

Ruch Polska 2050 postuluje tworzenie zielonej demokracji w oparciu o Europejski Zielony Ład: „Chcemy Polski, w której każdy, niezależnie od zamożności i miejsca zamieszkania, ma równe szanse na dobre życie. (...). Walczymy o ratowanie środowiska naturalnego. Będziemy robić wszystko, aby chronić cenne zasoby naszej ojczystej przyrody. (...). Uważamy, że Polska za trzydzieści lat powinna osiągnąć neutralność klimatyczną i odejść od stosowania paliw kopalnych w energetyce. Jedyną drogą do osiągnięcia tego celu jest udział w wielkim projekcie Europejskiego Zielonego Ładu”⁴. Zgodnie z diagnozą zawartą w dokumencie „Polska na zielonym szlaku”⁵, należy działać w obszarze zrównoważonego transportu już dziś, aby zbliżyć się do celu określonego w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. Niewątpliwie drogą

⁴ <https://polska2050.pl/nasze-DNA>

⁵ <https://strategie2050.pl/plan-dla-polski/polska-na-zielonym-szlaku/>

do tego będzie postawienie na zrównoważoną mobilność. Człowiek potrzebuje alternatyw dla korzystania z prywatnego samochodu, a skorzystanie z tych alternatyw będzie możliwe tylko w przypadku odpowiedniego rozwoju nowej infrastruktury.

Dlatego również z perspektywy ogólnopolskiej niezbędne jest pilne rozpoczęcie prac nad stworzeniem strategii zrównoważonej mobilności dla Polski i stopniowe jej wdrażanie tak, aby wspierała lokalne samorządy, dawała możliwość wymieniać się dobrymi praktykami, szukania skutecznych i efektywnych rozwiązań oraz pokazywania już istniejących i działających projektów w tym obszarze.

Dla przykładu we Francji od 1996 r. wszystkie francuskie miasta liczące ponad 100 000 mieszkańców są zobowiązane do opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan), co przyczynia się do realizacji europejskich celów w zakresie klimatu i energii. SUMP to zintegrowana koncepcja planowania, która rzuca wyzwanie problemom związanym z transportem w bardziej kompleksowy sposób. W porównaniu z tradycyjnymi metodami zarządzania transportem SUMP koncentruje się na użytkowniku, obywatelu, a nie na pojazdach i ruchu drogowym, oraz uwzględnia gospodarkę przestrzenną i kształtowanie popytu na podróże. Rower stanowi w tych dokumentach ważny element mobilności miejskiej. Jest uważany za pełnoprawny środek transportu, prezentowany jako potencjalna alternatywa dla samochodów prywatnych z wieloma korzyściami dla zdrowia i środowiska.

Poniżej prezentujemy kilka wybranych europejskich trendów w ramach zrównoważonej mobilności i promowania transportu rowerowego:

- **Listopad 2021: Paryż chce być w pełni przyjazny dla rowerzystów i przeznaczy 250 mln euro na nowe inwestycje rowerowe.**
- **Grudzień 2021: Francja: reklamy na samochodach zachęcają do jazdy na rowerach i do zrównoważonego transportu.**
- **Styczeń 2022: nowe badania w Niemczech pokazują, że Niemcy wolą transport publiczny i rowery zamiast samochodów osobowych.**

- **Styczeń 2022: Chorwacja. Miasto Varaždin będzie miastem uszytym na rowerową miarę – dołącza do Cities & Regions for Cyclists network.**
- **Styczeń 2022: Mediolan akceptuje nowy plan budowy 750 km nowych ścieżek rowerowych do 2035 r.**
- **Luty 2022: W Brukseli zwiększa się ruch rowerowy i zarazem spada wypadkowość na drogach. Trzy lata wcześniej Belgia składa wniosek o obniżenie VAT na rowery do 6%.**

Duże polskie miasta takie jak Warszawa już rozpoczęły swój świadomy marsz w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności m.in. przez rozbudowę infrastruktury rowerowej. To dobry i potrzebny trend, choć nadal jesteśmy raczej w ogonie zmian. Według Bike City Index mierzącego „przyjazność” miasta dla rowerzystów, przygotowanego przez organizację Coya, Warszawa zajmuje 59 miejsce wśród 90 dużych światowych miast wybranych do analizy⁶.

Wielkość i zróżnicowany sposób zagospodarowania Warszawy wymaga powiązania różnych części miasta i zapewnienia sprawnego przemieszczania się zarówno w pobliżu miejsca zamieszkania, między dzielnicami, jak i na obszarze metropolitalnym. Dlatego konieczne jest umiejętne kształtowanie mobilności mieszkańców i innych użytkowników miasta, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów i zamieszkujących je społeczności. Północna i północno-zachodnia część miasta oraz ościennie gminy mogą już cieszyć się z kilometrów nowo wybudowanych ścieżek rowerowych. Jednak naszym zdaniem nadal brakuje w tych inwestycjach podejścia systemowego, spójnego, skoordynowanego z jasną wizją i celem, do którego dążymy. Często te pozornie niewielkie niedociągnięcia w postaci niebezpiecznych lub nieprzejezdnych dla rowerzystów fragmentów, np. przez brak kilkuset czy kilkudziesięciu metrów ścieżki

⁶ <https://de.luko.eu/en/advice/guide/bike-index/>

rowerowej lub odpowiedniego oznakowania, zła jakość nawierzchni, konieczność jazdy wśród szybkiego i intensywnego ruchu samochodowego, mają kluczowe znaczenie dla rezygnacji z roweru jako alternatywnej formy transportu.

Szczegółowa analiza tras rowerowych

Przedstawiona poniżej analiza wskazuje na braki w infrastrukturze rowerowej w północnej i północno-zachodniej części Warszawy oraz gminach ościennych, których przebudowa przyczyniłaby się do znacznego wzrostu jakości transportu rowerowego na tym obszarze. W tym celu w niniejszym dokumencie wytypowanych zostało 9 funkcjonujących i potencjalnych tras z gmin Stare Babice, Izabelin, Łomianki, Jabłonna i Nieporęt do dzielnic Bemowo, Bielany i Białołęka. Łączą one ważne punkty w tych gminach z celami podróży lub węzłami rowerowymi i przesiadkowymi w Warszawie. Mają długość od 6,5 do 16 km i z powodzeniem mogłyby być wykorzystane przez lokalnych mieszkańców w codziennych podróżach do pracy, szkoły, etc. Przeprowadzony przez wolontariuszy Stowarzyszenia Polska 2050 audyt wszystkich wymienionych w tym dokumencie tras, pozwolił na skonstruowanie konkretnych wniosków i sugerowanych rozwiązań.

Punktem wyjścia do opracowania proponowanych tras było:

- a) Dążenie do przygotowania propozycji, które nie wymagają wysokobudżetowych inwestycji w celu ich realizacji⁷.
- b) Na bazie doświadczeń użytkowników opisanych w dokumencie tras oraz na skutek wniosków z przeprowadzonego audytu, poczyniona została następująca obserwacja: na przeważającej długości opisanych tras, już dzisiaj występuje infrastruktura rowerowa lub drogi te charakteryzują się niewielkim lub uspokojonym ruchem samochodowym.

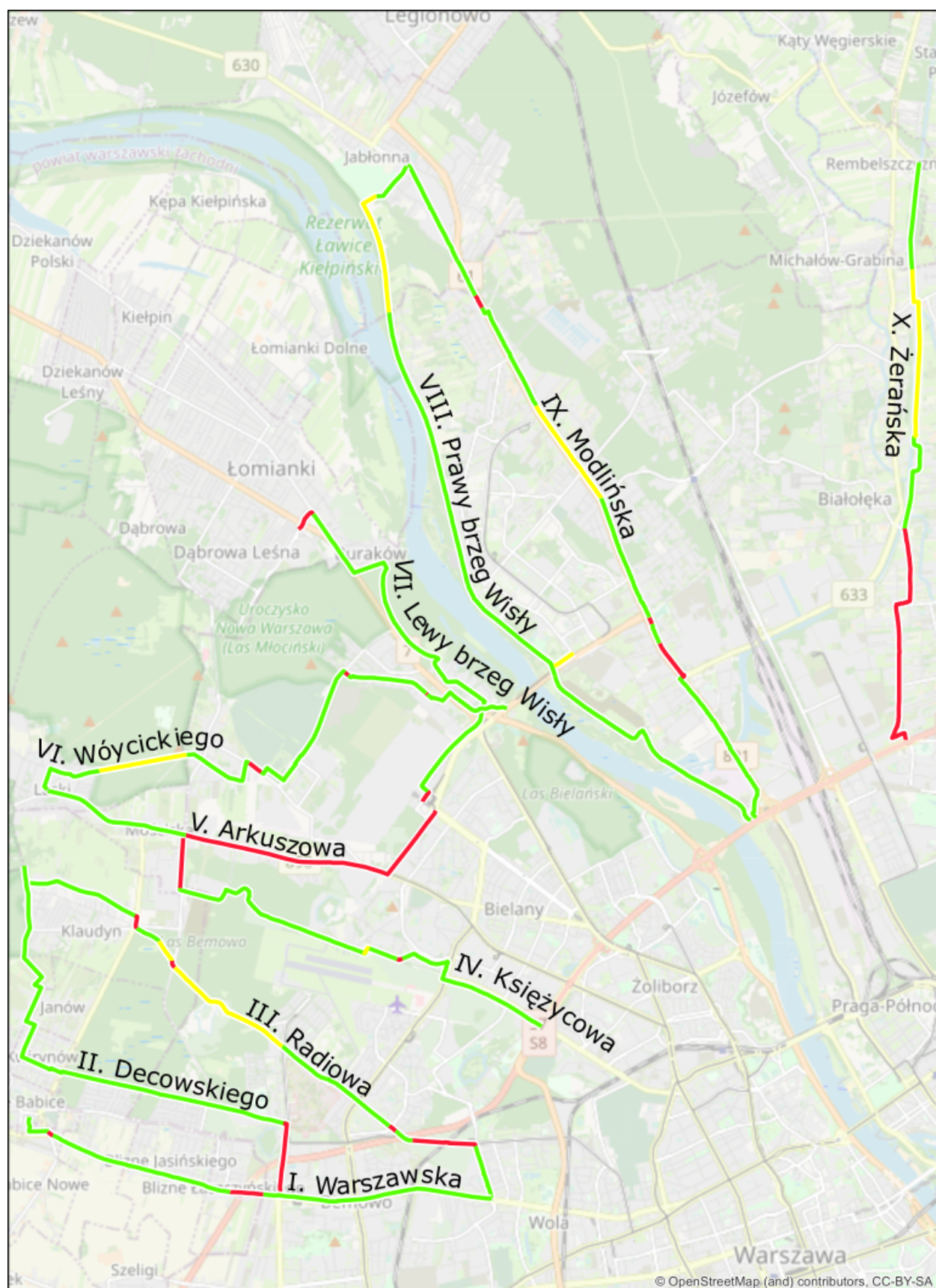
⁷ W opracowaniu wskazano szacunkową długość brakujących fragmentów infrastruktury, jednak nie wskazano szacunkowych kosztów. Oszacowanie konkretnych budżetów inwestycji wymaga dalszej szczegółowej analizy danego terenu oraz technologii.

