



Raport
z konsultacji społecznych dot.
opracowania pt.
„Program rozwoju tras rowerowych
Warszawy do roku 2020”

Warszawa, styczeń 2014 r.

1. Wstęp

W kwietniu 2013 roku Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie zlecił przygotowanie opracowania pt. Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020. Wykonawcą opracowania było Biuro Projektowo-Konsultingowe Transeko Sp. j. Zadaniem Programu jest wskazanie podstawowych tras rowerowych o znaczeniu międz dzielnicowym do realizacji w najbliższych latach oraz osiągnięcie efektu sieci, poprzez poprawienie spójności istniejącej infrastruktury rowerowej.

Podczas opracowywania Programu przyjęto, że:

- ma on nawiązywać do istniejących odcinków tras rowerowych w poszczególnych korytarzach, przede wszystkim eliminując braki istniejącego systemu i wąskie gardła (łączenie elementów istniejącego systemu zwiększając jego spójność),
- ma dotyczyć ważnych dla funkcjonalności systemu korytarzy transportowych (gdzie spodziewane jest zwiększone zainteresowanie użytkowników),
- ma uwzględniać kryterium technicznej i finansowej wykonalności proponowanych rozwiązań do roku 2020 (z ograniczeniem propozycji rozwiązań szczególnie kontrowersyjnych, jeśli chodzi o koszty realizacji i potencjalne konflikty z innymi użytkownikami systemu transportowego),
- zakres ilościowy ma odpowiadać skali zadań możliwej do realizacji do roku 2020 (traktując program jako etap realizacji systemu docelowego),
- powinien uwzględnić planowane Zintegrowane Inwestycje Terytorialne, zawierające połączenia międzygminne i międz dzielnicowe planowane do realizacji przy wsparciu środków UE,
- Program ma być wskazaniem dla planowanych przez inne jednostki miasta inwestycji rowerowych na ulicach lokalnych.

Po otrzymaniu wstępnej wersji Programu w październiku 2013 r., został on rozesłany jednostkom miejskim do zaopiniowania oraz do Centrum Komunikacji Społecznej celem przeprowadzenia konsultacji społecznych. Konsultacje trwały od 1 do 30 listopada 2013 roku.

Celem konsultacji było:

- poinformowanie przyszłych użytkowników – mieszkańców Warszawy o przygotowanym Programie i o planach rozwoju najważniejszych tras rowerowych na najbliższe lata,
- dostosowanie projektu Programu do oczekiwań użytkowników – mieszkańców, środowisk rowerowych, organizacji społecznych oraz poprawienie ew. błędów,
- uzyskanie akceptacji społecznej dla Programu.

2. Akcja informacyjna

Konsultacje były ogłaszane w kilku mediach:

- w Internecie: na Platformie Konsultacji Społecznych m.st. Warszawy www.konsultacje.um.warszawa.pl, na stronie głównej Urzędu m.st. Warszawy oraz stronach urzędów dzielnic,
- w portalach społecznościowych: na profilu Facebook Pełnomocnika ds. komunikacji rowerowej, Konsultacji Społecznych w Warszawie, Urzędu m.st. Warszawy, a także Zielonego Mazowsza oraz innych organizacji rowerowych,
- na plakatach umieszczonych w wybranych pojazdach komunikacji miejskiej, tablicach ogłoszeniowych Urzędu m.st. Warszawy oraz w wybranych lokalach o profilu rowerowym,
- ulotki były dostępne w kawiarniach o profilu rowerowym oraz w sklepach rowerowych.
- Program był przedmiotem kilku artykułów prasowych, gdzie adresaci konsultacji mogli się dowiedzieć o Programie:
 - TVN Warszawa (30.10.2013): <http://tvnwarszawa.tvn24.pl/informacje.news,ruszyly-konsultacje-w-sprawie-tras-rowerowych,104015.html>
 - Gazeta Stołeczna (5.11.2013): http://warszawa.gazeta.pl/warszawa/1,34862,14895039,Warszawa_jak_Amsterdam_Rowerowe_plany_do_2020_r_.html
 - Transport Publiczny (18.11.2013): <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-lataja-rowerowe-dziury-uda-sie-skleic-sprawna-siec-do-2020-roku-722.html>

3. Działania podjęte w ramach konsultacji

Konsultowane materiały były dostępne w trakcie trwania konsultacji w specjalnym serwisie Urzędu m.st. Warszawy pod adresem:

<http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/nowe-trasy-rowerowe-dla-warszawy>

Opinie mieszkańców były zbierane drogą mailową, pocztową oraz na spotkaniach konsultacyjnych.

E-mail: otrzymaliśmy 53 e-maile od osób indywidualnych oraz 5 od różnych organizacji

Pocztą: otrzymaliśmy 2 pisma w ramach konsultacji społecznych, ponadto 38 pism od organizacji miejskich (dzielnice, jednostki, spółki) w odpowiedzi na nasze pismo z prośbą o opinię.

Punkty i spotkania konsultacyjne: tabela poniżej.

Data	Punkty konsultacyjne			Spotkanie
	8.11.2013	13.11.2013	21.11.2013	28.11.2013
Miejsce	Dom Spotkań z Historią, ul. Karowa 20 (Śródmieście)	Klubokawiarnia Kicia Kocia, ul. Garibaldiiego 5A	Urząd Dzielnicy Białołęka, ul. Modlińska 197	Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61
Dzielnica	Śródmieście	Praga-Południe	Białołęka	Wola
Prowadzący	Łukasz Puchalski	Tamás Dombi	Artur Tondera	Tamás Dombi
Liczba uczestników	ok. 30 osób	ok. 30 osób	ok. 15 osób	43 osoby
Główne wątki	Cele Programu, trasy w Śródmieściu	Trasy na Pradze, przejazdy mostami	Trasy na Zielonej Białołęce	Zebrane wnioski, propozycje zmian

4. Uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji

Liczba e-maili, uczestników na spotkaniach oraz uwag zgłoszonych ustnie wskazuje na potrzebę prowadzenia konsultacji projektów rowerowych. Środowiska rowerowe, ale także niezrzeszeni mieszkańcy mają dużo do powiedzenia na temat infrastruktury rowerowej – zarówno w zakresie stanu obecnego, jak i planów rozwojowych. Atmosfera na spotkaniach była konstruktywna, podobnie jak większość otrzymanych e-maili. W wyniku konsultacji, nastąpiły zmiany w dokumencie, zarówno istotne (np. w zakresie doboru tras) jak i redakcyjne, które poprawiły projekt Programu. Poniżej znajduje się pogrupowanie najczęstszych wątków, w rozbiciu na ogólne i szczegółowe.

4.1. Uwagi o charakterze ogólnym

1. Najczęściej uwagi dotyczyły doboru tras ujętych w Programie. Podkreślić należy, że w Programie jest ujęty tylko wybór tras do realizacji ze względu na:
 - funkcjonalność: łączenie istniejących odcinków w całość i tworzenie sieci najważniejszych tras pod kątem zwiększenia ruchu rowerowego w mieście,
 - wykonalność techniczna i finansowa do 2020 r. (z ograniczeniem propozycji rozwiązań szczególnie kontrowersyjnych, jeśli chodzi o koszty realizacji i potencjalne konflikty z innymi użytkownikami systemu transportowego),
 - zakres ilościowy możliwy do realizacji do roku 2020.

Nie oznacza to, że trasy rowerowe nieujęte w Programie nie będą realizowane. Istnieją bowiem dwa główne rodzaje infrastruktury rowerowej, które, pomimo braku ujęcia w Studium będą realizowane w najbliższych latach:

- infrastruktura lokalna: osiedlowa, dzielnicowa, drogi dla rowerów i pasy rowerowe pełniące funkcje łączące wnętrza dzielnic, kwartałów i osiedli z głównymi trasami rowerowymi, ujętymi w Programie. Takie trasy były najczęściej zgłaszane w ramach uwag do ujęcia w Programie, zapewne w obawie, iż w przypadku ich nieuwzględnienia nie będą realizowane. Brak jest jednak podstaw do takich obaw, co pokazują choćby plany na najbliższy rok: przykładowo pasy rowerowe na ul. Markowskiej, Saskiej i Dickensa.
 - Infrastruktura rowerowa mająca powstać wzdłuż nowych inwestycji drogowych: były one przedmiotem uwag rzadziej, niż trasy lokalne, jednak jest to też bardzo istotna kategoria tras będących w budowie lub w planach, a nieujętych w Programie. Z planów inwestycyjnych na najbliższy okres do tej kategorii przynależą: droga dla rowerów wzdłuż odcinka ulicy Nowolazurowej łączącego dzielnicę Ursus, Włochy i Bemowo lub droga dla rowerów wzdłuż planowanego odcinka ursynowskiego Południowej Obwodnicy Warszawy.
2. Wiele uwag dotyczyło konkretnych rozwiązań projektowych, zaproponowanych w drugiej części Programu (Analiza szczegółowa...). Podkreślić należy, że są to jedynie rekomendacje dla mających powstać szczegółowych projektów inwestycyjnych oraz organizacji ruchu, wykonanych pod kątem obecnego stanu prawnego (zarówno prawa dot. ruchu drogowego, budowlanego jak i prawa miejscowego – m.p.z.p.) oraz faktycznego (zagospodarowanie ulicy, organizacja ruchu itp.). Ostateczny kształt przyszłej infrastruktury będzie zawsze zależał od projektu, który musi uwzględniać stan faktyczny i prawny w chwili podjęcia działań inwestycyjnych – do 2020 roku ów stan może ulec nawet wielokrotnej zmianie.
 3. W trakcie spotkań, ale też w otrzymanych e-mailach zgłoszono wiele uwag krytycznych pod adresem dwóch mostów: Łazienkowskiego i Poniatowskiego oraz braku konkretnych propozycji dla tych odcinków, a także dla Alej Jerozolimskich. Wykonawca opracowania świadomie pominął te odcinki, podkreślając, że bez kompleksowej przebudowy nie uda się wytyczyć na tych fragmentach tras rowerowych wysokiej jakości. Wymagana skala inwestycji jest zaś tak wielka, że nie mieści się w rozsądnych ramach finansowych realizacji Programu. Brak też podstaw, by gruntowna przebudowa tak istotnych fragmentów miasta była przypisana tylko do budżetu rozwoju infrastruktury rowerowej. Ona powinna powstać niejako przy okazji, jako część większych projektów inwestycyjnych traktujących kompleksowo te części miasta.
 4. Analogiczna sytuacja występuje we wschodniej części dzielnicy Białołęka, zwanej potocznie Zieloną Białołęką. Wiele uwag dotyczyło tej części miasta z powodu braku tras w Programie. Układ drogowy w tej części miasta nie jest dostosowany do intensywnej rozbudowy osiedli mieszkaniowych, która tu

następuje od lat 90. Rozwój dróg, w tym też budowę infrastruktury rowerowej blokuje niekorzystne ułożenie działek w pobliżu dróg oraz ich rozdrobnienie i zabudowa, charakterystyczna dla obszarów wiejskich, a także niekorzystne stosunki własnościowe. Wszystko to powoduje, że nowo wybudowane osiedla są skomunikowane z resztą miasta wąskimi drogami, gdzie brakuje miejsca nawet na porządny chodnik, nie mówiąc o jakiegokolwiek infrastrukturze rowerowej, a potencjalne koszty rozbudowy są bardzo wysokie. Dlatego utworzenie tras rowerowych z prawdziwego zdarzenia będzie możliwe dopiero przy okazji przebudowy układu drogowego, np. rozszerzenia ulic albo budowy nowych (np. Trasa Olszynki Grochowskiej).

