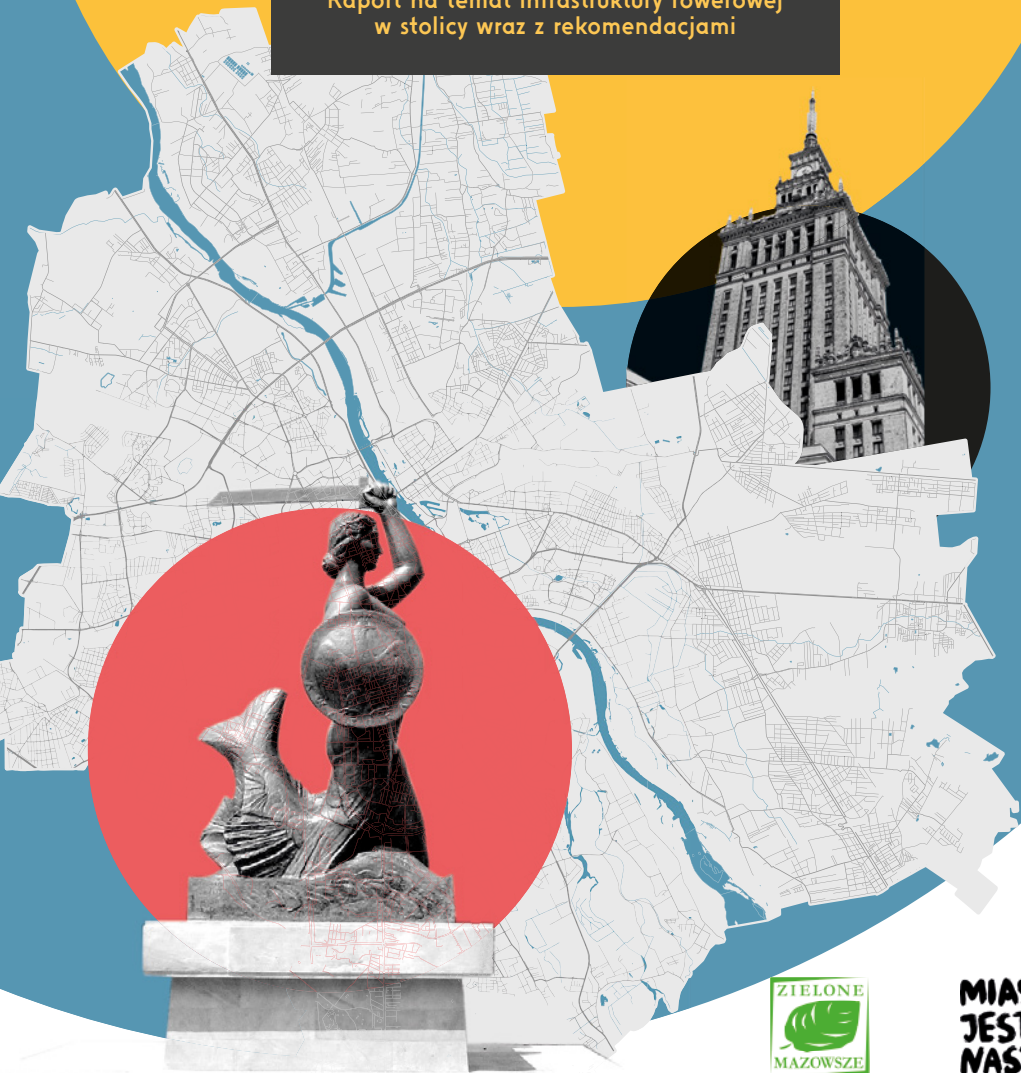


Wrzesień 2021

ROWEROWE ABSURDY W WARSZAWIE

Raport na temat infrastruktury rowerowej
w stolicy wraz z rekomendacjami



**MIASTO
JEST
NASZE**

Rowerowe Absurdy to wspólna akcja Stowarzyszeń Miasto Jest Nasze i Zielonego Mazowsza, która ma na celu zwrócenie uwagi urzędników na brak spójności infrastruktury rowerowej w Warszawie.

Spis treści

Wstęp	3
Obiecane standardy	4
Rowerowe absurdy	
– przykłady wraz z rekomendacjami zmian	8
1. Rondo Zesłańców Syberyjskich	10
2. Ulica Towarowa	12
3. Aleje Ujazdowskie/Plac Trzech Krzyży	14
4. Skrzyżowanie ulic Targowej i Kijowskiej	16
5. Skrzyżowanie ulic Puławskiej i Dolnej	18
6. Most Poniatowskiego	20
7. Skrzyżowanie alei Jana Pawła II z ulicą Żółtą	22
8. Skrzyżowanie ul. Siwca i Wybrzeża Szczecińskiego	24
Postulaty i podsumowanie	25
O autorach	27
1. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze	27
2. Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze	27
Mapa Rowerowych Absurdów w Warszawie	28



Wstęp

Akcja „Rowerowe Absurdy” ma na celu zwrócenie uwagi urzędników oraz osób planujących rowerową infrastrukturę stolicy na trudności, z jakimi na co dzień stykają się warszawscy rowerzyści i rowerzystki. Niedopatrzenia lub pominięcia elementów infrastruktury powodują, że na wielu trasach bezpieczne i wygodne, a jednocześnie zgodne z prawem, poruszanie się po mieście rowerem jest niemożliwe.