Wyznaczenie szlaków rowerowych pokrywających się z propozycjami autorów pozwoli na stworzenie dobrze przystosowanych i bezpiecznych, wielokilometrowych ciągów komunikacyjnych łączących podwarszawskie gminy z węzłami przesiadkowymi w Warszawie.

Poza codziennymi dojazdami do pracy lub szkoły trasy te z uwagi na bliskość podmiejskiej zieleni mogłyby zyskać również potencjał do rozwoju turystycznych wycieczek weekendowych, wpisując się w obserwowany ogólny wzrost liczby osób korzystających z rowerów w celach rekreacyjnych⁸.

⁸ Opracowanie: popyt na turystykę rowerową – Polska Organizacja Turystyczna (2021 rok).

Opracowaliśmy trasy o łącznej długości 94 km. Wszystkie są widoczne na poniższej mapie.



Lista analizowanych, istniejących tras z odcinkami brakującej infrastruktury

Nr	Nazwa trasy	Początek	Przez	Koniec	Długość trasy [km]	Długość brakującej infrastruktury [km]	Długość odcinków wymagających poprawy nawierzchni [km]
I	Warszawska	Rynek w Starych Babicach	ul. Warszawska – ul. Górczewska	Stacja Metra Księcia Janusza	7	1	
II	Decowskiego	Klaudyn	Pohulanka –Decowskiego –Kocjana	Lazurowa	8	1,2	
III	Radiowa	Klaudyn	Radiowa – Dywizjonu 303 – Księcia Janusza	Metro Księcia Janusza	8	1	2
IV	Księżycowa	3 Maja	Estrady – Kampinoska – Żółwia – Conrada – Maczka	Trasa Toruńska	7	1	
V	Arkuszowa	Laski	3 Maja – Arkuszowa – Nocznickiego	Metro Młociny	7	4	

VI	Wóycickiego	Laski	Południowa - Brzozowa - Akcent - Loteryjki - Wóycickiego - Wazów - Królowej Jadwigi - Heroldów - Farysa	Most Marii Curie-Skłodowskiej	9	0,4	1,5
VII	Lewym brzegiem Wisły	CH Łomianki	Brukowa - Warszawska - Park Młociński - Abecadło - Farysa - Zgrupowania AK Kampinos	Metro Młociny	7	0,4	
VIII	Prawym brzegiem Wisły	Jabłonna	Modlińska - Parkowa - wał wiślany - kładka żerańska	Most Stefana Grota Roweckiego	13		2
IX	Modlińska	Jabłonna	Modlińska	Most Stefana Grota Roweckiego	12	0,9	
X	Żerańska	PKP Nieporęt	zachodni brzeg Kanału Żerańskiego - wschodni brzeg - Białolecka	Łabiszyńska	16	4	3

W tej części opracowania bardziej szczegółowo opisano graficznie i tekstowo przebieg proponowanych tras oraz brakujących fragmentów infrastruktury.

Trasa nr I „Warszawska”: Rynek w Starych Babicach – ul. Warszawska – ul. Górczewska – Stacja Metra Księcia Janusza

I. Warszawska



Długość trasy: 7 km

Długość brakującej infrastruktury: 1 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

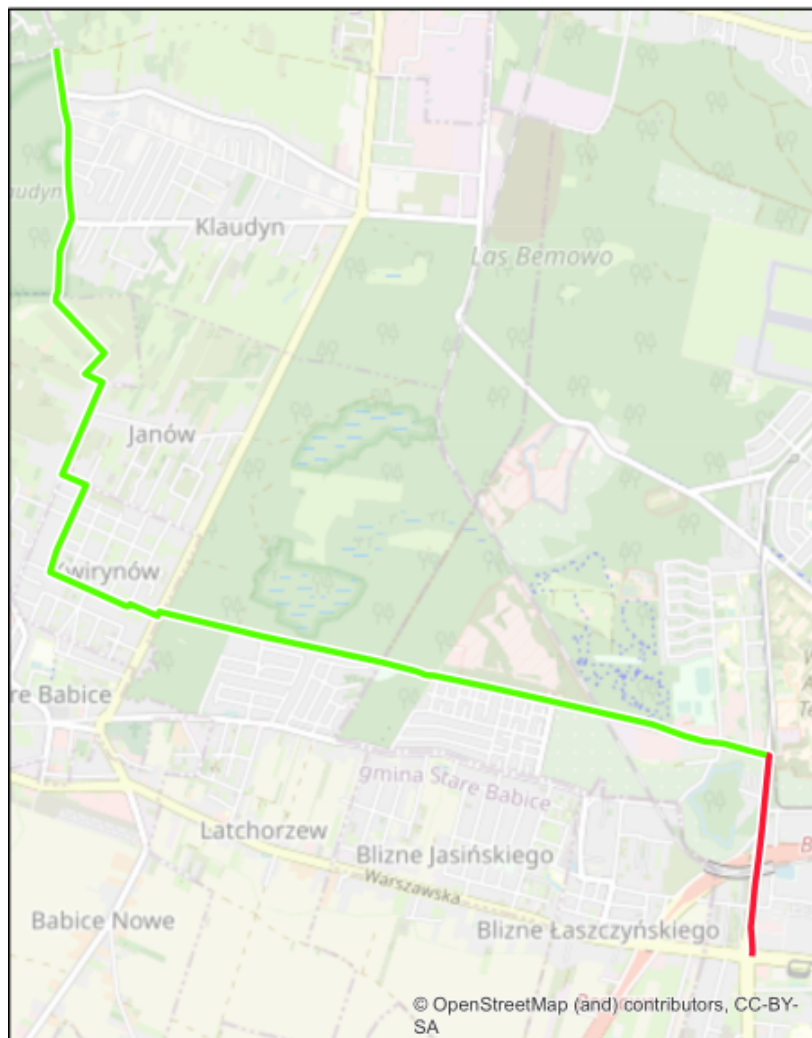
Od Rynku w Starych Babicach do ul. Warszawskiej (0,8 km) najłatwiej dostać się bocznymi uliczkami Pocztową i Kresową. Problem pojawia się w momencie, gdy chcemy dojechać do odległego o 50 m ronda i przedostać się na drugą stronę drogi wojewódzkiej. Część trasy prowadząca ul. Warszawską (ok. 3 km) to dwukierunkowy ciąg pieszo rowerowy zbudowany z kostki brukowej po jednej stronie ulicy, bez zachowania ciągłości nawierzchni i niwelety. Na terenie zabudowanym z licznymi zjazdami z posesji jest to rozwiązanie substandardowe, o niskim poziomie bezpieczeństwa i wygody, lecz przy aktualnym natężeniu ruchu pieszego i rowerowego zarazem możliwe do zaakceptowania przynajmniej tymczasowo. Na drugim końcu tego korytarza rowerowego, w rejonie jego przecięcia z trasą S8, na odcinku ok. 600 m droga ma tu przekrój 2x2 i przez większą część dnia kierowcy nagminnie przekraczają dozwoloną prędkość, a wydzielona infrastruktura jest tylko po stronie północnej i na mniejszej części tego odcinka. Te dwie bariery blokujące dostęp z obu stron są prawdopodobnie przyczyną niskiego natężenia ruchu rowerowego na tej trasie. Od ul. Łazurowej jedzie się już dwukierunkową, asfaltową DDR (drogą dla rowerów) aż do końca (ok. 3 km). Ze względu na trwające wciąż prace przy budowie dwóch stacji metra, koło CH Wola Park i przy bemowskim ratuszu, zdarzają się tu utrudnienia.