5. Najwięcej uwag na drugim spotkaniu na Grochowie dotyczyło połączenia południowej części prawobrzeżnej Warszawy korytarzem wzdłuż ul. Grochowskiej, ew. Szaserów. Także wiele uwag mailowych i pisemnych (np. Zielone Mazowsze) dotyczyło tego połączenia. Trasa miałaby zapewnić skomunikowanie między dzielnicami Praga-Południe, Wawer, Wesoła i Rembertów oraz Śródmieściem, za pomocą najbliższych przejezdnych dla rowerzystów mostów: Świętokrzyskiego i Śląsko-Dąbrowskiego. W wyniku konsultacji, do spisu tras dodana została trasa nr 37: Targowa/Jagiellońska-Zamoyskiego-Grochowska-Płowiecka, spełniająca powyższe kryteria.
6. Na spotkaniach wywiązała się żywa dyskusja dotycząca wydzielenia infrastruktury rowerowej. Uczestnicy byli podzieleni na dwie grupy:
 - preferujący szybką jazdę jezdnią, którzy namawiali do rozwiązania ruchu rowerowego w jezdni, poprzez wydzielenie pasów rowerowych albo w ruchu ogólnym przy uspokojeniu ruchu;
 - preferujący bezpieczną jazdę wydzieloną drogą dla rowerów, obawiający się ruchu pojazdów silnikowych na jezdni, którzy namawiali do tworzenia infrastruktury rowerowej poprzez tworzenie oddzielonych dróg dla rowerów.

Podział ten istnieje też wśród ogółu rowerzystów. Wyzwaniem na przyszłe lata będzie spełnienie oczekiwań obu grup, z pozoru wzajemnie się wykluczających. Istnieją jednak przykłady za granicą, gdzie równolegle do wydzielonych dróg rowerowych dopuszczona jest jazda rowerem w jezdni, specjalnie dla rowerzystów preferujących szybszą jazdę i znających dobrze zasady ruchu drogowego.

7. Wiele uwag, zarówno pisemnych, jak i ustnych dotyczyło stanu infrastruktury rowerowej. Dowodzi to skali problemów w tym zakresie i potrzebę rozwiązania możliwości zgłaszania uwag. Podkreślić należy, że wprowadzenie jednolitej infolinii miejskiej (19 115) ułatwi zgłaszanie takich uwag na bieżąco.

4.2. Uwagi szczegółowe

1. W wyniku uwag o słabości zaproponowanych rozwiązań w ciągu ulic Stawki-Muranowska-

Konwiktorska-Sanguszki, trasa nr 15 została zredukowana do łącznika między ul. Okopową oraz Jana Pawła II, pomijając dalszy ciąg trasy ze wstępnej propozycji.

2. Otrzymaliśmy kilka uwag z propozycją wydłużenia trasy wzdłuż ul. Woronicza przez park Królikarnia i ul. Idzikowskiego do Trasy Siekierkowskiej. Przedmiotowe odcinki zostały dodane do trasy nr 29.
3. Otrzymaliśmy wniosek o zastąpienie ciągu ulic Rekrucka-Łysakowska-Kaczeńca w trasie nr 33 ulicą Płowiecką. Ulica Płowiecka została dodana wraz z ul. Grochowską, a przedmiotowy ciąg został usunięty z Programu.
4. Najczęściej powtarzające się wnioski o dodanie tras:
 - Mazowiecka/Jasna-Krucza-Mokotowska, jako alternatywa dla ul. Marszałkowskiej i Traktu Królewskiego – trasa została dodana pod nr 36;
 - Kazimierzowskiej i Krasickiego, jako alternatywa dla al. Niepodległości i ul. Puławskiej. Po dodatkowych analizach, trasa ta została ujęta w Programie pod numerem 38;
 - ulica Krasieńskiego jako połączenie wschodniej części Żoliborza i Bielan z Wisłostradą – dodana jako trasa nr 39;
 - połączenie Wału Miedzeszyńskiego z wewnętrzną częścią Wawra – wnioski były podzielone, proponowano 2 ciągi: ulic Lucerny i Kadetów oraz ulicy Panny Wodnej. Po analizach autorów, pierwsza trasa została dodana pod numerem 40;
 - wzdłuż ulic Dywizjonu 303-Radiowej, jako łącznik Bemowa, Boernerowa i Starych Babic z Wolą i Śródmieściem. Trasa została dodana pod numerem 41;
 - powtarzały się wnioski mailowe i ustne o dodanie tras wzdłuż linii kolejowych. Najczęściej zgłaszano połączenie Ursusa i Włoch w ciągu ulic Orłąt Lwowskich-Traktorzystów-Świerszcza wzdłuż linii grodziskiej pod nr 42, które zostało pozytywnie ocenione przez autorów i dodane do Programu.
5. Najczęściej powtarzające się uwagi dot. korekt tras ujętych w Programie, przekazane do autorów i poprawione:
 - uzupełnienie braków w infrastrukturze wzdłuż ul. Powstańców Śląskich;
 - zmiana przebiegu trasy w ul. Żwirki i Wigury z zachodniego na wschodni;
 - zmiana przebiegu trasy w ul. Czerniakowskiej ze wschodniego na zachodni;
 - dodanie dojazdu ul. Mehoffera do trasy w ul. Modlińskiej.

Otrzymaliśmy wiele uwag redakcyjnych, dotyczących nieścisłości opracowania, błędy językowe, na mapie itd. Były one bardzo pomocne przy uwagach dla Wykonawcy i tworzeniu ostatecznej wersji. Staraliśmy się usunąć wszystkie tego typu błędy, niemniej na pewno trochę ich zostało – w przypadku zauważenia w wersji końcowej, prosimy o kontakt: rowery@um.warszawa.pl.

4.3. Szczegółowy spis uwag oraz ich rozstrzygnięcie z uzasadnieniem

Ip.	Autor	Dotyczy	Treść (pisownia oryginalna)	Rozstrzygnięcie autorów koncepcji	Uzasadnienie
1.	Artur Kowalski	Dodanie trasy	<p>Witam, Zauważyłem dziś mapę planowanych ścieżek rowerowych i niestety widać, że nie "korytarze" są przerywane. Na mapie kolorem niebieskim jest zaznaczona ścieżka wzdłuż ulicy Panny Wodnej (na odcinku od Patriotów do Zasadowej) w Radości. Właśnie ten odcinek jest remontowany (chodniki są już ukończone), ale niestety ścieżka rowerowa przy niej nie powstała :(Dodatkowo jest właśnie budowane przedłużenie Panny Wodnej do Wału Miedzeszyńskiego, ale niestety nie ma wg mapy planowanej tam ścieżki. A byłby to idealna trasa łącząca ścieżkę rowerową na Mozaikowej i Mrówczej z Wisłą. A byłaby to szansa dla mieszkańców Międzyzlesia, Radości, Miedzeszyna, Falenicy na sprawny przejazd w kierunku Wisły. Warto zauważyć, że obecnie nie ma istniejących ani planowych połączeń tych osiedli z Wisłą. Tak więc wnioskuję o wytyczenie wzdłuż ul. Panny Wodnej ścieżki rowerowej łączącej ścieżkę przy Mozaikowej i Mrówczej ze ścieżkami przy Wale.</p>	częściowo uwzględnione	Droga dla pieszych i rowerów na ul. Panny Wodnej będzie realizowana poza Programem. Dodano trasę wzdłuż ul. Lucerny i Kadetów, równoległą do wnioskowanej.
2.	Zbigniew Kaiser	Dodanie tras	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi w sprawie „Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020” zgłaszam wnioski dotyczące rejonu Bielany, Białołęki i Bemowa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dodanie ścieżki po północnej stronie ul. Kasprowicza pomiędzy ulicami Przy Agorze i Nocznickiego - 300m; 2) dodanie ścieżki po północnej stronie ul. Wólczyńskiej pomiędzy ulicami Reymonta i Andersena - 300m; 3) dodanie ścieżki po północnej stronie ul. Wólczyńskiej i w ul. Arkuszowej - do Izabelina - 4500m <p>– w związku z nieznaną perspektywą czasową realizacji ulicy Janickiego i poszerzenia ulicy Wólczyńskiej konieczne jest zapewnienie bezpiecznego dojazdu do Lasek i Izabelina oraz do Puszczy Kampinoskiej; wskazana także modernizacja łącznika w kierunku ul. Loteryjki i ul. Wóycickiego (długość ok. 1000m);</p> <ol style="list-style-type: none"> 4) dodanie ścieżki w ulicach Lindego i Dewajtis prowadzącej od stacji metra Wawrzyszew do Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego - 2000m; 5) dodanie ścieżki w ulicach: Pomorskiej, Klasyków i Bohaterów - łączącej Tarchomin z 	częściowo uwzględnione	Uzupełniono braki w ciągu ul. Powstańców Śląskich. Pozostałe propozycje to trasy o niższym priorytecie.