Poniższy raport powstał dzięki współpracy ekspertów i ekspertek z organizacji Zielone Mazowsze i Miasto Jest Nasze oraz zaangażowaniu mieszkańców i mieszkanki Warszawy, którzy zgłaszali absurdury utrudniające im poruszanie się rowerem po stolicy. W skład raportu wchodzi analiza wybranych absurdów rowerowych z odniesieniem do istniejących i wartych wdrożenia standardów, rekomendacje rozwiązań, a także mapa zgłoszonych podczas akcji absurdów. Raport, mapa i rekomendacje zostaną przekazane instytucjom odpowiedzialnym za infrastrukturę drogową w Warszawie.

Akcja „Rowerowe Absurdy” spotkała się z pozytywnym odzewem i dużym zaangażowaniem mieszkańców. **Do dnia publikacji raportu internauci i internautki zgłosili kilkadziesiąt miejsc w stolicy, które sprawiają im najwięcej trudności podczas jazdy na rowerze.** Pod materiałami publikowanymi w mediach społecznościowych zostawiono kilkaset komentarzy, a materiał wideo promujący akcję dotarł do kilkuset tysięcy mieszkańców i mieszkanki stolicy.

Obiecane standardy

Na stronie Zarządu Dróg Miejskich dostępny jest dokument pt. „**Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie**”. To załącznik do Zarządzenia nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r., mówiący jasno, że:

Przy tworzeniu infrastruktury rowerowej należy uwzględnić pięć głównych zasad, określonych w podręczniku projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury CROW:

- spójności,
- bezpośredniości,
- atrakcyjności,
- bezpieczeństwa,
- wygody.

Zasada spójności oznacza, że powinno się dążyć, aby infrastruktura rowerowa tworzyła jedną całość i łączyła większość źródeł i celów podróży w mieście. Zasada ta oznacza, że docelowo sieć rowerowa powinna, w uzupełnieniu z siecią drogową, umożliwić rowerzyście poruszanie się pomiędzy źródłami i celami podróży w mieście. Powinna też sprawiać, by infrastruktura rowerowa była czytelna dla rowerzysty, by ten mógł się po niej swobodnie poruszać.

Zasada bezpośredniości oznacza, że powinno się dążyć do skrócenia drogi przejazdu rowerzysty pomiędzy punktami i sprawić, aby

były zapewnione możliwie najkrótsze połączenia między punktami. W ten sposób rower, jako środek transportu będzie konkurencyjny do innych środków transportu (w tym do samochodu). W ramach wymogu bezpośredniości można określić wszystkie parametry i czynniki wpływające na długość podróży. Są to:

- ◆ prędkość projektowa drogi dla rowerów – nie powinna być mniejsza od 12 km/h,
- ◆ średni czas tracony w punktach kolizji – oznacza wymuszone oczekiwanie rowerzysty na przejazd w punktach kolizji z ruchem rowerowym, samochodowym, pieszym, jest wyrażany w sekundach na kilometr. W zależności od klasy drogi dla rowerów, waha się on w przedziale pomiędzy 15 s/km, a 20 s/km. Nie uwzględnia się przy tym czasu oczekiwania na skrzyżowaniach o ruchu kierowanym,
- ◆ współczynnik wydłużenia – wyraża stosunek odległości pomiędzy punktami po drodze przejazdu i w linii prostej. Wymaga, aby przebieg dróg dla rowerów był możliwie prosty i pokrywał się z połączeniem źródło – cel w linii prostej.

Zasada atrakcyjności oznacza, że powinno się dążyć, aby infrastruktura rowerowa odpowiadała potrzebom użytkowników, była dopasowana do charakteru miasta i obszaru, przez który przebiega, a także odpowiadała funkcjom tego obszaru.

Zasada bezpieczeństwa oznacza, że powinno się dążyć, aby infrastruktura rowerowa gwarantowała bezpieczeństwo ruchu drogowego wszystkim użytkownikom drogi, w tym rowerzystom. Bezpieczeństwo można podzielić na dwie kategorie:

- ◆ Bezpieczeństwo ruchu drogowego, w ramach którego powinno się dążyć do:
 - minimalizacji liczby punktów kolizji z innymi potokami ruchu,
 - minimalizacji miejsc przeplatania się potoków ruchu,
 - zapewnienia wzajemnego kontaktu wzrokowego pomiędzy poszczególnymi użytkownikami drogi,



- minimalizacji miejsc niebezpiecznych na trasach poza miastem i separacji ruchu rowerowego i pieszego na drogach dla rowerów,
- ◆ *Bezpieczeństwo osobiste, w ramach którego powinno dążyć się do zapewnienia bezpiecznej podróży rowerzysty, poprzez:*
 - dobre oświetlenie infrastruktury rowerowej,
 - zapewnienie trasy alternatywnej w porze nocnej, przez skierowanie potoku rowerzystów na tereny bardziej zaludnione (uwaga ta dotyczy głównie dróg dla rowerów zamiejskich) i lepiej oświetlone,
 - dobre oświetlenie stojaków rowerowych i stacji roweru publicznego w porze wieczorno-nocnej oraz wykorzystanie monitoringu.