Sugerowane rozwiązania:

1. zbudowanie w Babicach 50 m drogi rowerowej od ul. Kresowej do ronda Solidarności i następnie przejazdów rowerowych przez zachodni i południowy wylot;
2. w rejonie skrzyżowania z trasą S8 po stronie południowej przedłużenie ciągu pieszo-rowerowego o brakujące 400 m (możliwe jest wygospodarowanie miejsca kosztem jednego pasa ruchu, który nie ma kontynuacji po tych 400 m), i na odcinku kolejnych 600 m w stronę Babic przebudowanie chodnika na drogę dla pieszych i rowerzystów;
3. po stronie południowej doprowadzenie trasy rowerowej między drogami serwisowymi m.in. kosztem pasa do skrzyżowania pod sklep Decathlon (100 m), od niej do świateł (50 m) i do ul. Wysokiej (100 m) kosztem pasa ruchu, który kończy się ślepo 40 m dalej; przejścia dla pieszych przez ul. Warszawską powinny być uzupełnione o przejazdy dla rowerzystów.

Trasa nr II „Decowskiego”: Klaudyn – Kwirynów – Decowskiego – Kocjana – Lazurowa

II. Decowskiego



Długość trasy: 8 km

Długość brakującej infrastruktury: 1,2 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Do skrzyżowania ulic Jana Kazimierza i Szymanowskiego na granicy gmin Izabelin i Stare Babice już w przyszłym roku mają prowadzić nowe drogi rowerowe. W ostatnich tygodniach na przełomie marca i kwietnia 2022 roku oddano do użytku odcinek przy tej ostatniej ulicy, prowadzący do ul. Lutosławskiego, o długości 750 m. Jego przedłużeniem jest trasa do ul. Pohulanka utwardzona kruszywem. Ta mała

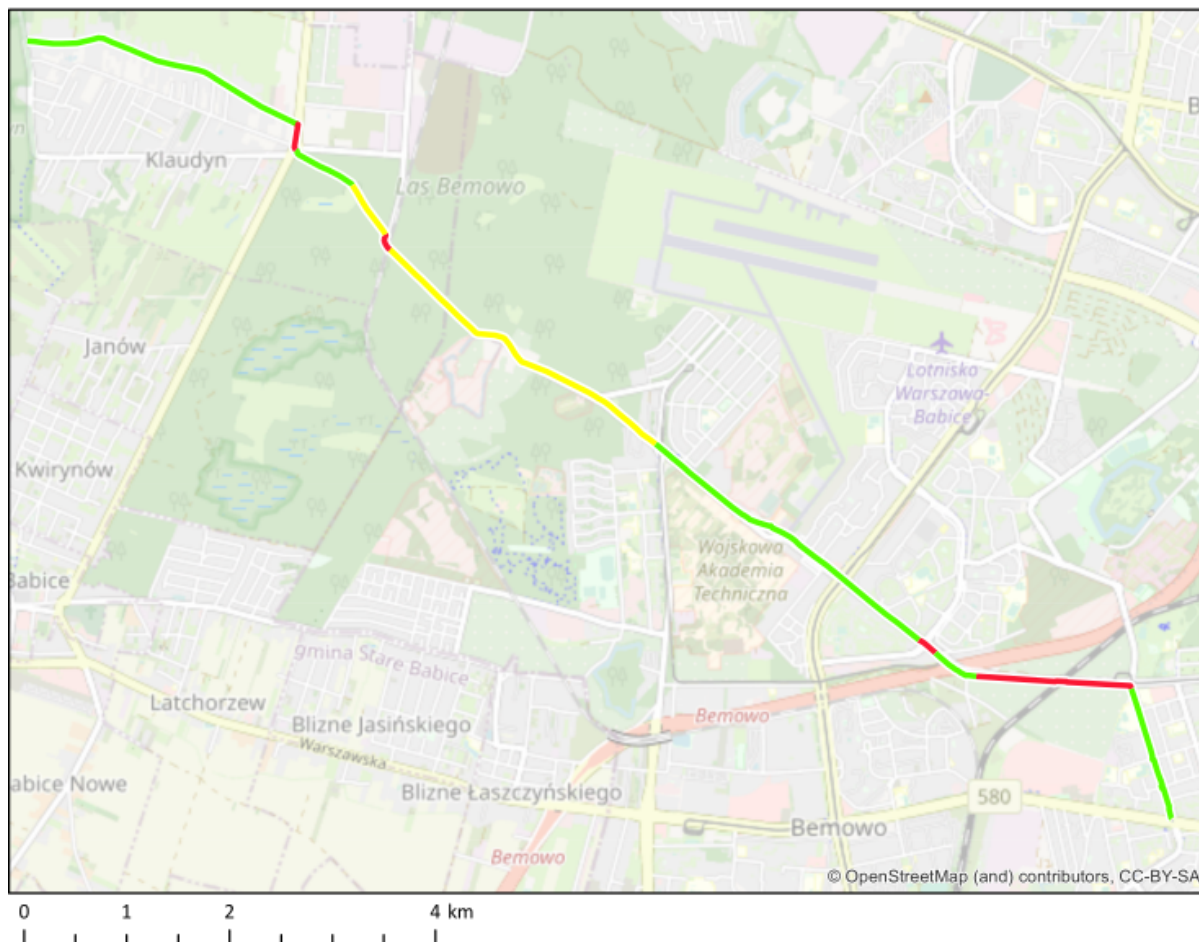
przyjazna rowerzystom nawierzchnia jest zrozumiała w przypadku trasy biegnącej przez Kampinoski Park Narodowy, którego władze słusznie zgadzają się tylko na naturalne materiały, lecz na kolejnym odcinku poza jego granicami, o podobnej długości, powinien to już być komfortowy asfalt. Na ul. Pohulanka zbudowano niedawno ciąg pieszo rowerowy po jednej stronie ulicy przerywany na każdym skrzyżowaniu. Taka infrastruktura znacząco utrudnia i zniechęca do poruszania się rowerem. Dlatego warto zjechać z ul. Pohulanka już po pierwszych 500 m i kontynuować uliczkami z uspokojonym ruchem samochodowym: Maczka, Białej Brzozy, Agawy i Bukową. Następnie trzeba przekroczyć drogę wojewódzką nr 898 i znajdujemy się na ul. Decowskiego. Na niej trwa właśnie inwestycja nazwana w projekcie budową drogi rowerowej, ale w rzeczywistości nie buduje się tam żadnej drogi rowerowej, lecz jedynie jezdnię i to dostosowaną do potrzeb kierowców, a nie rowerzystów. Poczynając od ul. Sikorskiego na połowie długości ta jezdnia będzie poszerzona do 5,5 m i nie przewiduje się na niej żadnych środków uspokojenia ruchu, na drugiej połowie powstaje mało przyjazna cyklistom nawierzchnia z kruszywa. Lepsze połączenie bezpieczeństwa i wygody oferuje następny odcinek tej trasy (300 m), czyli leśna droga biegnąca już na terenie Warszawy do ul. Kocjana. Ta ostatnia ulica do skrzyżowania z ul. Bolimowską ma uspokojony ruch, a dalej – wydzieloną drogę dla rowerów aż do ul. Lazurowej. Tam zaczyna się odcinek najbardziej nieprzyjazny, z bardzo intensywnym ruchem samochodowym i bez żadnej infrastruktury rowerowej. Na ostatnich 400 m za trasą S8 ma to być naprawione już niebawem, trwają prace projektowe.

Sugerowane rozwiązania:

1. realizacja rozbudowy ul. Szymanowskiego z drogą rowerową (150 m);
2. nakładka asfaltowa na odcinku od granicy Kampinoskiego Parku Narodowego do ul. Zielonej;
3. przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach ul. Pohulanka z jej przecznicami, najlepiej wyniesione;
4. uspokojenie ruchu na ul. Decowskiego;
5. budowa drogi rowerowej na ul. Lazurowej od ul. Górczewskiej przynajmniej do ul. Kocjana, w tym przejazdu nad trasą S8.