			<p>pkp/skm Płudy - 3500m;</p> <p>6) dodanie brakujących odcinków traktów nadwiślańskich i łączników do nich w ulicach: Papirusów, Ćmielowskiej, Sprawnej;</p> <p>7) dodanie brakujących odcinków w ulicy Powstańców Śląskich i Radiowej ew. aż do ulicy Połczyńskiej</p> <p>8) zaznaczenie odcinków już istniejących (Kasprowicza i Wólczyńska) i już planowanych (serek bielański)</p> <p>9) uzupełnienie programu o inne niż wskazane trasy dojazdowe do przystanków kolei i skm oraz stacji metra – w pozostałych rejonach miasta</p> <p>Wnioski od nr 1 do 5 proponuję wprowadzić do programu w pierwszej kolejności traktując je jako pilne potrzeby.</p> <p>Załączam mapę z oznaczeniem wnioskowanych tras rowerowych.</p>		
3.	Krzysiek	Dodanie trasy	<p>Najbardziej dziwi mnie ciągły brak ścieżki na docinku Żołnierska - Płatnerska</p> <p>Naprawdę realizacja tego przedsięwzięcia do najtrudniejszych raczej nie należy a napewno usprawniła by komunikację rowerową z/do Rembertowa.</p> <p>Krzysiek</p>	uwzględnione	Trasa wzdłuż ciągu Marsa do Rembertowa planowana do realizacji w ramach Programu.
4.	Chusé Loís VILLACAMPA VAREA	Zmiana tras w programie	<p>Dzien dobry,</p> <p>jako mieszkaniec (placacy podatki) dzielnicy Wesolej chciałbym powiedzieć, że bardziej mi zależy na dobrej sieci rowerowej w obszarze dzielnicy Wesolej niż na połączeniu Wesolej z Centrum Warszawy (nie ma sensu w życiu codziennym jeździć z Wesolej do Centrum Warszawy rowerem).</p> <p>Dlatego szczerze mówiąc nie jestem za inwestowaniem w trasę rowerową wzdłuż Traktu Brzeskiego, wolalbym jednak żeby były dobre połączenia z centrum Wesolej do Starej Miłosnej oraz do Zielonej. Bardzo często szkoła, przedszkole, sklep czy inne rzeczy są w innej strefie Wesolej, a uważam, że gdyby była dobra sieć szlaków rowerowych więcej ludzi jeździłoby na rowerze w Wesolej.</p> <p>W zaproponowanym projekcie ani jeden obiekt publiczny w Wesolej nie jest połączony, co moim zdaniem wynika z tego, że władze Warszawy myślą na poziomie miasta a nie na poziomie dzielnicy. Dzielnice jak Wesola mają swoją specyfikę, i to trzeba wziąć pod uwagę. Dużo ludzi mieszka w centrum Wesole, ma na przykład szkoła w Zielonej, a jeździ do pracy pociągiem z ul. Głowackiego.</p> <p>Proponuję zatem przede wszystkim trasę rowerową przez całe Praskie Pułki aż do Starej Miłosnej, trasę na całej ulicy Głowackiego aż do Zielonej, oraz trasę na ul. Armii Krajowej. Przydałaby się też jakaś stacja rowerowa przy stacji PKP w Wesolej. To byłoby mądre alokowanie pieniędzy Warszawiaków z Wesolej.</p>	częściowo uwzględnione	Trasa wzdłuż ul. 1. Praskiego Pułku jest planowana do realizacji poza Programem. Pozostałe propozycje to trasy lokalne, więc nie mogły zostać uwzględnione w Programie.

			W razie wątpliwości jestem oczywiście do dyspozycji. Pozdrawiam.		
5.	Krzysztof Kuciński	Dodanie tras	<p>Witam</p> <p>Cieszę się, że powstaje jednolity program dla rowerzystów.</p> <p>Po wstępnych przejrzeniu materiału mam kilka uwag.</p> <p>Podczas realizacji programu należy w pierwszej kolejności uwzględnić "przerwy" w ciągach rowerowych, dotyczy to utrudnień na skrzyżowaniach a także braku drogi rowerowej na krótkich odcinkach. Przykładem może być Praga Południe. Ostatnio oddano do użytku odcinek drogi rowerowej między ul. Umińskiego a Promenadą, jednak brakuje ok. 200 m na ul. Umińskiego, by droga połączyła się z istniejącą trasą na ul. Bora-Komorowskiego. Ten odcinek nie został uwzględniony w projekcie. Niedawno został zmodernizowany obszar wokół jez. Balaton i powstały drogi rowerowe. Brakuje ok. 40 m odcinka przy ul. Kapelanów Armii Krajowej i nie ma połączenia rowerowego między ul. Nowaka-Jeziorańskiego a al. Stanów Zjednoczonych.</p> <p>Drugą zasadniczą sprawą są drogi rowerowe przez Wisłę. Przejazd mostem Poniatowskiego rowerzysty w godzinach szczytu powoduje znaczne ograniczenie ruchu samochodowego, gdyż dwupasmowa jezdnia jest w połowie zarezerwowana na transport publiczny. Czy jest szansa na udrożnienie ruchu na mostach?</p> <p>Mam prośbę, aby zwiększyć liczbę stacji Veturilo na Pradze Południe. Na ponad 100 tys. Goławiu nie ma żadnej stacji a zapotrzebowanie jest spore. W dzielnicy są dwie stacje, które są zlokalizowane poza drogami rowerowymi. Jedna, przy ul. Wersalskiej, można nazwać lokalną, bo jest także oddalona od komunikacji miejskiej. Jeśli można, proponowałbym lokalizacje: na skrzyżowaniu Bora-Komorowskiego i Umińskiego, przy skrzyżowaniu Bora-Komorowskiego i Fieldorfa, na pl. Szembeka, przy rondzie Wiatraczna.</p>	częściowo uwzględnione	W Programie uwzględniono trasę przez most Poniatowskiego, jednak ze względu na skomplikowanie zakresu tej inwestycji, brak jest szczegółowych propozycji. Pozostałe uwagi nie dotyczą Programu (lokalne trasy oraz Veturilo).
6.	Agnieszka Stańczak	Dodanie trasy	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Ponownie chciałabym powrócić do tematu ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Żwirki i Wigury.</p> <p>Jesienią podjęto temat takiej ścieżki. Wiosną nadeszła, uruchomiono program warszawski rower publiczny, a prac nie widać.</p> <p>Taka ścieżka jest niezbędna, szczególnie w przypadku zapowiadanej likwidacji linii autobusowej 175, gdyż korzystaliby z niej na pewno studenci...</p> <p>Z poważaniem Agnieszka Stańczak</p>	uwzględnione	Droga dla rowerów (DDR) wzdłuż ul. Żwirki i Wigury jest planowana w ramach trasy nr 8.
7.	Konrad	Dodanie trasy	Witam,	uwzględnione	Braki wzdłuż ul. Powstańców

	Rydzewski		<p>Mam pytanie/sugestie dotyczące rozpatrywanych odcinków, i tego że na niektórych z nich zakładany stopień pokrycia trasami rowerowymi jest mniejszy niż 100%. Jeśli tworzymy ciągi rowerowe nie powinny być one przerywane - w analizie niestety nie podano przyczyn zachowania przerw w niektórych odcinkach - interesują mnie zwłaszcza dwa:</p> <p>Reymonta - Powstańców Śląskich - tutaj przerwa ma pozostać na ul Powstańców Śląskich (Morcinka - Radiowa, Górczewska - Sternicza, ul. Łopuszańska i ul. Hynka (Jutrzenki- Żwirki i Wigury) - proszę o podanie przyczyn pozostawienia tych luk i sensu tego ciągu z takimi lukami (poruszam się tymi odcinkami codziennie między Bemowem i Służewcem, odcinkami jeździ bardzo wielu rowerzystów dojeżdżających do pracy/z pracy w biurowym zagłębiu na Służewcu)</p> <p>Al. Jerozolimskie - al. 3 Maja - most Poniatowskiego - Waszyngtona - tutaj pokrycie ma wynieść 51% - brakuje kluczowego odcinka centralnego od Okopowej po rondo Waszyngtona. I znowu muszę zapytać o przyczyny pozostawienia takiego stanu rzeczy</p>		<p>Śląskich zostały uzupełnione. Odcinek wzdłuż Łopuszańskiej i Hynka nie został ujęty w Programie ze względu na konieczność przekroczenia torów WKD. Al. Jerozolimskie uwzględnione w opracowaniu, lecz ze wskazaniem do kompleksowego rozwiązania wykraczającego poza Program.</p>
8.	Bartosz Rozbiewski	Dodanie tras	<p>Dzień dobry,</p> <p>po zapoznaniu się z Programem rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020, w ramach konsultacji społecznych, poniżej zamieszczam swoje uwagi do dokumentu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proszę o włączenie do programu rozwoju tras rowerowych ścieżki w ul. Wólczyńskiej i realizację ścieżki. Ścieżka może połączyć ścieżkę w ul. Żeromskiego ze ścieżką w ul. Wóycickiego. 2. Proszę o włączenie do programu rozwoju tras rowerowych ścieżki wzdłuż Wisły na Bielanach na odcinku od Trasy Mostu Północnego, w północnym kierunku do istniejącego fragmentu ścieżki i realizację ścieżki. Aktualnie brakuje fragmentu ścieżki wzdłuż Wisły od Trasy Mostu Północnego do istniejącej ścieżki (która istnieje wzdłuż Wisły od okolic ul. Papirosów). Rozwój ścieżek nad Wisłą był priorytetem miasta st. Warszawy. W dzielnicy Bielany brakuje niewielkiego fragmentu żeby ścieżka wzdłuż Wisły była ciągła. 3. Proszę o uwzględnienie w Programie będącego już w trakcie realizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na całym odcinku Wisły w Warszawie, w tym, wliczając postulat zawarty w pkt. 1. 3. Proszę o włączenie do programu rozwoju tras rowerowych ścieżki wzdłuż Wisły na terenie Białoleki od Trasy Mostu Północnego do północnej granicy Warszawy i realizację ścieżki. Aktualnie bardzo dużo rowerzystów jeździ od Trasy Mostu Północnego w kierunku północnej granicy Warszawy. Rowerzyści jeżdżą po wale wzdłuż Wisły. Teren jest mały bo jest to bardzo popularne miejsce na spaceru mieszkańców Białoleki. Proszę o zrobienie w tym terenie ścieżki rowerowej. Inwestycja wymaga uzgodnień z zarządcą wału ale jest realna do zrealizowania. W urzędzie 	nieuwzględnione	<p>Program nie zawiera wszystkich tras i dróg planowanych do realizacji do 2020 r.</p> <p>– jest to wybór tras o znaczeniu sieciowym. Wszystkie odcinki zawarte w Programie znajdują się również w Studium.</p>