Zasada wygody oznacza, że powinno się dążyć, aby infrastruktura rowerowa zapewniała wygodną jazdę rowerem, poprzez zastosowanie wysokich standardów projektowania, wykonania i eksploatacji. Zasada ta oznacza, że przy projektowaniu infrastruktury rowerowej należy zwrócić uwagę na:

- ◆ minimalizację spadków i pochyleń, które powodują wysiłek rowerzysty,
- ◆ umożliwienie przejazdu rowerzysty bez zbędnych zatrzymań,
- ◆ tworzenie nawierzchni rowerowych o zapewnionej równości podłużnej i poprzecznej, która pozwala na unikanie dyskomfortu wynikającego z drgań.

Instytucje zarządzające drogami w mieście powinny więc dążyć do jak najszybszej realizacji tych celów, tym bardziej, że zobligowane są do tego wspomnianym dokumentem. Często wywiązują się z zobowiązań, zbyt wiele jednak miejsc nadal pozostaje nieprzejezdnych bądź trudno przejezdnych dla mniej doświadczonych i mniej odważnych rowerzystów.



**ROWEROWE
ABSURDY**

**Przykłady
wraz
z rekomen-
dacjami
zmian**

W ramach akcji „Rowerowe Absurdy” organizacje Miasto Jest Nasze i Zielone Mazowsze, wraz z mieszkankami i mieszkańcami Warszawy, wytypowali 8 punktów na mapie miasta, które wymagają pilnej interwencji w zakresie infrastruktury rowerowej. Każdy przypadek poddany został analizie oraz przygotowane zostały rekomendacje rozwiązania tego problemu.



1. Rondo Zesańców Syberyjskich

Droga dla rowerów łącząca Mokotów i Ochotę z Wolą kończy się schodami.

Rowerzyści jadący al. Prymasa Tysiąclecia i ulicą Bitwy Warszawskiej 1920 r. nie mają możliwości kontynuowania jazdy w relacji północ-południowy wschód, ponieważ droga dla rowerów w podziemiach pod rondem Zesańców Syberyjskich kończy się schodami. Jest to bariera nie do pokonania szczególnie dla użytkowników rowerów towarowych, czy też rodziców wiozących dzieci w przyczepce bądź w foteliku. Zamontowane w tym miejscu windy nie są przeznaczone do przewozu rowerów.

Schody z nieco ułatwiającymi wprowadzenie roweru rampami

„Wjazd” do podziemi z kierunku północnego



Przerwana schodami infrastruktura rowerowa w opisanym miejscu nie jest zgodna z żadną z 5 zasad określonych przez „**Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie**”:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ bezpieczeństwa,
- ◆ wygody.

Rekomendujemy:

1. Zlikwidowanie drogi dla rowerów prowadzącej do przejścia podziemnego.
2. Przesunięcie przejazdu dla rowerzystów bliżej jezdni ronda, wytyczenie drogi dla rowerów obok ronda i połączenie jej z drogą dla rowerów za rondem, w kierunku północnym.



Legenda:

- ◆ czerwony krzyżyk: likwidacja obecnego przejazdu rowerowego prowadzącego do podziemi
- ◆ zielone strzałki: proponowany przebieg przejazdu i fragmentu drogi dla rowerów

2. Ulica Towarowa między placem Zawiszy a ulicą Kolejową

Kilkudziesięciometrowa przerwa w drodze dla rowerów z tabliczką o treści „Przeprowadź rower. Dalszy ciąg trasy za 50 metrów. Przepraszamy za utrudnienia”.

Jest to jedna z głównych tras rowerowych Warszawy, jej jakość na tym odcinku wymaga natychmiastowej poprawy. Wyrwa w infrastrukturze spowodowana jest brakiem porozumienia zarządcy drogi z Poczta Polska, do której należy teren w podcieniu budynku. Ponadto, fragment drogi dla rowerów od ulicy Kolejowej do Dworca Głównego wytyczony jest na nierównym chodniku z klawiszującymi płytami.

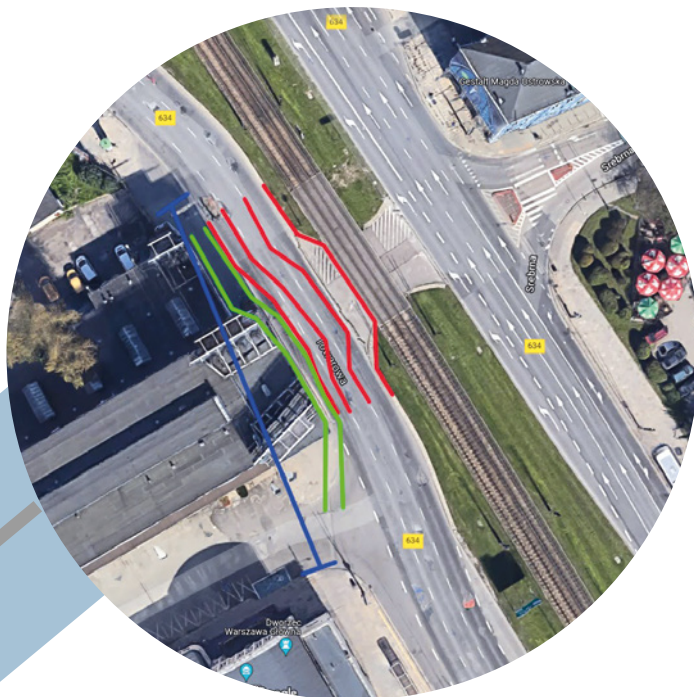
Urywająca się w tym miejscu infrastruktura nie spełnia przytoczonych wcześniej zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ wygody.