Trasa nr III „Radiowa”: Klaudyn – ul. Radiowa – ul. Dywizjonu 303 – ul. Księcia Janusza – do metra Księcia Janusza

III. Radiowa



Długość trasy: 8 km

Długość brakującej infrastruktury: 1 km

Długość odcinków wymagających poprawy nawierzchni: 2 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Trasa rozpoczyna się na granicy gmin Izabelin i Stare Babice, gdzie wkrótce powstanie skrzyżowanie dróg rowerowych. Pierwszy odcinek można przebyć dwoma wariantami – ul. Ciećwierz z przynajmniej częściowo uspokojonym ruchem i potem 100 m drogą wojewódzką, jezdnią lub poboczem i chodnikiem, albo ulicami Ravela, Bacewicz i Krzyżanowskiego, niemal bez samochodów, ale w dużej części nieutwardzonych. Opuszczenie ronda utrudnia brak dodatkowego wlotu z drogi rowerowej wzdłuż ul. Sikorskiego (kończy się ślepo przed nim), która ma być w niedługim czasie przedłużona w kierunku ul. 3 Maja w Mościskach, a być może także,

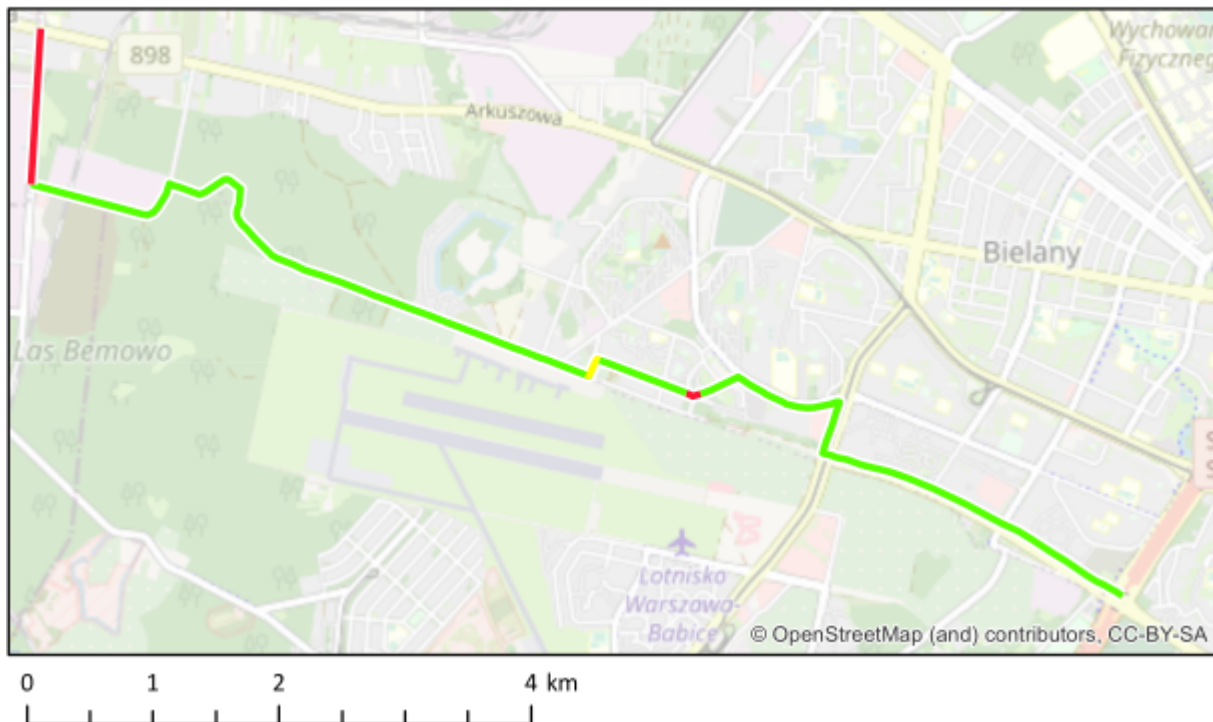
jako łącznik planowanej obwodnicy rowerowej Puszczy Kampinoskiej do ul. Estrady i wzdłuż tej ostatniej aż do przejazdu przez bocznice. Obecnie lepiej jechać ok. 50 m na południowy zachód i skręcić w las. Droga o dobrych parametrach użytkowych kończy się za Rezerwatem Kalinowa Łąka i dalej (ok. 250 m) jest nierównym traktem leśnym, którego przejezdność jest uzależniona od warunków atmosferycznych. Równie niski standard ma kolejny odcinek wzdłuż ulicy Estrady i Radiowej (ok. 2 km). Utwardzone są tam tylko skrawki przy pętli autobusowej, ale i te są raczej utrapieniem z powodu zagęszczenia przekraczających normy krawężników w poprzek drogi rowerowej. W rejonie ronda Adameckiego przeplatają się krótkie (100–200 m) odcinki drogi rowerowej, nieutwardzonej ścieżki w lesie i ulicy o uspokojonym ruchu. Od ul. Dostępnej zaczyna się droga rowerowa dobrej jakości prowadząca do ul. Wrocławskiej (ok. 2 km). Dalej, od tego skrzyżowania do ul. Trzech Lotniczek Polskich (200 m) jest jeszcze wprowadzić DDR, lecz po obu stronach zakończona ślepo, a jadąc od strony Warszawy w ogóle nie da się na nią wjechać. Ostatni odcinek to dla rowerzysty wybór między jazdą ruchliwą jezdnią z nagminnie przekraczaną prędkością a dwukrotnym noszeniem roweru po schodach.

Sugerowane rozwiązania:

1. zrealizować planowaną inwestycję drogi rowerowej w ul. Sikorskiego;
2. zrealizować planowaną inwestycję drogi rowerowej w ul. Ekologicznej i ul. Estrady do bocznic kolejowej (1,2 km) albo doprowadzić do tego miejsca końcowy odcinek drogi leśnej na przedłużeniu ul. Lutosławskiego w standardzie drogi pożarowej (0,4 km);
3. doprowadzić do standardu drogi pożarowej ścieżkę biegnącą pasem przeciwpożarowym (2 km);
4. zbudować kładkę rowerową nad torami w ul. Dywizjonu 303, być może z wykorzystaniem konstrukcji mostu drogowego;
5. przekształcić chodnik aż do ul. Ks. Janusza w ciąg pieszo-rowerowy, zabezpieczając go słupkami przed parkowaniem.

Trasa nr IV „Księżycowa”: od ul. 3 Maja - Estrady - Kampinoska - Księżycowa - Żółwia - Conrada - Maczka - do Trasy Toruńskiej

3. Księżycowa



Długość trasy: 7 km

Długość brakującej infrastruktury: 1 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Od skrzyżowania w Mościskach (ul. Estrady i 3 Maja / Arkuszowa) można dojechać do początku ul. Kampinoskiej dwoma drogami, przy czym pierwszy odcinek (ok. 750 m) zawsze będzie prowadzić bardzo ruchliwą ulicą bez infrastruktury rowerowej. Jeśli pojechać najpierw ul. Arkuszową, druga część prowadzi ul. Opalin, po bardzo nierównej drodze z płyt. Wzdłuż ul. Estrady jest chodnik z śladowym ruchem pieszym i skręca się potem w drogę asfaltową. Ten wariant wymaga trudnego skrętu w lewo i jest ok. 150 m dłuższy. Dalej trasa prowadzi szeroką i wygodną drogą pożarową przez las (ok. 1,5 km). Jej przedłużeniem jest wyasfaltowany odcinek ul. Księżycowej (0,9 km), który przechodzi następnie w drogę brukowaną (0,7 km) i wreszcie gruntową (0,6 km), zwykle rozjeżdżoną i w złym stanie. Odcinek „kocich łbów” można ominąć ul. Żółwią położoną 80 m na północ i połączoną z nią wąskimi ścieżkami. Wariant bardziej okrężny (+300 m, czyli dłuższy o 25%), lecz prowadzący cały czas po dobrej nawierzchni, to przejazd z ul. Żółwiej do DDR przy ul. Conrada obok pętli autobusowej,

następnie przez parking przy Lidlu i ul. Powstańców Śląskich do ul. Maczka. Tą ostatnią ulicą prowadzi droga rowerowa do Trasy Armii Krajowej (1,6 km).

Sugerowane rozwiązania:

1. w ul. Estrady poszerzyć 160 m chodnika i przekształcić całość w drogę dla pieszych i rowerzystów (docelowo lepsze byłyby dwie wydzielone jednokierunkowe drogi rowerowe na całej ul. Estrady);
2. dopuścić ruch rowerowy w obu kierunkach na drodze serwisowej po stronie zachodniej (0,4 km, obecnie tylko dla pojazdów PKN Orlen);
3. wyznaczyć przejazd dla rowerzystów na skrzyżowaniu z ul. Kampinoską wraz z łącznikiem do drogi serwisowej;
4. zbudować ciąg pieszo rowerowy od ul. Głowackiego do ul. Księżycowej (80 m);
5. zbudować 50 m drogi rowerowej od ul. Żółwiej w kierunku pętli Chomiczówka;
6. zbudować 10 m drogi rowerowej z parkingu sklepu Lidl do ul. Powstańców Śląskich.