			<p>zapoznałam się z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Kępy Tarchomińskiej i wzdłuż wału projektowana jest ścieżka. Projekt planu został uzgodniony z RZGW.</p> <p>Ścieżka jest bardzo potrzebna bo w tej części Białoleki okolice Wisły są najchętniej wybieranym terenem rekreacyjnym. Rowerzyści jeżdżą wzdłuż wału aby dostać się do atrakcyjnych miejsc położonych w okolicach Warszawy - Pałac w Jabłonnej, Modlin.</p> <p>4. Ścieżki rowerowe to "sieciov" element infrastruktury miejskiej. Przedstawiony program rozwoju ścieżek nie stanowi w wielu miejscach systemu, a jedynie pojedyncze odcinki niepołączone z resztą układu dróg rowerowych. Proszę o skorygowanie Programu w taki sposób, aby planowane ścieżki w największym stopniu stanowiły sieć i łączyły się ze sobą.</p> <p>5. Proszę o doprowadzenie do zgodności Programu ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, które określa politykę przestrzenną Warszawy, w tym w zakresie dróg rowerowych. Po analizie obu dokumentów stwierdzam, że przedstawiony Program nie jest zgodny ze Studium UiKZP m.st. Warszawy czego przykładem są m.in. wymienione odcinki ścieżek przedstawione w pkt 1-4, także wiele innych fragmentów. Biorąc pod uwagę niedługi horyzont czasowy Programu (2020) wnioskuję o korektę Programu w oparciu o planowaną sieć dróg rowerowych zawartą w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (rysunek nr 18 - komunikacja zbiorowa - http://www.architektura.um.warszawa.pl/sites/default/files/files/rysunek_studium_18.pdf) z przyjęciem najwyższego priorytetu dla odcinków "wylotowych" z miasta w kierunkach atrakcyjnych turystycznie oraz kierunków łączących obszary zurbanizowane z terenami rekreacyjno-wypoczynkowymi w obrębie miasta, w tym z obszarami leśnymi, a także dla odcinków dróg rowerowych, które w przedstawionym programie nie łączą się z resztą układu. Dokument Studium UiKZP m.st. Warszawy jest wiążący dla organów miasta przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zatem należy dążyć do koordynacji planowania różnych jednostek miejskich również w dziedzinie dróg rowerowych.</p> <p>W załączeniu, jako pomoc, przesyłam fragment Załącznika nr 2 do Programu z naniesionymi planowanymi ścieżkami rowerowymi w Studium UiKZP m.st. Warszawy (rysunek nr 18 - komunikacja zbiorowa)</p>		
9.	Bogna Chmielewska	Dodanie tras	<p>Dzień dobry,</p> <p>bardzo się cieszę z rozwoju ścieżek ale mam też pytanie.</p> <p>Mieszkam na Pradze Płd. - Międzynarodowa, pracuję w Centrum.</p> <p>Jak mogę się tam przedostawać? Nie jest nawet planowane połączenie Zielenieckiej z mostem Świętokrzyskim. Mnie te zmiany niewiele zmieniają.</p>	uwzględnione	W Programie znajduje się most Poniatowskiego, jednak ze względu na skomplikowanie zakresu tej inwestycji, brak jest

					szczegółowych propozycji.
10.	Magdalena Sidorowicz	Dodanie tras	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Przeanalizowałam załączone na stronie dokumenty tras rowerowych i stwierdzam, że prawobrzeżna Warszawa jest traktowana po macoszemu, a to błąd, ponieważ największe korki są właśnie na drogach dojazdowych, co dotyczy również Wesołej, Wawra i okolic, a które to okolice, a w zasadzie ich mieszkańcy są wyposażeni w rowery, bo otaczają ich tereny zielone, lasy, parki, etc.</p> <p>Poza tym z uwagi na poziom szkół w okolicy większość dzieci dojeżdża do szkół w obrębie dzielnic lub znaczna część poza nie. Jeśli sprawdzą Państwo statystyki to bardzo duża część dzieci tzw. "rejonowych" nie chodzi do szkół rejonowych, a są wożeni przez rodziców do innych szkół w dzielnicach centralnych, tj. Saska Kępa, Śródmieście, Mokotów lub też dzieci starsze dojeżdżają same ulomną w tym kierunku komunikacją miejską.</p> <p>Poza tym w dzielnicach centralnych mimo, że ścieżek też nie ma, łatwiej jest się przemieścić rowerem niż pokonać nim kilka mostów/bardzo ruchliwych 3 pasmowych ulic przez młodego człowieka. W tej chwili jest to z tamtej strony Wisły praktycznie nie realne! Wiem coś o tym, bo mieszkałam tam kilka długich lat i nie raz próbowałam korzystać z roweru dojeżdżając do pracy, ale było to tak trudne/niebezpieczne, że z tego zrezygnowałam.</p> <p>Mimo, że tam już nie mieszkam, wiem jaki to jest problem po tej stronie Wisły. W ostatnim miesiącu pojawiła się ścieżka wzdłuż ulicy Ostrobramskiej, tu rozumiem, że będzie ciąg dalszy i super, ale dotrzeć do tej ścieżki z Anina, Wesołej, Marysina Wawerskiego NIEREALNE przez dzieci!!!</p> <p>Jeśli życzą sobie Państwo podpisy pod listą dostarczymy. Jeśli jednak możecie pochylić się nad tym wnioskiem będziemy wdzięczni. Tamta strona też chce korzystać z możliwości jakie dała nam Unia.</p> <p>Proszę o informację zwrotną.</p>	uwzględnione	Dodano trasę wzdłuż ul. Grochowskiej.
11.	Renata Kornicka	Zmiana rozwiązań zaproponowanych w programie	<p>Dzień Dobry,</p> <p>Chciałabym zgłosić swoje uwagi do „Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020”</p> <p>– Trasa „Okopowa</p> <p>– Poleczki”, a dokładnie odcinek na ulicy Raszyńskiej.</p> <p>Propozycja firmy TransEko umieszczona pod adresem http://konsultacje.um.warszawa.pl/sites/konsultacje.um.warszawa.pl/files/program_rozwoju_tras_rowerowych_16_10_v3_0.pdf</p> <p>Propozycja firmy TransEko dla tej trasy zakłada w całości ruch rowerowy poza jezdnią,</p>	uwzględnione	Dodano jako wariant realizacji obustronne pasy rowerowe.

			<p>bez pasów rowerowych i uspokojenie ruchu [strona 77]. Na ulicy Raszyńskiej można wyznaczyć pasy rowerowe w obu kierunkach: – na odcinku Filtrowa – AL. Jerozolimskie likwidacja 1 pasa jezdni nie wpłynie na obniżenie płynności ruchu samochodowego. Poprzedzająca Ul. Krzyckiego ma tylko 2 pasy ruchu, więc nie ma większego uzasadnienia dla 3 pasów ruchu na kolejnym, krótkim [kilkusetmetrowym] odcinku Raszyńskiej. - w przeciwnym kierunku do Pomnika Lotnika są obecnie 2 pasy jezdni i dodatkowo jest rezerwa na jezdni, która może być wykorzystana na pas rowerowy bez wpływu na ruch samochodowy. Zalety zastosowania pasów rowerowych na Raszyńskiej: 1. Niskie koszty inwestycji 2. Szybkość realizacji inwestycji 3. Kompleksowe rozwiązanie - dla obu kierunków jazdy [projekt TransEko zakłada tylko wschodnią część] 4. Brak konieczności likwidacji miejsc parkingowych [zakłada to projekt TransEko] 5. Brak konieczności likwidacji zieleni [zakłada to projekt TransEko] 6. Uspokojenie ruchu na ulicy – obecnie samochody przekraczają dopuszczalną prędkość 50 km na godzinę na takim krótkim odcinku i często dochodzi do wypadków. 7. Brak negatywnego wpływu na ruch samochodowy Niestety, nie znajdują żadnych racjonalnych przesłanek dla zastosowania propozycji firmy TransEko. Bardzo proszę o ponowną analizę dla tego odcinka i informacje zwrotną w tej sprawie.</p>		
12.	Wojciech Belka	Dodanie tras	<p>Kilka uwag do projektów ścieżek rowerowych w Warszawie. 1. Dziękuję za zaprojektowanie budowy ścieżek wzdłuż ulicy Czerniakowskiej. Szczególnie potrzebna jest tam ścieżka pomiędzy mostem Poniatowskiego a trasą mostu sikierkowskiego. Także dziękuję za projekt modernizacji ścieżki od mostu Poniatowskiego aż przez okolice mostu Grota do Bielan. 2. Jedna uwaga ogólna - przydałaby się w Warszawie trasa (trasy) rowerowa będąca trasą przelotową, najlepiej z dwoma pasmami i bezkolizyjnymi skrzyżowaniami. Dziś można to nazwać marzeniem ściętej głowy, ale taka trasa byłaby właściwym kręgosłupem rowerowym miasta. 3. Z niepokojem obserwuję brak projektowanych ścieżek na Młocinach w okolicach</p>	częściowo uwzględnione	Dodano trasę wzdłuż ul. Pułkowej. Pozostałe propozycje to trasy lokalne, więc nie mogły zostać uwzględnione w Programie.