Rekomendujemy:

1. Nawiązanie konstruktywnego dialogu z Poczta Polska i wybudowanie brakującego kawałka infrastruktury.
2. W przypadku fiaska rozmów z właścicielem terenu w podcieniu, przesunięcie pasów ruchu na jezdni bliżej torowiska i wytyczenie na fragmencie jezdni drogi dla rowerów (możliwa konieczność niewielkiego zwężenia pasów ruchu).



Legenda:

- ◆ kolor niebieski: problematyczny fragment trasy
- ◆ kolor czerwony: proponowane przesunięcie pasów ruchu ogólnego
- ◆ kolor zielony: proponowane poprowadzenie drogi dla rowerów po jezdni

3. Aleje Ujazdowskie/Plac Trzech Krzyży

Droga dla rowerów biegnąca Alejami Ujazdowskimi urywa się przy placu Trzech Krzyży bez wytyczenia zjazdu na jezdnię. Wielu rowerzystów, w obawie o własne bezpieczeństwo, kontynuuje jazdę po przejściu dla pieszych i po chodniku, przez przystanek.

Plac Trzech Krzyży to jeden z centralnych punktów miasta. Dla rowerzystów i rowerzystek to miejsce, gdzie kończy się długa i chętnie częszczana trasa rowerowa, łącząca Wilanów, Sadybę i Mokotów ze Śródmieściem. Możliwość bezpiecznej i wygodnej kontynuacji podróży w kierunku Traktu Królewskiego niewątpliwie uatrakcyjniłaby tę trasę, a ruch rowerowy na niej, znacznie by wzrósł.



Legenda:

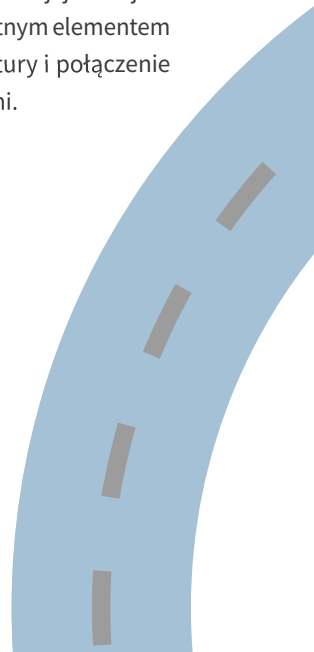
- ◆ na czerwono zaznaczono znak C-13a oznaczający koniec drogi dla rowerów
- ◆ zielona strzałka wskazuje legalny sposób dalszej jazdy (po jezdni)

Przerwana infrastruktura w tym miejscu nie spełnia żadnej z 5 zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ bezpieczeństwa,
- ◆ wygody.

Rekomendujemy:

- ◆ Na placu Trzech Krzyży od kilku lat planowana jest zmiana organizacji ruchu polegająca między innymi na wytyczeniu pasów dla rowerzystów i połączeniu ich z kończącą się tu drogą dla rowerów. Dotychczas przedstawione wersje projektów są jednak zachowawcze i dotyczą tylko zmian na jezdniach. Nie uwzględniają kompleksowej przebudowy całego placu, która pozwoliłaby na pełne wykorzystanie jego potencjału jako atrakcyjnego i przyjaznego miejsca w mieście. Obecnie plac jest niestety przede wszystkim punktem tranzytowo-przesiadkowym i parkingiem. Rekomendujemy uczynienie z placu Trzech Krzyży prawdziwego Placu poprzez redukcję przestrzeni przeznaczonej dla ruchu samochodów i przekształcenie jej w miejsce przyjemne i przyjazne pieszym i rowerzystom. Istotnym elementem tej zmiany jest zbudowanie wygodnej infrastruktury i połączenie jej z Traktem Królewskim i Alejami Jerozolimskimi.



4. Skrzyżowanie ulic Targowej i Kijowskiej

Droga dla rowerów biegnąca wschodnią stroną ulicy Targowej urywa się kilkanaście metrów przed skrzyżowaniem z ulicą Kijowską, wskutek czego nie ma możliwości legalnego przejechania tego skrzyżowania rowerem. Oznacza to, że do tak ważnego komunikacyjnie, sąsiadującego ze skrzyżowaniem punktu, jakim jest Dworzec Wschodni, nie można, przestrzegając przepisów, dojechać na rowerze. To nie tylko znaczne utrudnienie dla rowerzystów, ale także infrastrukturalne faworyzowanie przemieszczania się samochodami osobowymi, które podaje w wątpliwość kompetencje organizatora ruchu w dziedzinie zrównoważonej mobilności.