Trasa nr V „Arkuszowa”: od Ronda S.K. Wyszyńskiego w Laskach – 3 Maja – Arkuszowa – Nocznickiego – do metra Młociny

V. Arkuszowa



Długość trasy: 7 km

Długość brakującej infrastruktury: 4 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Początek tej trasy, czyli zjazd z ronda Wyszyńskiego w kierunku Warszawy, został zaprojektowany w sposób, że jest niebezpieczny dla rowerzystów i może stanowić

przyczynę wypadków z ich udziałem. Kolejne 2 km jedzie się dwukierunkowym ciągiem pieszo-rowerowym, z odkształceniem niwelety, czyli obniżeniem powierzchni na każdym zjeździe z posesji i przerwaniem na przystanku autobusowym, który w żadnym kierunku nie ma dobrego połączenia z jezdnią. Na całej długości ul. Arkuszowej (2,6 km) i Wólczyńskiej (0,4 km) jest to trasa bardzo nieprzyjazna rowerzystom, z natężeniem powyżej 500 samochodów na godzinę przez cały dzień, z dużym udziałem ruchu ciężkiego i nagminnie przekraczaną prędkością. Dodatkowo na ostatnich 700 m ul. Arkuszowej korek w stronę Warszawy utrzymuje się zazwyczaj przez cały szczyt poranny i popołudniowy; wtedy jedyną możliwością przedostania się dalej jest jazda wąskim i bardzo nierównym, ale mało uczęszczanym chodnikiem. Na ul. Wólczyńskiej chodnik jest już szerszy i równiejszy, ale w pełni wykorzystywany przez pieszych. Na odcinku prowadzącym ul. Nocznickiego (1,2 km) ruch jest niewiele mniejszy, a zły stan nawierzchni na skraju jezdni stwarza dodatkowe zagrożenie. W rejonie węzła przesiadkowego, czyli na ostatnich 150 metrach, jezdni w stronę stacji metra rozszerza się do dwóch pasów, które i tak często są zakorkowane. Wzdłuż niej prowadzi droga parkingowa, która znakomicie nadaje się dla rowerzystów, ale nie ma na nią ani wjazdu, ani zjazdu na DDR przy ul. Kasprowicza. Jadąc w drugą stronę, od metra, na tym początkowym odcinku ok. 100 m jest droga dla rowerów, ale nie da się z niej legalnie zjechać, aby kontynuować jazdę ul. Nocznickiego. Mimo tak niedogodnych warunków jest to prawdopodobnie najpopularniejsza trasa z gminy Izabelin do metra Młociny, ponieważ nie ma rozsądnej czasowo alternatywy.

Sugerowane rozwiązania:

1. ze względu na brak miejsca w pasie drogowym ul. Arkuszowej nie może ona stać się trasą rowerową o dobrym standardzie – związku z tym należy zbudować inną wzdłuż niej (zob. niżej – trasy nieistniejące);
2. uniknięcie utrudnień w ruchu rowerowym: między ul. Kasjopei a ul. Klenczona ma być poprowadzona wiaduktem nad trasą S7 i tam planowana jest dwukierunkowa droga rowerowa po jednej stronie, co biorąc pod uwagę brak kontynuacji w obu kierunkach, jest rozwiązaniem gorszym niż brak infrastruktury;
3. możliwe szybko uzupełnić brakujące odcinki w rejonie węzła przesiadkowego Młociny: wjazd na drogę parkingową i zjazd z niej na DDR (dwa razy po 5 m), zjazd z DDR po stronie zachodniej w ul. Nocznickiego (10 m i przejazd rowerowy).

Jest to szlak łączący gminę Izabelin przede wszystkim z Mostem Marii Curie-Skłodowskiej i trasą nadwiślańską, więc mniej uczęszczany niż te prowadzące w kierunku centrum miasta. Od ronda prowadzi najpierw spokojnymi uliczkami (0,9 km; pierwsza z nich, ul. Południowa, jest jednokierunkowa, starania o kontraruch na niej trwają od 15 lat i nie przyniosły rezultatu), a następnie do Wólki Węglowej nierówną ścieżką lub grząską drogą przez las (1,3 km). Przez Wólkę Węglową znów można jechać ulicami ze znikomym i uspokojonym ruchem (0,9 km) do miejsca, gdzie ul. Loteryjki z asfaltowej zmienia się w błotnistą polną drogę. Można kontynuować jazdę prosto w tym błocie (0,5 km) lub wybrać trasę niemal dwukrotnie dłuższą i prowadzącą przez ok. 300 m ruchliwą ul. Wólczyńską, by przez parkingi pod cmentarzem dostać się do pasów rowerowych na ul. Wóycickiego. Prowadzą one do ul. Dankowickiej (2 km) i tam praktycznie zanikają. Uliczkami Wazów, Królowej Jadwigi, Biograficzną i Heroldów (1,7 km) można by było bezpiecznie i wygodnie dotrzeć do skrzyżowania z ul. Pułkową, gdyby nie dwie przeszkody. Pierwsza to ślepe

zakończenia ul. Wazów ok. 70 m od ul. Wóycickiego. Żeby je ominąć, trzeba przejechać ponad dwukrotnie większą odległość po złej drodze gruntowej i przekroczyć ruchliwą ul. Wóycickiego poza skrzyżowaniem, w niebezpiecznym miejscu przed zakrętem i wzniesieniem. Z drugiej strony ślepo kończy się ul. Królowej Jadwigi i tam trzeba pokonać kilkanaście metrów błotnistą i po części stromą ścieżką przez krzaki oraz wysoki krawężnik. Przeprawę przez wielopasmową ul. Pułkową znakomicie ułatwia sygnalizacja na skrzyżowaniu z dwiema małymi uliczkami, Heroldów i Muzealną. Tą drugą i następnie ul. Farysa dociera się do dróg rowerowych w rejonie mostu (0,8 km).

Sugerowane rozwiązania:

1. wprowadzić kontraruch rowerowy na ul. Południowej w Łaskach (0,3 km);
2. zamknąć dla ruchu samochodowego i podnieść do standardu drogi pożarowej odcinek od ul. Brzozowej w Łaskach do ul. Akcent w Wólce Węglowej (1,3 km; po rozbudowie skrzyżowania ul. Estrady i Arkuszowej w Mościskach);
3. przeprowadzić jednorazową renowację gruntowego odcinka ul. Loteryjki (0,5 km) i zamknąć punktowo przejazd dla ruchu samochodowego;
4. zbudować 80 m ciągu pieszo-rowerowego od ul. Wazów do ul. Wóycickiego;
5. zbudować 20 m ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy ul. Królowej Jadwigi a ul. Biograficzną.

**Trasa nr VII „Lewym brzegiem Wisły”: od CH Łomianki – Brukowa –
Warszawska – Park Młociński – Abecadło – Farysa – Zgrupowania AK
Kampinos – metro Młociny**

VII. Lewy brzeg Wisły



Długość trasy: 7 km

Długość brakującej infrastruktury: 0,4 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Ta trasa ma większe znaczenie, ponieważ jest najkrótszym połączeniem rowerowym z Warszawą (metro, most, nadwiślańska trasa rowerowa) tej części gminy Łomianki, która leży po południowo-wschodniej stronie drogi krajowej nr 7 na Gdańsk. Największą barierą jest węzeł tej ostatniej z ul. Kolejową. Choć główną trasę poprowadzono estakadą, pod którą jest bardzo dużo miejsca, to przewidziano tam tylko wielopasmowe rondo bez żadnej infrastruktury rowerowej. Droga rowerowa od strony centrum handlowego kończy ślepo, nie oferując żadnej

możliwości dalszej jazdy. Ul. Dolna, łącząca to skrzyżowanie z Dąbrową, również kończy się dla rowerzystów praktycznie ślepo. Za tym węzłem czeka jeszcze rowerzystę niespełna 200 m ul. Brukowej, tu również wielopasmowej i pozbawionej ułatwień dla rowerzystów. Z tego względu wielu spośród nich wybiera gruntową drogę po zachodniej stronie krajówki i przekraczanie tej trasy szybkiego ruchu na światłach niemal kilometr dalej w stronę Warszawy – to byłby atrakcyjny wariant szczególnie dla zachodniej części Dąbrowy pod warunkiem utwardzenia nawierzchni ul. Pancerz i zamknięcia jej znaczącej części dla samochodów. Natomiast dalej na ul. Warszawskiej, po drugiej stronie DK 7, jest droga rowerowa. Wjazd na nią i zjazd z niej jest niemal wzorcowy, ponieważ funkcjonuje jako dodatkowy wlot tegoż ronda – tyle, że jest to przypadek, bo rowerzyści korzystają ze zjazdu na posesję. Ta DDR umożliwia dojazd do Lasu Młocińskiego (1,5 km). Po drodze jest miejsce bardzo niebezpieczne: na skrzyżowaniu z ul. Dziwożony nie zapewniono żadnego kąta widoczności między DDR a pasem jezdni w kierunku ul. Pułkowej, a przejazdu nie