			<p>ulic: Encyklopedycznej, Królowej Jadwigi, Żubrowej. Nie ma porządnego połączenia rowerowego Warszawy z Łomiankami lub Puszcą Kampinoską. Biegące z Bielan ścieżki rowerowe kończą się koło huty, przy metrze Młociny, a one tam się powinny właściwie zaczynać w kierunku zachodnim. Proponuję takie wyjścia: ścieżka rowerowa z metra Młociny wzdłuż ulicy Zgrupowania AK Kampinos do Encyklopedycznej i dalej w kierunku Lasu "Nowa Warszawa" gdzie można już dostać się do niebieskiego szlaku turystycznego i dalej do Puszczy Kampinoskiej; drugi sposób to wytycznie "eksterytorialnej" ścieżki przez teren huty z wylotem w okolicach rezerwatu Syberia, dalej tak jak wyżej. Potrzebna jest też ścieżka wzdłuż ulicy Pułkowej od McDonalda do Łomianek po północnej stronie (po południowej można od biedy korzystać z pobocza choć nie wiem czy to bezpieczne i legalne).</p> <p>4.Jeszcze ogólnie: Niech budowane nowe ścieżki nie będą tylko wydarzeniem PR-owym, niech one będą użyteczne, trwałe i wygodna dla rowerzystów. Dobrze że nowe ścieżki buduje się asfaltowe a nie kostkowe, dobrze aby były jakoś odgródzone od ciągów pieszych, żeby się nie musieć "bić" o miejsce na takiej ścieżce z pieszymi. No i największa zakąła: niech się ścieżki nie urywają gdzieś bez sensu. Niech tworzą całe ciągi. Nie chodzi o to, żeby wykazać się wybudowanie kolejnych X kilometrów ścieżek rowerowych, ale chodzi o to, aby stworzyć logiczne i sprawne ciągi rowerowe, którymi można przejechać od A do B.</p>		
13.	Jan Kutner	Dodanie tras	<p>Szanowni Państwo</p> <p>Jakie działania można podjąć by doszło do realizacji: korytarz północ-południe (Ursynów - Piaseczno)?</p> <p>Dwa odcinki: ul.Rybitwy</p> <p>–ul. Maryli oraz ul.6 Sierpnia</p> <p>– ul.Kuropatwy?</p> <p>Uważam, że jest to jeden z ważniejszych punktów planu modernizacji.</p>	uwzględnione	Trasa wzdłuż ul. Puławskiej znalazła się w projekcie Programu i jest przewidziana do realizacji do 2017 roku, za pomocą środków UE (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne)
14.	Agnieszka Sulenta	Dodanie tras	<p>Dzień dobry,</p> <p>po zapoznaniu się z Programem rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020, w ramach konsultacji społecznych, poniżej zamieszczam swoje uwagi do dokumentu:</p> <p>1. Proszę o włączenie do programu rozwoju tras rowerowych ścieżki w ul. Wólczyńskiej i realizację ścieżki. Ścieżka może połączyć ścieżkę w ul. Żeromskiego ze ścieżką w ul. Wóycickiego. Proszę o ww. ścieżkę gdyż często poruszam się rowerem po terenie Bielan i bardzo brakuje ścieżki rowerowej w ul. Wólczyńskiej.</p> <p>2. Proszę o włączenie do programu rozwoju tras rowerowych ścieżki wzdłuż Wisły na Bielanach na odcinku od Trasy Mostu Północnego, w północnym kierunku do istniejącego fragmentu ścieżki i realizację ścieżki. Aktualnie brakuje fragmentu ścieżki</p>	niewzględnione	Program nie zawiera wszystkich tras i dróg planowanych do realizacji do 2020 r. – jest to wybór tras o znaczeniu sieciowym.

			<p>wzdłuż Wisły od Trasy Mostu Północnego do istniejącej ścieżki (która istnieje wzdłuż Wisły od okolic ul. Papirusów). Rozwój ścieżek nad Wisłą był priorytetem miasta st. Warszawy. W dzielnicy Bielany brakuje niewielkiego fragmentu żeby ścieżka wzdłuż Wisły była ciągła.</p> <p>3. Proszę o włączenie do programu rozwoju tras rowerowych ścieżki wzdłuż Wisły na terenie Białoleki od Trasy Mostu Północnego do północnej granicy Warszawy i realizację ścieżki. Aktualnie bardzo dużo rowerzystów jeździ od Trasy Mostu Północnego w kierunku północnej granicy Warszawy. Rowerzyści jeżdżą po wale wzdłuż Wisły. Teren jest mały bo jest to bardzo popularne miejsce na spacer dla mieszkańców Białoleki. Proszę o zrobienie w tym terenie ścieżki rowerowej. Inwestycja wymaga uzgodnień z zarządcą wału ale jest realna do zrealizowania. W urzędzie zapoznałam się z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Kępy Tarchomińskiej i wzdłuż wału projektowana jest ścieżka. Projekt planu został uzgodniony z RZGW.</p> <p>Ścieżka jest bardzo potrzebna bo w tej części Białoleki okolice Wisły są najchętniej wybieranym terenem rekreacyjnym. Rowerzyści jeżdżą wzdłuż wału aby dostać się do atrakcyjnych miejsc położonych w okolicach Warszawy - Pałac w Jabłonnej, Modlin.</p>		
15.	Robert Bielski	Dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>W związku z planem ścieżek do 2020r. przedstawionym w mediach, chciałbym zwrócić uwagę na brak ścieżek rowerowych na Zielonej Białolece. Szczególnie mam na myśli ulice Ostródzka, Berensona, Skarbka z Gór i Głębocka (w części ZB). Z przykrością stwierdzam, że nie ma planowanej ścieżki na wymienionych ulicach, które prowadzą do najbliższej trasy rowerowej przy ul. Toruńskiej.</p> <p>W tej okolicy powstało ostatnio bardzo dużo nowych osiedli i nowe bloki dalej są budowane. Dojazd ulicą Ostródzką na rowerze jest obecnie bardzo niebezpieczny.</p>	niewzględnione	<p>Ulice Zielonej Białoleki są skomplikowane dla poprowadzenia ruchu rowerowego. Są wąskie, a wzdłuż ulic ciągną się małe działki prywatne. Układ drogowy w tej części miasta nie jest dostateczny na dzień dzisiejszy, ale plany przebudowy są obecnie jeszcze za mało konkretne, aby uwzględnić je w Programie. Podczas ew. budowy nowych dróg (np. Trasa Olszynki Grochowskiej) drogi rowerowe powstaną obligatoryjnie.</p>
16.	Witek Kruk	Dodanie tras	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>przesyłam uwagi do programu budowy dróg rowerowych w mieście Warszawa.</p>	częściowo uwzględnione	<p>1. Trasa wzdłuż ul. Puławskiej znalazła się w projekcie</p>

		<p>Wniosek 1. załączony plik budowa DDR wzdłuż ulicy Puławskiej Wniosek 2. załączony plik opracowania do poprawek na ul. Poleczki.</p> <p>Wniosek 3. budowa obustronnej drogi rowerowej wzdłuż ul. Rzymowskiego poprzez połączenie obecnych dróg DDR w ciągu dolinki służewieckiej z ul. Wołowska.</p> <p>Wniosek 4. budowa DDR obustronnej wzdłuż ul. Marynarskiej, Hynka i Łopuszańskiej.</p> <p>Wniosek 5. Wymuszenie przez miasto Warszawa na inwestorze GDDKIA WARSZAWA budowy DDR na Węźle Marynarska, budowy obustronnych DDR na tym węźle . Przykładów rozwiązań dla węzła jest wiele z autostrad niemieckich, holenderskich, włoskich, duńskich. Autostrad ze względu na sposób rozproszczenia ruchu samochodowego przez GDDKIA WARSZAWA na tym węźle.</p> <p>Wniosek 6. Obligatoryjne wprowadzenie do zalecanych zasad budowy dróg rowerowych w mieście Warszawa następujących poprawek.</p> <p>a) budowa zawsze dwukierunkowych dróg rowerowych</p> <p>b) likwidacja absurdalnych znaków koniec DDR na przejazdach dla wjazdów do posesji prywatnych</p> <p>c) bezwzględne przestrzeganie skrajni: przystanki, słupki znaków drogowych, przesła, słupki zabezpieczające przed wjazdem na DDR, wymuszenie w miarę możliwości budowy opaski bez krzaków 30-40 CM odgradzającej DDR od chodnika i jezdni.</p> <p>d) Wprowadzenie tych zasad dla wszystkich dróg w mieście Warszawa: bez względu na bezpośredniego zarządcę drogi: miasto, województwo, marszałek, gddkia Warszawa.</p> <p>c) Bezwzględne przestrzeganie wysokości wjazdu na drogę rowerową. Nie 3-5 cm ale maksymalnie 0,5 cm.</p> <p>Wniosek 7. Z&Z poprzez ogłoszenie przetargu na budowę DDR dla odcinków min. 50 km. To pozwoli zaoszczędzić czas dla osób zarządzających programem i przyspieszy z 10-12 lat do 2-3 lat budowę kluczowych dla systemu dróg rowerowych.</p> <p>Wniosek 8. Unikanie do maksimum wpychanie rowerzystów i budowę DDR na obecnych drogach dla samochodów. Taka postawa powoduje dyskryminację dla pozostałych użytkowników DDR: dzieci które mogłyby samodzielnie poruszać się przez cały rok do szkół oraz starszych osób które na rowerze nie zachowują się na rowerze tak stabilnie jak młodzi ludzie. Wiele DDR w miastach kolenderskich dodatkowo jest z tego względu zabezpieczone klasyczną barierą energooszczędną odgradzającą użytkowników DDR od samochodów.</p> <p>Wniosek 9. Wprowadzenie słuz dla rowerów. na jak największej ilości dróg o przekroju 2x2, 2x3.</p> <p>Wniosek 10. Budowa dróg rowerowych wzdłuż wszystkich dróg o przekroju 2x3 (to najbardziej niebezpieczne drogi) Wniosek 11. Współpraca z jednym z dostawców map</p>		<p>Programu i jest przewidziana do realizacji do 2017 roku, za pomocą środków UE (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne)</p> <p>2. Uwaga poza zakresem Programu.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Trasa o priorytecie po 2020 roku.</p> <p>5-12. Poza zakresem Programu.</p> <p>13. Trasy o priorytecie po 2020 roku.</p> <p>14. Została dodana trasa wzdłuż kolejowej linii grodziskiej (42 Orląt Lwowskich-Traktorzystów-Świerszcza).</p>
--	--	---	--	---