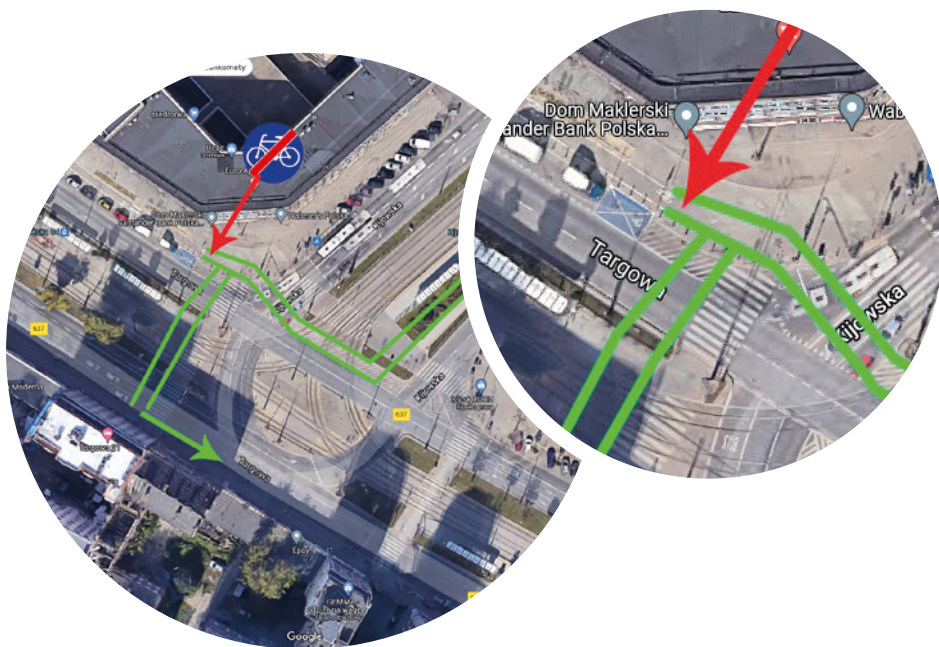
Urywająca się w tym miejscu infrastruktura nie jest zgodna z żadną z 5 zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ bezpieczeństwa,
- ◆ wygody.



Rekomendujemy jedno z rozwiązań:

1. Wytyczenie przejazdu dla rowerzystów przez ulice Kijowską i doprowadzenie infrastruktury rowerowej po powierzchni wyłączonej z ruchu.
2. Zbudowanie drogi dla rowerów wzdłuż torowiska i doprowadzenie jej do Dworca Wschodniego.
3. Wytyczenie przejazdu dla rowerzystów przez ulicę Targową na wysokości przystanku tramwajowego, aby umożliwić bezpieczne włączenie się do ruchu na ulicy Targowej i kontynuowanie jazdy w kierunku południowym.



Legenda:

- ◆ kolor zielony: proponowany przebieg brakującej infrastruktury

5. Skrzyżowanie ulic Puławskiej i Dolnej

Droga dla rowerów kończy się zjazdem na prawy, skrajny pas ruchu ogólnego; konieczność kontynuowania jazdy szeroką, trzypasmową jezdnią w dużym ruchu samochodowym.

Wzdłuż ulicy Puławskiej biegnie kilkunastokilometrowa, spójna trasa rowerowa, prowadząca aż do Piaseczna. Uzupełnienie brakującego fragmentu infrastruktury od ulicy Dolnej do Śródmieścia Południowego pozwoliłoby na wygodny dojazd na rowerze mieszkańcom Piaseczna, Ursynowa czy Mokotowa. Z powodu dużego natężenia ruchu samochodowego, na kontynuację jazdy jezdnią decydują się nieliczni, co ogranicza też możliwość wykorzystania potencjału tej trasy.

Urywająca się w tym miejscu infrastruktura nie spełnia zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ wygody.



Legenda:

- ◆ kolorem czerwonym zaznaczono znak C-13a „koniec drogi dla rowerów” oraz znak F-10 wskazujący obowiązkowe kierunki jazdy przez skrzyżowanie
- ◆ zielona strzałka wskazuje zjazd z drogi dla rowerów na jezdnię

Rekomendujemy jedno z rozwiązań:

1. Przeniesienie parkowania samochodów z wąskiego chodnika na prawy pas ruchu. Zaoszczędzoną w ten sposób przestrzeń można przeznaczyć na drogę dla rowerów i poszerzenie chodnika.
2. Zrealizowanie projektu z Budżetu Partycypacyjnego na rok 2016, polegającego na wytyczeniu alternatywnej trasy równoległej do Puławskiej, od Morskiego Oka do placu Unii Lubelskiej. Realizacja tego projektu pozwoliłaby rowerzystom bezpiecznie pokonywać zbliżoną trasę przez parki oraz spokojnymi, lokalnymi ulicami (Chocimska, Skolimowska), a kierowcom zostawiłaby nienaruszonych około 70 miejsc postojowych. Trasa byłaby połączona z istniejącym pasem rowerowym na ul. Goworka i drogą dla rowerów przy ul. Waryńskiego.



Legenda:

- ◆ kolor ciemnozielony: istniejąca infrastruktura rowerowa
- ◆ kolor jasnozielony: proponowany przebieg nowej infrastruktury
- ◆ kolor pomarańczowy: przebieg obecnej trasy, biegnącej po jezdni

6. Most Poniatowskiego

Brak jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej na moście Poniatowskiego bardzo utrudnia mieszkańcom Pragi Południe i Saskiej Kępy bezpieczne dotarcie na rowerze do centrum. Mimo to, wiele osób decyduje się na jazdę tym mostem, często po chodniku, gdyż jest to najkrótsza droga z Pragi Południe i Saskiej Kępy do ścisłego centrum miasta.