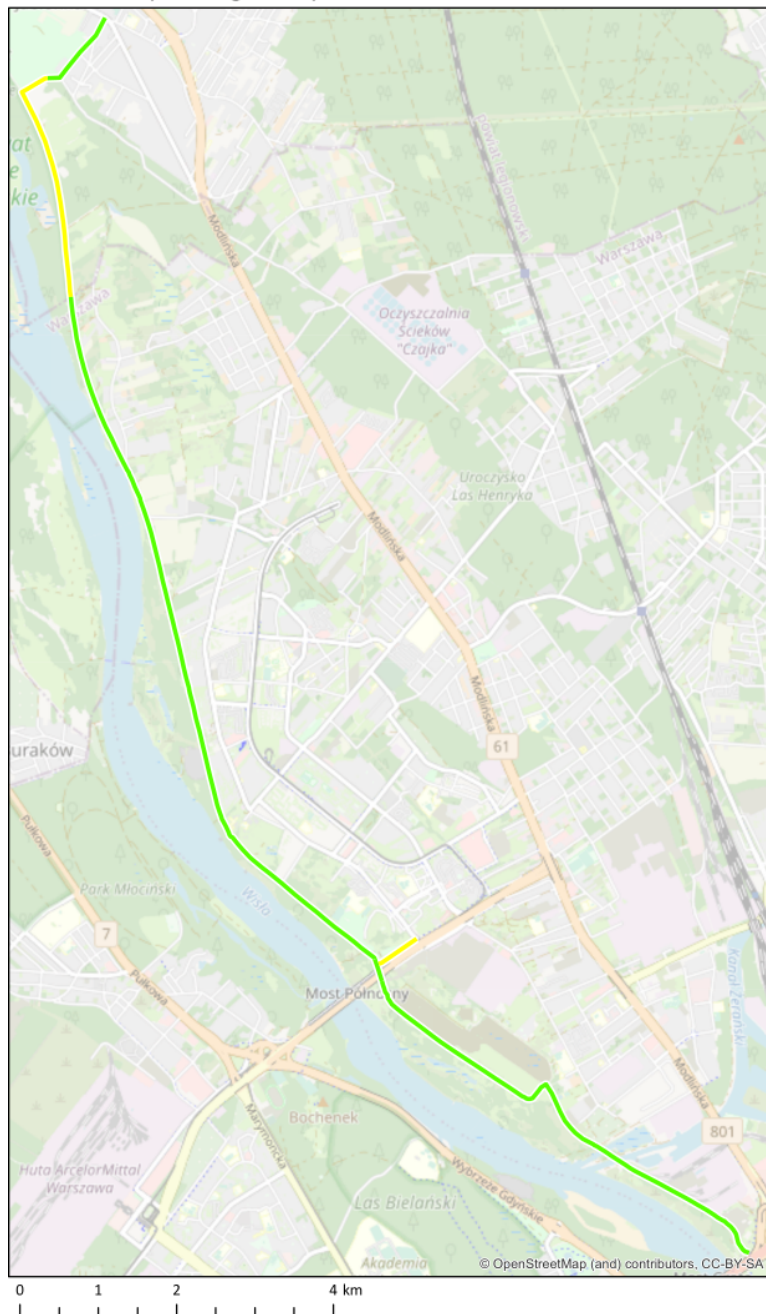
zabezpieczono także w żaden inny sposób. Szeroka aleja przez las, choć biegnąca nieco naokoło (1,8 km) i bez utwardzenia, to atrakcyjny odcinek tej trasy. Dalej ul. Papirusów i udostępnionym niedawno łącznikiem pieszo-rowerowym można dojechać do ul. Abecadło. Wjazd na nią biegnie przez placyk wyłożony płytami ażurowymi, wyjątkowo nieprzyjawnymi dla roweru. Dalej ul. Farysa prowadzi już do węzła dróg rowerowych przy moście Marii Curie-Skłodowskiej. Można stąd dotrzeć między innymi do stacji metra Młociny i do centrum handlowego, ale do głównego węzła przesiadkowego już nie, bo drogi rowerowe kończą się 200 m wcześniej.

Sugerowane rozwiązania:

1. zbudować odcinek drogi rowerowej pod wiaduktem DK 7 i dalej do ul. Warszawskiej (230 m) lub wydzielić taki pas z jezdni, zwężając ją do przekroju 2x1;
2. dostosować do ruchu rowerowego ul. Pancerną (poprawa nawierzchni, 1,2 km) i dalej zbudować 200 m drogi rowerowej do przejścia dla pieszych przez DK 7, uzupełnić je o przejazd rowerowy;
3. zbudować drogę rowerową od CH Młociny do dróg rowerowych w północnej części węzła przesiadkowego (200 m).

Trasa nr VIII „Prawym brzegiem Wisły”: od centrum Jabłonny - Modlińska - Parkowa - wał wiślany - kładka żerańska - do mostu Stefana Grota-Roweckiego

VIII. Prawy brzeg Wisły



Długość trasy: 13 km

Długość brakującej infrastruktury: 0 km

Długość odcinków wymagających poprawy nawierzchni: 2 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

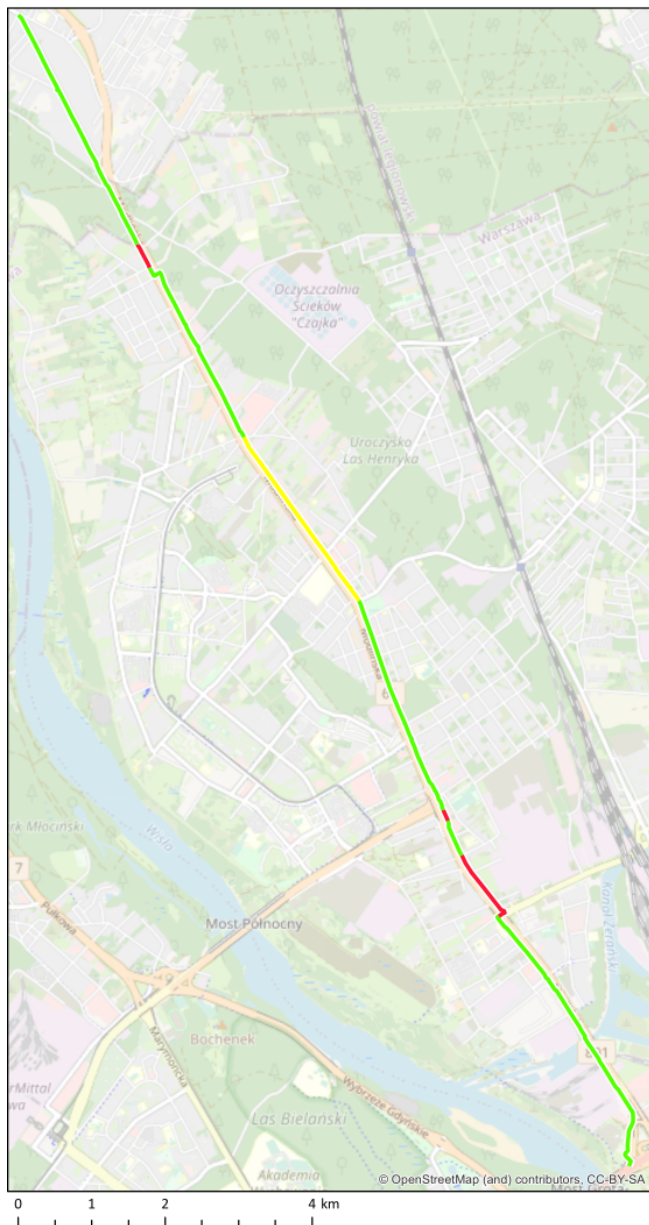
Startując spod kościoła i pałacu w Jabłonninie, rowerzysta ma do wyboru aż dwie opcje: dwukierunkową drogę dla pieszych i rowerów po wschodniej stronie ul. Modlińskiej i pas po zachodniej (0,6 km). Ul. Parkowa prowadzi na skraj lasu (0,6 km), gdzie miejsce równego asfaltu zajmuje pełna dołów i miejscami wysypanego gruzu droga gruntowa (0,3 km). Nieco wyższy komfort podróży jest po wspięciu się na wał przeciwpowodziowy, ale i tu trzeba jechać drogą gruntową (1,7 km). Dopiero od granic Warszawy zaczyna się kostka brukowa. Na odcinku do mostu Marii Curie-Skłodowskiej (ok. 6 km) szczególnie po południu często trudno jest utrzymać dobrą prędkość, ponieważ w wąskim przekroju 2,6 m są tu stłoczeni liczni rowerzyści i piesi. Ta uczęszczana trasa nie jest połączona ze wspomnianym mostem: aby się na niego dostać, trzeba zjechać stromo z wału, przedrzeć się 400 m wąską, błotnistą ścieżką do skrzyżowania z ul. Świderską, skręcić o 180 stopni przy zerowym promieniu łuku i wreszcie wspiąć się już drogą rowerową na poziom mostu. Dalszy odcinek wałem do mostu Grota-Roweckiego, w większości kostkowy i asfaltowy, i z piękną kładką nad Kanałem Żerańskim, to jedna z lepszych tras rowerowych w Warszawie. Jej połączenie z samym mostem też jest bez zarzutu.

Sugerowane rozwiązania:

1. dostosować do ruchu rowerowego nawierzchnię gruntowego odcinka ul. Parkowej i drogi na wale przeciwpowodziowym do granic Warszawy (2 km);
2. połączyć trasę na wale z mostem M. Curie-Skłodowskiej: minimum to utwardzenie ścieżki do ul. Świderskiej (350 m), lepsza byłaby kładka bezpośrednio z wału na podjazd na most (ok. 200 m).