			<p>dla miasta Warszawa w aktualizacji DDR dla miasta Warszawa mającego na celu rozpowszechnie informacji celem przekonania jak największej ilości mieszkańców Warszawy do korzystania z DDR i korzystania z Roweru.</p> <p>Wniosek 12. Współpraca z ościennymi gminami w celu połączenia ich systemu DDR z Warszawskim system DDR.</p> <p>Wniosek 13. Połączenie nowej DDR wzdłuż S79 z ul. Puławską poprzez dobudowanie wiaduktu rowerowego po północnej stronie węzła Lotnisko, Wniosek 14. Jest to chyba najciekawsza propozycja. Całe miasto przeszyte jest liniami kolejowymi. Ich struktura i sposób prowadzenia wyznacza niezwykle proste ciągi komunikacyjne. Co więcej każdy z nich jest wzmocniony wałami kolejowymi po obu stronach torów. Dla przykładu można połączyć Żwirki i Wigury DDR z południowym Mokotowem i Ursynowem oraz ul. Baletową poprzez wybudowanie po wschodniej stronie wału kolejowego DDR na całej długości. Służę opracowaniem w tym zakresie. Dalej od Żwirki i Wigóry prowadzi identyczny wał do Al. Jerozolimskich i Dworca zachodniego, czy Piastowa/Ursusa/Włoch. Jak jest przewaga tego rozwiązania. ZEROWA KOLIZJA z wjazdami na posesje prywatne, prawie zerowa kolizja ze skrzyżowaniami. JEST TO DOSKONAŁE ROZWIĄZANIE dla Tranzytowych Dróg Rowerowych.</p> <p>Jestem 4 letnim całorocznym użytkownikiem DDR w mieście Warszawa bez względu na pogodę. Ze względu na prędkość z jaką się poruszam 25-40 km/h poruszam się tylko na jezdni głównej. z racji braku DDR na większości głównych dróg miejskich. Jest to niezwykle niebezpieczne. Na tyle duże że z pośród 5 osób które dojeżdżały rowerami do pracy tylko ja pozostałem na rowerze. pozostałe 3 osoby przesiadły się do samochodów po wypadkach na rowerze na drogach głównych w naszym mieście. Jedna osoba przesiadła się na skuter uznając jego wyższość nad rowerem tylko z powodu możliwości uniknięcia wypadku poprzez przyspieszenie skuterem przed najeżdżającym samochodem. Obecnie w tym samym czasie poruszam się w gronie 10-15 rowerzystów na Puławskiej. Jak myślę byłaby ich kilkaset razy więcej gdyby Puławska zapewniała odpowiednie bezpieczeństwo. Jak również Rzymowskiego, która obecnie przedstawia opłakany stan. Rzymowskiego to zdezelowany chodnik po obu stronach i brak DDR po obu stronach tej ulicy. A stanowi główny wjazd do dzielnicy biurowej z kilku dzielnic Warszawy: Ursynowa, Goławia, Mokotowa, Piaseczna i wschodnich miejscowości podwarszawskich.</p>		
17.	Grzegorz Wiśniewski	Dodanie tras	<p>Witam serdecznie,</p> <p>Z uwaga zapoznałem się z załącznikami projektu tras rowerowych.</p> <p>Zauważyłem, że kolorem czerwonym - oznaczonym na legendzie jako infrastruktura planowana - pociągnięta jest trasa rowerowa na skrzyżowaniu Dolna Służewiecka/Rzymowskiego - Puławska.</p>	nieuwzględnione	Most nad Potokiem Służewieckim wymaga kompleksowej przebudowy, aby można było tam poprowadzić drogę rowerową

			<p>I pociągnięta jest śladem... schodów. Stromych i długich schodów. Szczerze mówiąc nie bardzo wyobrażam sobie, żeby takie rozwiązanie niekomicznie dawało się dołączyć do projektu, którego szczytnym celem jest "jest stworzenie spójnego systemu tras rowerowych." Nie spotkałem się jeszcze na świecie ze szlakami rowerowymi prowadzonymi po schodach (extreme biking nie wchodzi tutaj raczej w grę).</p> <p>Tym bardziej, że dotyczy to najistotniejszej południowej osi rowerowej - łączącej Ursynów z dzielnicą biurowców na Służewcu. Tą trasą ekologicznie i wygodnie mogłaby poruszać się z wykorzystaniem rowerów - przy w miarę sprzyjającej pogodzie - znaczna liczba ludzi. Schody i komplikowanie trasy widoczne na planie odstraszą od tego pomysłu większość użytkowników, poza najbardziej zatwardziałymi.</p> <p>Wydawało mi się do niedawna, że premiowane jest rozwiązanie poprowadzenia trasy istniejącym szlakiem przez tunel potoku służewieckiego. Byłaby to inwestycja dalece prostsza, więc tańsza w realizacji - oraz bez porównania bardziej atrakcyjna niż schody za schodami niezliczone przejścia dla pieszych jakie proponuje plan w wersji zaprezentowanej na stronie.</p> <p>Obawiam się, że pozostawienie czy nawet kosztowna rewitalizacja ścieżki po szlaku zaproponowanym w projekcie nie spowoduje najmniejszego wzrostu zainteresowania korzystaniem z roweru na tej trasie.</p> <p>Zdecydowane i promujące trasy rowerowe rozwiązanie zapewni jedynie przebicie się szlakiem na wprost pod ulicą Puławską - a tunel potoku służewieckiego wydaje się do tego idealnie dostosowany.</p>		<p>– to zadanie nie zostało ujęte w Programie. Program zakłada dostosowanie tunelu pieszego do ruchu rowerów (pochylnie).</p>
18.	Stefan Bobrowski	Dodanie tras	<p>dzień dobry,</p> <p>Korzystając z możliwości, chciałbym zaproponować kilka dodatkowych rozwiązań usprawniających komunikację rowerową w Warszawie. Głównie po lewej stronie Wisły - Targówek i Praga Północ.</p> <p>Pierwsza dotyczy połączenia dwóch ścieżek rowerowych: pierwsza idąca wzdłuż ul. Odrowąża i kończąca się na rondzie Żaba, druga idąca ul. Starzyńskiego od Ronda Starzyńskiego i kończąca się na ul. Namysłowskiej. Połączenie ich jest konieczne, chociaż wiem, że trudne z racji na obecną zabudowę. Przez rondo Żaba codziennie przejeżdżają setki, a w ciepłe i wolne dni tysiące rowerzystów z Bródna, Zacisza, Targówka Mieszkaniowego i części Białołęki. Tunel pod torami kolejowymi jest jedynym możliwym przejazdem do centrum Warszawy w najbliższej okolicy. następny przejazd to Most Grota - kompletnie nie nadający się w chwili obecnej do ruchu rowerowego, następny, to ul. Radzywińska. Większość rowerzystów, żeby dostać się do Centrum korzysta z Mostu Gdańskiego. Chcąc dojechać do ścieżki rowerowej muszą pokonać wąski przesmyk (teraz z barierkami wymuszającymi zatrzymanie pojazdów - które w przypadku korzystania z długiego cargo bike'u są niemożliwe do pokonania) i jechać</p>	uwzględnione	Trasa ujęta w Programie (korytarze nr 5 i 14).

			<p>część trasy chodnikiem.</p> <p>Druga opcja i moja propozycja to przejechanie ul. 11 listopada i Ratuszową do Mostu Śląsko Dąbrowskiego. W prezentowanym planie fragment ten jest uwzględniony i planujecie rowerowe inwestycje (super!!). zakładacie jednak połączenie tych ulic z Wybrzeżem Helmskim (i bardzo dobrze, bo będzie możliwość bezpiecznego dostania się do nadwiślańskiej ścieżki), ale ważne jest też połączenie tego fragmentu z mostem Śląsko Dąbrowskim. Moja propozycja jest taka, żeby od skrzyżowania ul. Jagiellońskiej i Ratuszowej poprowadzić przez Park Praski ścieżkę rowerową. Na tym odcinku chodnik tam jest bardzo szeroki i można by wytyczyć ścieżkę idącą przez jego środek (na wzór ścieżek w parku na Solcu).</p>		
19.	Jerzy Niczyporuk	Uwaga techniczna	Proponuje opublikować czytelną mapę z naniesionymi propozycjami	uwzględnione	
20.	Kasia Pomaska	Dodanie tras rekreacyjnych	<p>Witam.</p> <p>Zwracam się do Państwa z pytaniem, czy Projekt zakłada jedynie propozycję sieci głównych tras rowerowych, która umożliwi dojazd do Śródmieścia ze wszystkich dzielnic?</p> <p>A co z kierunkami bardziej rekreacyjnymi, np. trasy rowerowej prowadzącej wzdłuż tzw. wylotówki nad Zegrze (od Warszawy wzdłuż ulic Jagiellońskiej, Modlińskiej przez Zegrzyńską i Warszawską w Legionowie, Michałów Reginów, docelowo nad Zegrze)?</p> <p>Czy trwające konsultacje obejmują także tamten region województwa mazowieckiego, czy jedynie granice Warszawy?</p>	nieuwzględnione	Program zawiera trasy o znaczeniu ponaddzielnicowym i nie uwzględnia tras rekreacyjnych.
21.	Lucyna Janecka	Dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>Pragnę wyrazić moją opinię dotyczącą projektu ścieżek rowerowych w Warszawie, a w szczególności ścieżki prowadzącej z Wesołej- Starej Miłosnej do Śródmieścia.</p> <p>Jestem mieszkanką Wesołej-Centrum. Jedyna ścieżka zaprojektowana w mojej okolicy prowadzi wzdłuż ulicy Czecha w stronę Śródmieścia. Rozumiem, że celem sieci ścieżek jest zapewnienie możliwości dojazdu rowerem do Centrum Warszawy. W Wesołej brakuje przede wszystkim sieci ścieżek POMIĘDZY OSIEDLAMI WESOŁEJ - WESOŁĄ CENTRUM, ZIELONĄ i STARĄ MIŁOSNĄ. Komunikacja między tymi trzema osiedlami rowerem jest niemożliwa - osiedla łączą niebezpieczne szosy bez chodników ani poboczy (ul. Praskiego pułku i ul. Niemcewicza), a pomiędzy nimi jest las, w którym zapiaszczone ścieżki skutecznie uniemożliwiają dojazd rowerem. Aby mieszkańcy Wesołej mogli korzystać ze ścieżki przy ul. Czecha, muszą mieć jak do niej dojechać !!!</p> <p>Z drugiej strony, odległość między Wesołą a centrum Warszawy sprawia, że raczej mało kto będzie chciał pokonywać codziennie 2x 20 km, a na dodatek bezpośrednio przy trasie szybkiego ruchu. Komunikacja rowerowa, o której wspomina projekt (dojazd</p>	uwzględnione	Trasa wzdłuż ul. 1. Praskiego Pułku jest planowana do realizacji poza Programem. Pozostałe propozycje to trasy lokalne, więc nie mogły zostać uwzględnione w Programie.