Most Poniatowskiego i wiadukty prowadzące do ronda de Gaulle'a charakteryzują się najmniejszym nachyleniem, co bardzo ułatwia pokonanie skarpy warszawskiej na rowerze. Sąsiednie mosty, Łazienkowski i Świętokrzyski, posiadają co prawda względnie dobrej jakości infrastrukturę rowerową, ale pierwszy z nich w żaden sposób nie jest połączony ze Śródmieściem, a drugi prowadzi ulicą Zajęczą i Topiel do zatłoczonej i bardzo stromej ulicy Tamka. Przystosowanie do ruchu rowerowego prowadzącego prosto do ścisłego centrum Warszawy mostu Poniatowskiego byłoby ogromnym ułatwieniem w poruszaniu się rowerem po mieście. Tymczasem organizacja ruchu w postaci buspasa na wiaduktach nad Powiślem zobowiązuje rowerzystów do jazdy w kierunku centrum lewym pasem, przeznaczonym dla ruchu ogólnego, co naraża ich na niebezpieczeństwo.

Urywająca się w tym miejscu infrastruktura nie spełnia żadnej z 5 zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ bezpieczeństwa,
- ◆ wygody.



Legenda:

- ◆ zielona strzałka wskazuje jedyny legalny sposób jazdy mostem Poniatowskiego

Rekomendujemy jedną z wersji działania:

1. Wersja radykalna: zmienić organizację ruchu na moście tak, aby przestał pełnić funkcję tranzytową, wybudować szeroką i bezpieczną infrastrukturę rowerową prowadząca od ronda Waszyngtona do ronda Dmowskiego.
2. Wersja alternatywna: dobudować do kolejowego mostu średnicowego kładkę dla rowerzystów i połączyć ją z infrastrukturą rowerową na Wybrzeżu Szczecińskim.
3. Wersja mniej radykalna, wręcz kosmetyczna: przenieść buspas na lewy pas, aby rowerzyści nie musieli jechać środkiem jezdni tylko prawym pasem, który zostanie przeznaczony dla ruchu ogólnego. Takie rozwiązanie nieznacznie podniesie bezpieczeństwo rowerzystów, gdyż nadal pozostaną oni w bezpośredniej bliskości szybko jadących samochodów osobowych i autobusów.



Legenda:

- ◆ kolor czerwony: istniejący buspas
- ◆ kolor zielony: proponowany przebieg kładki rowerowej na moście Średniocowym

7. Skrzyżowanie alei Jana Pawła II z ulicą Żółtą

Po wschodniej stronie alei - biegnąca w kierunku południowym nowo wybudowana droga dla rowerów urywa się nagle za ulicą Żółtą, uniemożliwiając dostanie się tą drogą do Dworca Centralnego.

Jest to duże utrudnienie dla osób chcących sprawnie dojechać do dworca, a brak połączenia tego fragmentu z Alejami Jerozolimskimi nie pozwala na pełne wykorzystanie potencjału tej trasy. Na uwagę zasługuje fakt, iż jest to nowa, otwarta w listopadzie 2020 roku inwestycja. Wydawać by się mogło, że instytucje zarządzające drogami w mieście mają dziś więcej kompetencji i środków do budowy infrastruktury rowerowej niż 10 czy 20 lat temu, a mimo to nadal zdarza im się popełniać tak podstawowe błędy.

Urywająca się w tym miejscu infrastruktura nie spełnia zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ wygody.



Legenda:

- ◆ w tle widoczny znak c-13a oznaczający „koniec drogi dla rowerów”

Rekomendujemy:

- ◆ Zmianę parkowania skośnego na równoległe, aby wydzielić miejsce na drogę dla rowerów oraz zbudowanie drogi dla rowerów prowadzącej do Dworca Centralnego wzdłuż alei Jana Pawła II, zgodnie z poniższym schematem:



Legenda:

- ◆ kolor zielony: istniejąca infrastruktura
- ◆ kolor czerwony: brakująca infrastruktura

8. Skrzyżowanie ul. Siwca i Wybrzeża Szczecińskiego

Droga dla rowerów za przejazdem przez ulicę Siwca kończy się na pomniku upamiętniającym Ryszarda Siwca, żołnierza Armii Krajowej, który w akcie sprzeciwu wobec wkroczenia wojsk Układu Warszawskiego do Czechosłowacji w 1968 roku dokonał samospalenia na mieszczącym się tu wówczas Stadionie Dziesięciolecia.

Urywająca się w tym miejscu infrastruktura nie spełnia zasad:

- ◆ spójności,
- ◆ bezpośredniości,
- ◆ atrakcyjności,
- ◆ wygody.