Trasa nr IX „Modlińska”: od centrum Jabłonn – Modlińska – do Mostu Grota-Roweckiego

IX. Modlińska



Długość trasy: 12 km

**Długość brakującej infrastruktury:
0,9 km**

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Ta trasa rozpoczyna się w tym samym miejscu, co poprzednia i na pierwszym odcinku (0,6 km) jest tak sama. Nie skręca jednak w ul. Parkową, lecz prowadzi dalej ul. Modlińską aż do końca. Do ul. Szkolnej (DK 61) utrzymuje ten sam standard, czyli pas po stronie zachodniej i dwukierunkowy ciąg pieszo-rowerowy po wschodniej (1,5 km). Dalej ul. Modlińska jest już wielopasmową drogą krajową i trasa rowerowa powinna być od niej wyraźnie przestrzennie oddzielona. Na pierwszym odcinku (0,6 km) jest niedawno wybudowany ciąg pieszo-rowerowy po stronie wschodniej. Na

kolejnych 300 m do ul. Przyrzecze jest jednak poważny problem: w stronę Warszawy można ewentualnie pojechać skrajnym pasem jezdni, oddzielnym od głównej ulicy ekranami, ale geometria tej drogi zachęca do rozwijania dużych prędkości przez kierowców samochodu. W drugą stronę pozostaje jedynie wąski chodnik, również niezbyt bezpieczny. Wprawdzie po przeciwległej stronie ul. Modlińskiej prowadzi do ul. Dębowej droga rowerowa, ale ona z kolei nie ma kontynuacji w kierunku północnym – nie da się nią dojechać do skrzyżowania z ul. Szkolną. Na skrzyżowaniu z ul. Przyrzecze trasa przechodzi na wschodnią stronę ul. Modlińskiej i prowadzi nią prawie do ul. Płochocińskiej (ok. 5,5 km). Do ul. Aluzyjnej jest to droga dla rowerów z kostki,

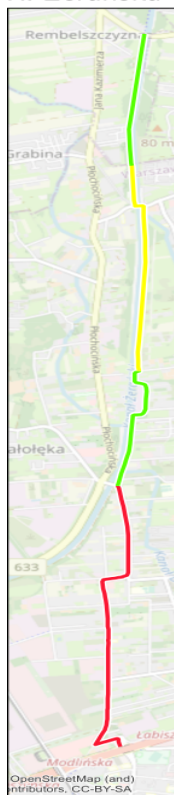
stamtąd do ul. Przqśniczek – asfaltowa droga serwisowa, potem te dwa warianty przeplatają się ze sobą. Od skrzyżowania Modlińskiej z Przqśniczek/Animuszu ruch rowerowy jest prowadzony równoległą do Modlińskiej drogą serwisową z nawierzchnią w bardzo złym stanie. Dwa razy ciągłość trasy jest przerywana punktowo: brakuje przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Klasyków oraz na wjeździe na stację benzynową za połączeniem z trasą Mostu Marii Curie-Skłodowskiej. Dalej jest już tylko krótki (230 m) odcinek ciągu pieszo-rowerowego. Od jego zakończenia do drogi rowerowej po wschodniej stronie ul. Modlińskiej nie ma już nic – organizacja ruchu przewiduje jazdę rowerem ośmiopasmową jezdnią. Nie ma też żadnego przejazdu rowerowego na drugą stronę tej arterii, a trzeba ją przekroczyć, aby kontynuować jazdę za ul. Płochocińską. Od tego miejsca prowadzi już droga dla rowerów, połączona z trasami biegnącymi wzdłuż S8 i przez most Grota-Roweckiego.

Sugerowane rozwiązania:

1. zbudować połączenie rowerowe od ul. Przyrzecze na odcinku 300 m na północ – np. kosztem pasa łączącego ul. Ciechanowską z ul. Modlińską (dojazd do niej byłby przez ul. Łanową i ewentualnie przez ul. Stasinek po jej utwardzeniu);
2. zbudować ciąg pieszo-rowerowy od ul. Dębowej do ul. Szkolnej po wschodniej stronie ul. Modlińskiej (0,6 km);
3. poprawić nawierzchnię na zdegradowanych odcinkach dróg serwisowych obsługujących ruch rowerowy (1,6 km);
4. zbudować drogę dla rowerów na odcinku od ul. Płochocińskiej do ul. Obrazkowej (0,9 km), docelowo na pewno po obu stronach i wydzieloną, a do tego czasu zalegalizować ruch poza jezdnią przynajmniej po jednej stronie ul. Modlińskiej;
5. wyznaczyć przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu z ul. Klasyków, Płochocińską i na zjeździe na stację paliw Circle K.

Trasa nr X „Żerańska”: z PKP Nieporęt – zachodni brzeg Kanału Żerańskiego – wschodni brzeg – Białolecka – do ul. Łabiszyńskiej

X. Żerańska



Długość trasy: 16 km

Długość brakującej infrastruktury: 4 km

Długość odcinków wymagających poprawy nawierzchni:
3 km

Opis przebiegu trasy i obecnego stanu infrastruktury rowerowej:

Trasa składa się z trzech odcinków. Pierwszy, długości 8 km, biegnie z Nieporętu do granic Warszawy brzegiem Kanału Żerańskiego. To wręcz luksusowa autostrada rowerowa. Drugie 4 km to częściowo nieutwardzona, lecz zwykle nadająca się do jazdy droga gruntowa wzdłuż Kanału Żerańskiego; jedynie ostatni niespełna kilometr biegnie asfaltową drogą o niewielkim ruchu samochodowym. Wreszcie trzeci odcinek (4 km) biegnie ul. Białolecką, obecnie nieprzyjazną rowerzystom – jednak już w 2023 r. ma tu powstać droga dla rowerów. Wtedy będzie to jeden z najlepszych szlaków rowerowych wychodzących z Warszawy, który mimo swej długości może przyciągać nie tylko rowerzystów niedzielnych, uprawiających sport lub rekreację, lecz także osoby dojeżdżające na co dzień do miasta.

Sugerowane rozwiązania:

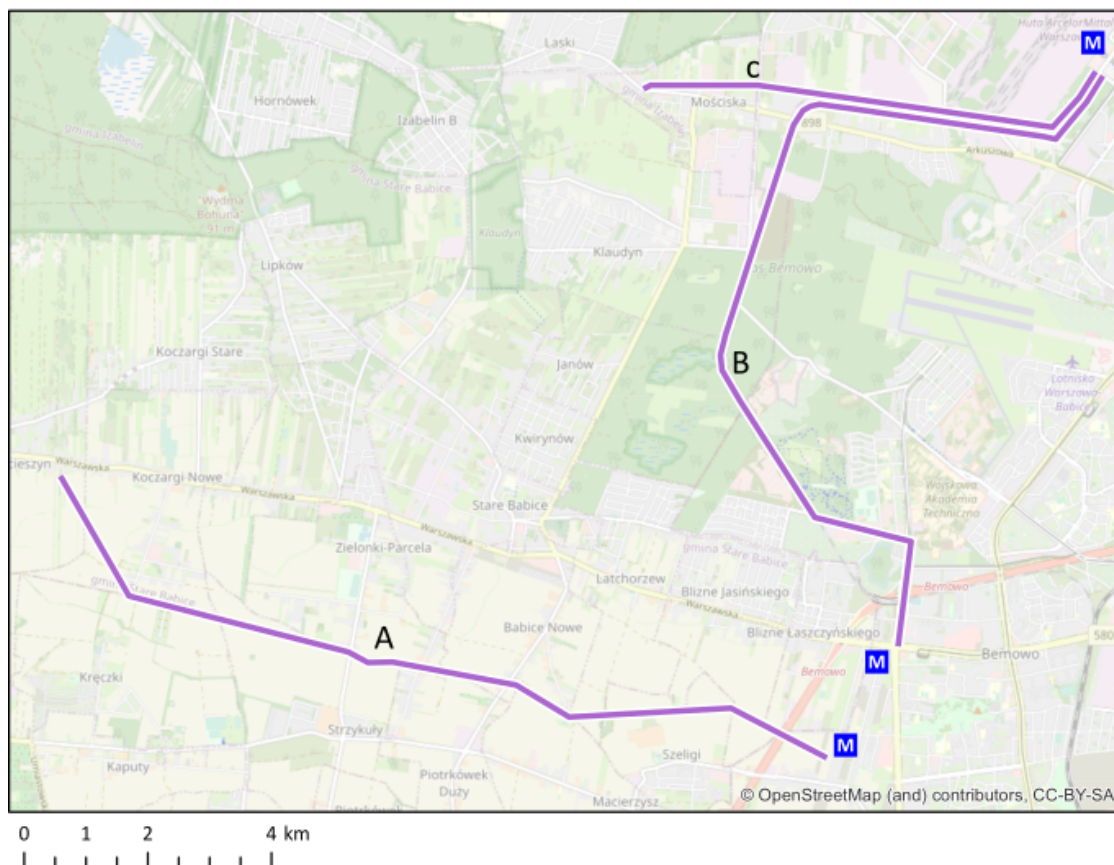
1. zrealizować projekt⁹ przebudowy ul. Białoleckiej (3,4 km);
2. przebudować kolejny, warszawski odcinek drogi pieszo-rowerowej nad Kanałem Żerańskim zgodnie ze standardem zrealizowanym w gminie Nieporęt (3 km).

⁹ <https://szrm.pl/inwestycjebrdrogowe/przygotowywane/rozbudowa-ul-bialoleckiej-1898/>

Trasy obecnie nieistniejące, których powstanie zapowiadają władze samorządowe.

Powstanie poniższych tras, szczególnie w wysokim standardzie, poprawiłoby znacząco możliwości dojazdu rowerem do Warszawy z gminy Izabelin i Stare Babice.

Planowane trasy



Trasa A „Warszawska Bis” ze Starych Babic na Bemowo

Przed dekadą samorządy z powiatu warszawskiego zachodniego zamówiły w firmie Transeko studium wykonalności obsługi komunikacyjnej pasma zachodniego województwa mazowieckiego i dostały rekomendację budowy korytarza dla szybkiego autobusu (BRT – Bus Rapid Transit)¹⁰. Mimo ogłoszonej decyzji o przystąpieniu do prac projektowych nigdy one nie ruszyły. Można zakładać, że w przypadku powstania tego korytarza zawierałby on także trasę rowerową o dobrym standardzie. Ostatnio pomysł powraca w rozmowach między samorządami.