			<p>do pracy czy szkoły) odbywa się właśnie pomiędzy osiedlami Wesolej, lub z odległych części Wesolej do stacji PKP. Tam właśnie powinny znajdować się ścieżki.</p> <p>Z punktu widzenia mieszkańców dzielnicy Wesoła, ŚCIEŻKI ROWEROWE NAJBARDZIEJ I PILNIE SĄ POTRZEBNE WZDŁUŻ ULIC: I PRASKIEGO PUŁKU oraz NIEMCEWICZA, Proszę o uwzględnienie tej opinii</p>		
22.	Mirosław Gotowiec	Dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>Oglądając plany rozwoju komunikacji rowerowej, jako mieszkańcy Wawra, rzucił mi się w oczy brak skomunikowania istniejących lub planowanych ścieżek w kierunku od Wisły do Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Jedyne proponowane drogi to trasa "tak trochę na oko" tj. wzdłuż Trasy mostu siekierskiego do ul. Czecha. Proponuję by w planach uwzględnić trasę (tylko pełną tj. bez przerw) czy to w ciągu ulic Kadetów/Lucerny lub Bronowska/Zwoleńska lub Skalnicowa/Panny Wodnej. Jest to istotne ze względu na samodzielne inwestycje w szlaki rowerowe Dzielnicy Wawra w Mazowieckim Parku Krajobrazowym. Ze względu na specyfikę tych tras (ścieżki leśne) zgłaszam także pod rozwagę utworzenie punktów wypożyczeń rowerów (trochę innych niż miejskich, ale "spiętych" w jeden system Warszawskiego Roweru Publicznego Veturilo). Myślę, że byłyby one chętnie używane w Mazowieckim Parku Krajobrazowym. Poniżej link do tras w Wawrze: http://wawerinfo.pl/index.php/wawerskie-lesne-szlaki-rowerowe-opis-tras/ oraz to co tam jest napisane: [cytat z powyższego linku]</p>	uwzględnione	Dodano trasę w ciągu ulic Kadetów-Lucerny.

23.	Adam Kalinowki	Dodanie tras	<p>W przedstawionych planach przez miast st. Warszawa zostało uwzględnione większość naszych postulatów z którymi od ponad roku zwracaliśmy się do ZDM i koordynatora inwestycji miejskich właśnie w celu połączenia już istniejących dróg rowerowych na Bielanych, Woli i Śródmieściu z Żoliborzem tj. wzdłuż ks. J. Popiełuszki i ul. Mickiewicza tak, aby tworzyły one jednolitą całość tak dla mieszkańców Żoliborza jak i mieszkańców miasta jadących tranzytem przez naszą dzielnicę. Jednocześnie sugerujemy rozważenie włączenie do pierwszego etapu inwestycji</p> <p>1. drogi rowerowej wzdłuż ul. Powązkowskiej - część jej od trasy AK do ul. Krasieńskiego właściwie już istnieje - wydaje się, iż wystarczy oznaczenie. Natomiast w drugiej części ul. Powązkowskiej bardzo intensywnie powstają nowe budynki (szacunkowo 10 - 25 tys nowych mieszkańców), więc wyprowadzanie ruchu z tamtej części Żoliborza Południowego stanie się niezwykle niezbędne. Jest to też ważna droga tranzytowa z Bemowa i Bielana na Wolę i Śródmieście.</p> <p>2. Nie czekalibyśmy też na inwestycję pt. most krasieńskiego na realizację drogi rowerowej wzdłuż ulicy Krasieńskiego na niektórych odcinkach bowiem też ona służyć będzie tak stałym mieszkańcom Żoliborza jak i tego nowego bardzo intensywnie obecnie zabudowywanego rejonu Żoliborza Południowego.</p>	częściowo uwzględnione	Dodano trasę w ciągu ul. Krasieńskiego.
24.	Tomasz Midziak	Dodanie tras	<p>Witam, zapoznałem się z trasami planowanych ścieżek rowerowych. Z niepokojem zauważyłem, że w miejscu planowanej Czerniakowskiej-bis na Siekierkach nie przewidziano ścieżek?</p>	nieuwzględnione	Wzdłuż planowanej ulicy Czerniakowskiej-bis powstaną drogi rowerowe niezależnie od Programu.
25.	Aleksander Łaszek	Dodanie tras	<p>Dobry wieczór, Proponuję rozważenie jeszcze dwóch ścieżek rowerowych: 1. Przedłużenie ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż Nowoursynowskiej do ul. Dominikańskiej. W obecnie przedstawionym planie ścieżka rowerowa kończy się na skrzyżowaniu Nowoursynowskiej z Doliną Służewiecką. Tam rowerzyści chcący jechać do Puławskiej/Centrum po ścieżce rowerowej muszą skręcić w prawo, zjechać na dół do skrzyżowania Doliny Służewieckiej z Wilanowską i Wilanowską podejść do góry. Tymczasem krócej i bez podjazdów jest jechać prosto Nowoursynowską i potem w prawo w Dominikańską, która potem łączy się z Wilanowską. Według planu ścieżki rowerowe mają być po obu stronach Wilanowskiej, nie będzie też więc problemu z przekroczeniem Wilanowskiej. Różnica może wydaje się mała, ale jadąc z Ursynowa do Centrum zyskuje się tak kilka minut (bez dylematu pocić się czy zwolnić na</p>	nieuwzględnione	Trasy zaproponowane we wniosku są trasami o znaczeniu lokalnym lub rekreacyjnym, więc nie mogły być uwzględnione w Programie. Ciąg ul. Vogla i Zaściankowej będzie realizowany niezależnie od Programu.

			<p>podjeździe). W tych okolicach można spodziewać się dużego ruchu rowerowego - trasa łączy kampus SGGW z Puławską/Centrum. Ścieżka rowerowa/pas rowerowy są potrzebne tylko na Nowoursynowskiej - na Dominikańskiej jest na tyle mały ruch, że byłyby zbędne; co najwyżej można tam dodatkowo uspokoić ruch kilkoma progami zwaniającymi.</p> <p>2. Ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Vogla, między Przyczółkową a Sytą. Jest to najwygodniejsze i chyba najpopularniejsze połączenie Wilanowa (i pośrednio Ursynowa) z Wałem Zawadowskim. Wilanów jest szybko rosnącą dzielnicą, Wał Zawadowski bliskim i bardzo popularnym miejscem spacerów. Już teraz jest tam duży ruch rowerzystów i można oczekiwać jego dalszego wzrostu. Niestety ulica Vogla jest słabo oświetlona i coraz bardziej ruchliwa (efekt rozwoju osiedli bliżej Wisły) i w efekcie coraz bardziej niebezpieczna, co odstrasza znaczną część potencjalnych rowerzystów (np. rodziców z dziećmi - chodnik jest bardzo dziurawy), Dla płynności ruchu też przydałby się 100 metrowy odcinek wzdłuż ul. Sytej, między Vogla a Zaściankową, ale to już mała niedogodność (Zaściankowa jest boczną uliczką z progami zwalniającymi, gdzie można już bezstresowo jechać). Największy problem to obsadzone drzewami fragmenty Vogla - jest tam ciemniej, a jednocześnie kierowcy mając wrażenie terenu niezabudowanego jadą szybciej.</p>		
26.	Tomek Główka	Dodanie tras	<p>Dzień dobry,</p> <p>Załączam plik z uwagami do "Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy", sporządzonymi po konsultacjach 08.11.2013r. na ul. Karowej.</p> <p>W skrócie, dotyczą one:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rozwiązania skrzyżowania w lewo z Andersa w kierunku Mostu Śląsko - Dąbrowskiego; - skreślenia korytarza Stawki - Sanguszkki; - połączenia korytarzy Połczyńskiej i Kasprzaka; - wydłużenia korytarza Trasy Świętokrzyskiej do ul. Strażackiej; - połączenia w jeden korytarz Górczewską i al. Solidarności (dla rozwiązania przejazdu przez Okopową); - niezwłocznej realizacji ścieżki przy ul. Marsa (a jeśli to niemożliwe, lepiej skupić się na ul. Strażackiej i Korkowej) - wyłączenia ul. Rekrucką i Kaczeńca z korytarza ul. Bronisława Czecha (fragment obwodowy z dala od centrum); - zmaksymalizowania komfortu jazdy wzdłuż Czecha (a jeśli to niemożliwe, lepiej skupić się na ul. Korkowej); - dociągnięcia korytarza ul. Płowieckiej do węzła Marsa (i korekty błędu dot. drogi serwisowej Edisona - Orlika); - dodania korytarza Niemcewicza - Korkowa (dojazd z Wesołej do węzła Marsa); 	częściowo uwzględnione	<ul style="list-style-type: none"> - Wykreślono Stawki-Sanguszkki od al. Jana Pawła II na wschód. - Trasy wzdłuż Połczyńskiej, Kasprzaka i Górczewskiej są co prawda w oddzielnych punktach, ale łączą się ze sobą. - Dokładne rozwiązania skrzyżowań będą zawarte w projektach wykonawczych. - Trasa Świętokrzyska jest planowana do realizacji poza Programem. - Ul. Rekrucka i Kaczeńca zostały wyłączone z trasy wzdłuż ul. Czecha, a trasa dociągnięta do węzła Marsa. - Dodano trasę wzdłuż