Rekomendujemy:

- ◆ Doprowadzenie infrastruktury rowerowej po wschodniej stronie Wybrzeża Szczecińskiego do drogi dla rowerów przy wjeździe na most Poniatowskiego, zgodnie ze schematem:



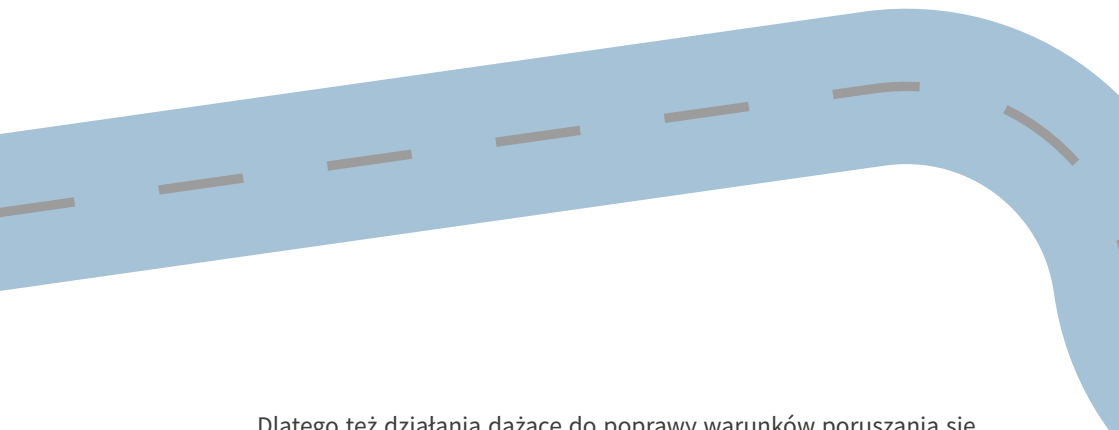
Legenda:

- ◆ kolor zielony: istniejąca infrastruktura
- ◆ kolor czerwony: brakująca infrastruktura

Postulaty i podsumo- wanie

Opisane w powyższym raporcie „rowerowe absurdy” to tylko kilka przykładów spośród wielu rozwiązań niezgodnych ze standardami budowy infrastruktury rowerowej, a jednocześnie będących często w sprzeczności ze zdrowym rozsądkiem.

Trudno zaprzeczyć, że w ciągu ostatnich 10 lat Warszawa stała się miastem bardziej przyjaznym dla rowerzystów, a powstająca infrastruktura często budowana jest z dbałością o szczegóły. Rosnący ruch rowerowy pokazuje dobitnie, że inwestowanie w drogi dla rowerów jest działaniem rozsądnym. Coraz więcej osób przesiada się na rowery - wzrost liczby rowerzystów w 2020 roku w stosunku do roku poprzedniego wyniósł 17 proc. (wg danych udostępnionych przez ZDM). Niestety wiele miejsc jest ciągle niedostępnych, zwłaszcza dla rowerzystów i rowerzystek z mniejszym doświadczeniem. I choć do wielu punktów da się wreszcie względnie wygodnie dojechać na rowerze, zlikwidowane zostały liczne luki w ciągłości infrastruktury, a przy nowo budowanych drogach infrastruktura rowerowa bardzo często powstaje automatycznie, to nadal warszawskiej sieci dróg dla rowerów brakuje przede wszystkim spójności i intuicyjności.



Dlatego też działania dążące do poprawy warunków poruszania się po Warszawie na rowerze powinny być prowadzone tak, aby nie tylko każda dzielnica miała dobre połączenie z centrum, ale też aby możliwe było bezpieczne i sprawne poruszanie się pomiędzy dzielnicami, jak i w ścisłym centrum dla osób w każdym wieku i w każdej kondycji fizycznej.

Nasze postulaty:

1. Traktowanie rozwoju infrastruktury rowerowej, zwłaszcza w centrum miasta, w sposób priorytetowy.
2. Realizowanie w całości, a nie wybiórczo, założeń wynikających z dokumentu „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie”.
3. Uzupelnienie brakujących fragmentów infrastruktury rowerowej w celu uspojnienia sieci i zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów i rowerzystek.
4. Większa otwartość na potrzeby rowerzystów i rowerzystek w Warszawie. Dialog z użytkownikami infrastruktury rowerowej.



O autorach

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze

Pozarządowa organizacja pożytku publicznego, która od ponad 25 lat działa na rzecz promocji zrównoważonego transportu, przyjaznej i ekologicznej przestrzeni miejskiej, respektowania praw pieszych oraz sprawnego systemu komunikacji miejskiej i kolejowej. Jest członkiem sieci Miasta dla rowerów, Koalicji Klimatycznej, Europejskiej Federacji Pasażerów i Federacji Rowerowej.



Autorzy raportu:

Agnieszka Nowak, Marek Smyk

Przy wsparciu:

Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze

Stowarzyszenie Miasto jest Nasze liczy ponad dwustu członków – warszawiaków, społeczników, niezwiązanych z żadną partią polityczną, za to w pełni zaangażowanych w sprawy naszego miasta. Chcemy zmiany, dlatego obecnie koncentrujemy się nie tylko na konstruktywnej krytyce władz miasta, lecz przede wszystkim na tworzeniu wobec nich sensownej alternatywy.



ROWEROWE ABSURDY

1 Rondo Zestąnców Syberyjskich

DDR kończy się schodami, wieloletni absurd.

2 Ulica Towarowa

Luka w DDR - Poczta Polska nie chce udostępnić terenu, trzeba prowadzić rower.