Trasa nr B „Bocznicą”: z Młocin na Bemowo, 9 km.

¹⁰ <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/powstanie-brt-z-warszawy-do-sochaczewa-51953.html>

Inicjatywa Wójta Starych Babic została zaakceptowana przez zarządcę terenu (ArcelorMittal) i wsparta przez burmistrzów Bielan i Bemowa oraz radnych Sejmiku Mazowieckiego, a pomoc deklaruje także pani wójt Izabelina. Jeżeli powstanie, będzie łączyć gminy Izabelin i Stare Babice z obiema liniami metra. Może i powinna mieć wysokie parametry techniczne, umożliwiające także ruch pojazdów nieco szybszych niż rower, do 40 km/h, jak np. elektryczne skutery. Największym wyzwaniem, oczywiście obok znalezienia środków finansowych, będzie jej połączenie z istniejącą infrastrukturą rowerową. Na większej części trasy będzie ona jedną działką stanowiącą własność państwa w wieczystym użytkowaniu spółki hutniczej. Po stronie Młocin wymaga jednak pozyskania terenu pod ostatnie 1,8 km i to na obszarze, który ma być objęty przedłużeniem trasy mostu M. Curie-Skłodowskiej oraz trasy S7. Ulicę Arkuszową przecina ok. 350 m od zakończonej ślepo DDR na ul. 3 Maja. Skrzyżowanie z ul. Estrady będzie wprawdzie niedługo przebudowane, prace ruszą być może już w 2022 r., ale na wniosek Warszawy i Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich z projektu usunięto wszelkie elementy infrastruktury rowerowej. Pod dużym znakiem zapytania stoi powstanie dróg rowerowych prowadzących do skrzyżowania bocznicy z ul. Estrady. Po stronie Bemowa trasa kończy się na ul. Kocjana z asfaltową DDR. Ta jednak prowadzi tylko do ul. Lazurowej. O ile odcinek od ul. Górczewskiej do trasy S8 jest wpisany w tegoroczny budżet Warszawy i można liczyć tam na infrastrukturę rowerową, o tyle dalszego, do ul. Kocjana, nie ma na razie w planach inwestycyjnych.

Trasa C „Janickiego”: z Mościsk na Młociny

Ulica Janickiego ma biec równolegle od ul. Arkuszowej i jest w dokumentach planistycznych od kilkadziesiąt lat. Jej przedłużeniem do metra Młociny ma być Trasa Mostu Marii Curie-Skłodowskiej, a po stronie gminy Izabelin – tzw. droga KZ prowadząca od ul. Estrady do ul. 3 Maja. Inwestycja czeka na budowę trasy S7 i węzła na niej („Węzeł Janickiego”). O ile perspektywa budowy ekspresówki znacznie się ostatnio przybliżyła, o tyle równoległe powstanie węzła stało się pod znakiem zapytania. Nie jest zresztą oczywiste, że sformułowane w zupełnie innych warunkach plany budowy trasy klasy GP (głównej przyspieszonej) z dwoma pasami w każdą

stroną i wiaduktem nad bocznicą należy realizować. Rozstrzygnięcia w tej sprawie zapadną prawdopodobnie w tym roku. Nie ma wątpliwości, że odcinek trasy rowerowej od Młocin do okolic skrzyżowania ul. Estrady z ul. Arkuszową powstanie albo wzdłuż bocznicy, albo wzdłuż tej drogi, lecz termin realizacji może być odległy.

Podsumowanie

Mamy pełną świadomość, jak duże koszty generują inwestycje infrastrukturalne, dlatego sugerowane w tym dokumencie rozwiązania mają za zadanie pokazać możliwości podniesienia jakości rowerowej infrastruktury przy stosunkowo niewielkim nakładzie finansowym. Dla przykładu zbudowane 8 km trasy rowerowej nad Kanalem Żerańskim kosztowało ok. 10 mln złotych, więc jej kontynuacja w podobnym standardzie na dwukrotnie krótszym odcinku pochłonie przynajmniej połowę tej kwoty. Nasze propozycje opierają się na rozwiązaniach poprawiających bezpieczeństwo i komfort rowerzystów przy niewysokim budżecie. Poruszając się dalej po konkretnych przykładach inwestycji, uwzględnienie potrzeb rowerzystów przy przebudowie ul. Białołęckiej z pewnością podniesie jej koszty, ale pozwoli zadbać o komfort rowerzystów. Utwardzenie odcinków gruntowych dróg długości rzędu 2 km (trasy III, VI, VIII) to w zależności od zastosowanej technologii wydatek od ćwierć do pół miliona złotych. Większy byłby koszt budowy kładki nad torami przy ul. Dywizjonu 303. Nie są to jednak kwoty „ogromne”, jak inwestycje drogowe.

Jednym z największych wyzwań dla rozwoju infrastruktury rowerowej w omawianym dokumencie jest potrzeba odebrania przestrzeni ruchowi samochodowemu m.in. przez zwężenie jezdni (szczególnie trasa I, ale też IX) lub zakaz przejazdu (trasa VI i VII). Jeszcze poważniejszym problemem mogą się okazać bariery administracyjne, jak uzyskanie zgody od PKN Orlen na trasę rowerową po ich drodze wewnętrznej, czy uzgodnienia między zarządcami dróg różnych szczebli. Bariery występuje również tam, gdzie miasto przecinają trasy szybkiego ruchu zbudowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (trasa I, VII, B). Dla przykładu realizacja trasy S7 grozi przerwaniem lub pogorszeniem stanu połączeń obecnie funkcjonujących (IV, V, VI). Główną przyczyną powstawania barier wydaje się jednak traktowanie tras rowerowych przez decydentów jako „oderwanych” odcinków budowanych celem pozbycia się rowerów z jakiejś drogi i poprawy statystyki

zbudowanych kilometrów, a nie jako sieci połączeń, dla których spójność jest sprawą kluczową. W niedostatecznym stopniu dostrzega się również potencjał komunikacyjny bocznych uliczek, które są dla ruchu rowerowego zazwyczaj rozwiązaniem optymalnym, niejednokrotnie lepszym od wydzielonej infrastruktury. Dopiero w powiązaniu z nimi widać potencjał całej sieci i zarazem jej przerwane ogniwa, co dobrze pokazuje wydana niedawno mapa wrocławskiej infrastruktury rowerowej¹¹. Choć na tak długich trasach rower jako codzienny środek lokomocji wybierze prawdopodobnie najwyżej kilka procent mieszkańców, to jest to zarazem najtańszy sposób na ograniczenie o te kilka procent ruchu samochodowego, zarówno na etapie inwestycji, jak przede wszystkim bieżących kosztów. Ponadto dla strefy podmiejskiej kluczowy jest transport intermodalny. Rowerzyści nie tylko odciążają komunikację zbiorową, ale też rozszerzają jej zasięg i tym samym obniżają wydatki w przeliczeniu na jednego pasażera. Na rowerze można dojechać na najbliższy przystanek, do stacji metra lub innego punktu przesiadkowego, a koszt zapewnienia miejsca parkingowego jest o rząd wielkości niższy niż w przypadku zapewnienia takiego miejsca dla kierowcy auta osobowego. Ruch rowerowy jest także korzystniejszy od transportu zbiorowego (a zwłaszcza od samochodu) pod innymi względami, jak zużycie zasobów energetycznych, emisja zanieczyszczeń czy profilaktyka zdrowotna.

Istotną rolę w podnoszeniu udziału roweru w codziennych podróżach do miasta z gmin podmiejskich mogą mieć działania towarzyszące budowie tras jak np. promocja rowerów z napędem elektrycznym. Dla osób jeżdżących rowerem bez wspomagania elektrycznego codzienne dystanse powyżej 5 km często zaczynają być problemem¹². Przy użyciu sprzętu ze wspomaganiem elektrycznym zasięg wzrasta niemal dwukrotnie, czyli rowerzysta ma duży potencjał w podróżach na dystansie około 10 km¹³. W strefie podmiejskiej ważna jest promocja tego środka lokomocji. Doświadczenia francuskie pokazują, że skutecznym narzędziem jest wspomagany ze środków publicznych długoterminowy wynajem takich pojazdów, dofinansowanie ich zakupu, zapewnienie bezpiecznych miejsc do parkowania i ładowania baterii.

Stworzenie korzystnych warunków do codziennych dojazdów na rowerze, szczególnie na granicy strefy miejskiej i podmiejskiej, to inwestycja opłacalna i korzystna zarówno dla metropolii, jak i mieszkańców gmin podmiejskich. Z uwagi na

¹¹ <https://www.wroclaw.pl/portal/nowa-wersja-rowerowej-mapy-wroclawia>

¹² Raport z badania na temat uwarunkowań do podejmowania transportowej aktywności fizycznej Polaków.

¹³ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S259019821930017X>

rozwój nowej infrastruktury rowerowej stwarzającej doskonałą alternatywę dla samochodu, w dłuższej perspektywie mieszkańcy zyskują realny wybór formy transportu wraz z całą gamą korzyści jak codzienny ruch, potencjał rozwoju weekendowych tras rowerowych (Kampinos, Zegrze), czy przeciwdziałanie niektórym skutkom rozlewania się miast na tereny podmiejskie.