3 Aleje Ujazdowskie/Plac Trzech Krzyży

Urywająca się DDR, konieczność jazdy 3-4 pasmową jezdnią, włączanie się do ruchu przez przystanek.

4 Skrzyżowanie ulic Targowej i Kijowskiej

Brak połączenia z DDR na Trasie Świętokrzyskiej i Sokolej, klasyczny TELEPORT. Brak połączenia z dworcem.

Skrzyżowanie ulic Puławskiej i Dolnej

Koniec DDR, konieczność jazdy 3-pasmową jezdnią wśród samochodów, spore niebezpieczeństwo.

Most Poniatowskiego

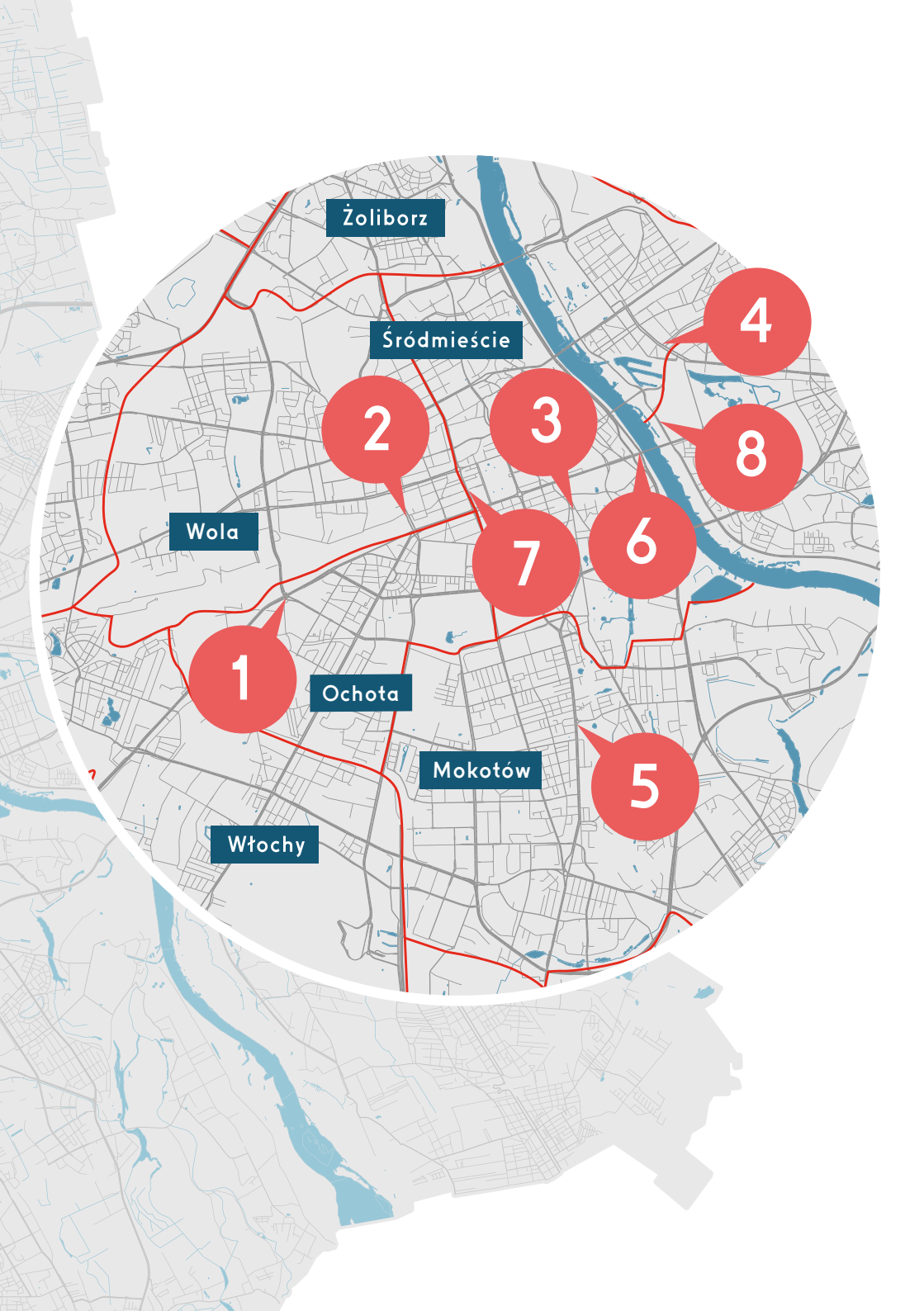
Konieczność jazdy lewym pasem na wiadukcie w kierunku Centrum (prawy to buspas).

Skrzyżowanie alei Jana Pawła II z ulicą Żółtą

Po wschodniej stronie alei - biegnąca w kierunku południowym nowo wybudowana droga dla rowerów urywa się nagle za ulicą Żółtą, nie pozwalając w ten sposób dostać się do Dworca Centralnego.

Skrzyżowanie ul. Siwca i Wybrzeża Szczecińskiego

Droga dla rowerów za przejazdem przez ulicę Siwca kończy się pomnikiem.



Żoliborz

Śródmieście

Wola

Ochota

Mokotów

Włochy

2

3

4

8

7

6

1

5

ROWEROWE ABSURDY



**MIASTO
JEST
NASZE**