			- dodania korytarza Mrówcza - Lucerny - Kadetów (skrót do Wału Miedzeszyńskiego). Pozdrawiam, Tomek Główka		Lucerny i Kadetów. - Pozostałe propozycje to trasy/rozwiązania o zasięgu lokalnym, bądź o niższym priorytecie.
27.	Klaudiusz Madeja	Dodanie tras	Dzień dobry. Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na ulicę Puławską. Proponuję wykonanie trasy rowerowej od skrzyżowania z ul. Poleczki do Mysiadła lub ewentualnie jeszcze dalej. Na skrzyżowaniu z Poleczki jest już stacja Veturilo. Wzdłuż Puławskiej jest dostatecznie dużo miejsca (po wschodniej stronie), aby zrobić niewielkim kosztem ścieżkę rowerową. Tam są codziennie korki, a trasa rowerowa byłaby alternatywą, ponieważ nawet autobusy stoją w zatorach. Uruchomienie buspasa wydaje się niemożliwe, ponieważ pozostałe pojazdy utknęłyby w jeszcze większym korku. Przy obecnym stanie, budowa takiej trasy rowerowej nie pociągnęłaby za sobą zbyt dużych kosztów. Można też spróbować namówić Gminę Piaseczno do wejścia w system Veturilo, który zbiera praktycznie tylko pozytywne opinie i cieszy się dużą popularnością.	uwzględnione	Trasa wzdłuż ul. Puławskiej znalazła się w projekcie Programu i jest przewidziana do realizacji do 2017 roku, za pomocą środków UE (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne).
28.	Michał Przybysz	Dodanie tras	Witam, Oczywiście bardzo popieram program i cieszę się, że coś się dzieje. Chciałbym dodać swój głos do konsultacji społecznych, chodzi o ścieżki rowerowe na Zielonej Białolece. Są już ścieżki wzdłuż trasy toruńskiej, jednak dojazd do nich z szybko rozwijającej się Zielonej Białoleki jest bardzo niebezpieczny. Chodzi o ulice Ostródzką, Głębocką i Kały Grodziskie. Widzę coraz więcej ludzi jeżdżących do pracy w centrum Warszawy na rowerach tędy (w tym ja sam) oraz przede wszystkim dzieci dojeżdżające do szkół na wymienionych przez mnie ulicach. Tymczasem tam jest słabo nawet z chodnikami. Proszę o uwzględnienie tego głosu.	nieuwzględnione	Ulice Zielonej Białoleki są skomplikowane dla poprowadzenia ruchu rowerowego. Są wąskie, a wzdłuż ulic ciągną się małe działki prywatne. Układ drogowy w tej części miasta nie jest dostateczny na dzień dzisiejszy, ale plany przebudowy obecnie są za mało konkretne, by uwzględnić je w Programie. Podczas ew. budowy nowych dróg (np. Trasa Olszynki Grochowskiej) drogi rowerowe powstaną obligatoryjnie.
29.	Paweł Charasz	Dodanie tras	Szanowny Panie,	nieuwzględnione	Trasa wzdłuż ul.

			<p>piszę w celu zgłoszenia swoich uwag do Programu rozwoju tras rowerowych w Warszawie do roku 2020 roku.</p> <p>Chciałbym wnieść o wpisanie do planu budowy drogi rowerowej lub pasa rowerowego wytyczonego w kierunku północnym wzdłuż wschodniej pierzei ulicy Belwederskiej, pomiędzy Chełmską a Alejami Ujazdowskimi. Obecnie na tym odcinku Belwederskiej istnieje częściowo droga rowerowa, a częściowo ciąg pieszo-rowerowy jedynie po stronie zachodniej. Odcinek ten nie spełnia wszelkich obowiązujących standardów i nadaje się do remontu. Największym jednak problemem jest fakt, że ulica Belwederska na pewnym odcinku ma znaczny kąt nachylenia. Rowerzyści jadący w kierunku północnym mają obecnie dwa wyjścia - jazda jezdnią Belwederskiej na zasadach ogólnych (jezdnia ma przekrój 3x1) pod górę lub jazda ciągiem pieszo-rowerowym, mijając rowerzystów którzy ze znaczną prędkością zjeżdżają w dół Belwederskiej. Obie te sytuacje są niebezpieczne ze względu na specyfikę jazdy rowerem ulicą pod dużym kątem nachylenia. W przeszłości dochodziło już do wypadków z udziałem rowerzystów na wspomnianym ciągu pieszo-rowerowym.</p> <p>W związku z tym zasadne wydaje się wytyczenie drogi dla rowerów lub pasa rowerowego również wzdłuż wschodniej pierzei Belwederskiej.</p>		<p>Belwederskiej zakłada pozostawienie istniejącej infrastruktury (droga dla pieszych i rowerów) po stronie zachodniej. Nie wyklucza to jednak realizacji drogi lub pasa dla rowerów wzdłuż Belwederskiej poza Programem.</p>
30.	Tadeusz Rudzki	Dodanie tras	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Bardzo dziękuję za zorganizowanie otwartych dla mieszkańców konsultacji rowerowych. Zgodnie z Państwa prośbą przedstawioną na spotkaniu zorganizowanym na Grochowie przesyłam moje uwagi i pomysły w formie mailowej</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ucywilizowanie zjazdu z Mostu Śląsko-Dąbrowskiego na Wisłostradę. 2. Stworzenie zjazdu umożliwiającego zjechanie spod Trasy W-Z na ulicę Sowią, tak aby można było po zjechaniu z Mostu dostać się łatwo do ścieżki w ciągu Sowi-Furmańska-Browarna. 3. Stworzenie połączenia ulicy Zielenieckiej (lub ścieżki wzdłuż Stadionu/Zielenieckiej) wzdłuż ulicy Zamoyskiego/Jagiellońskiej do Trasy Świętokrzyskiej. Tak, aby od stacji Veturilo przy Teatrze Powszechnym można było najkrótszą trasą dostać się do Mostu Świętokrzyskiego lub na Jagiellońską. 4. Przebudowa schodów przy Rondzie Zesłańców Syberyjskich na zjazd. 5. Połączenie ulicy Saskiej z ulicą Międzynarodową – najlepiej ścieżką po zachodniej stronie ulicy Zwycięzców. 6. Likwidacja „ślepej” ścieżki, która kończy się na pomniku upamiętniającym Pana Ryszarda Siwca (Wybrzeże Szczecińskie). 7. Wydzielenie przejazdów rowerowych na Rondzie Waszyngtona, szczególnie od pomnika Waszyngtona do pomnika Paderewskiego i od pomnika Paderewskiego do Stadionu. 	częściowo uwzględnione	<p>1-2, 4-8, 10-11. Uwagi dotyczące tras i rozwiązań o charakterze lokalnym. Program zawiera już pewne propozycje rozwiązań projektowych, dopasowanych do warunków lokalnych. Ostateczne rozwiązania będą jednak zawarte w projektach wykonawczych, w związku z tym realizacja postulatów jest możliwa na etapie projektu wykonawczego.</p> <p>3. Połączenie al. Zielenieckiej z Trasą Świętokrzyską zostało ujęte w dodanej trasie na ciągu Jagiellońska-Grochowska (trasa 37).</p> <p>9. Al. Zieleniecka – trasa na zach. od torów</p>

			<p>8. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Wersalskiej</p> <ul style="list-style-type: none"> – od Ronda Wolframa i Klubu Kultury do Wału Miedzeszyńskiego – wykorzystanie niezagospodarowanego pasa po wschodniej części ulicy Wersalskiej. Najlepiej z przedłużeniem ulicą Paryską do ścieżki biegnącej pod Trasą Łazienkowską. <p>9. Rozważyć można rezygnację z planu budowy ścieżki wzdłuż al. Zielenieckiej. O ile kilka lat temu taka potrzeba istniała, o tyle obecnie bardziej zasadne wydaje się wykorzystanie infrastruktury między Zieleniecką a Stadionem. Jedna ścieżka jest przy samym stadionie, druga przy linii tramwajowej</p> <ul style="list-style-type: none"> – wystarczy je odpowiednio oznakować, a przede wszystkim zapewnić do nich dojazdy – zarówno od strony Ronda Waszyngtona (i al. Waszyngtona), jak i Teatru Powszechnego, Kamionka i Pragi. Budowa ścieżki wzdłuż al. Zielenieckiej (zwłaszcza po jej wschodniej stronie) wydaje się więcej problemów tworzyć niż rozwiązywać. <p>10. Sądzę, że korzystając z okazji warto dokonać przebudowy ścieżki na Wale Miedzeszyńskim (http://www.saskakepa.waw.pl/saska-kepa/rowerem-po-okolicach-Saskiej-Kepy), być może także przesunąć tablicę pamiątkową autorstwa Karola Tchorka ok. 1,5 w stronę rzeki.</p> <p>11. Warto zadbać, aby planowana wzdłuż al. Waszyngtona ścieżka była połączona ze ścieżką biegnącą wzdłuż Kanalu Wystawowego, na tyłach ulicy Międzynarodowej - prawdopodobnie trzeba wyznaczyć przejazd na pieszych przy istniejącym już przejściu dla pieszych.</p> <p>12. Wyzwaniem pozostaje m.in. brak ścieżki na Moście Łazienkowskim. Sugeruję rozważenie wydzielenie ścieżki po jednej stronie mostu, tak aby druga część pozostała dla pieszych. Niewykluczone, że możliwe jest wykorzystanie estakad do wjazdu na most.</p> <p>13. Chciałem też zwrócić uwagę na problem braku dobrej mapy rowerowej. Świetną mapkę wydało Zielone Mazowsze, ale było to ok. 2006 roku. Była to mapa solidna, laminowana, składana. Potrzeba by ją zaktualizować, dodać promy i stacje Veturilo (+rozkłady kursowania promów i ceny Veturilo). Sądzę, że gdyby nawet mapa była płatna, to bardzo wiele osób, by ją kupiło.</p> <p>14. Sugeruję również rozważenie zbudowania prostego narzędzia (np. w oparciu o Open Street Map), aby zaprezentować plany oraz na bieżąco uzupełniać informacje o postępie ich realizacji - tak jak to jest np. na stronach SISKOM w odniesieniu do innych rodzajów transportu: http://mapa.siskom.waw.pl/</p>		<p>tramwajowych już została oznaczona jako droga dla rowerów.</p> <p>12. Most Łazienkowski został uwzględniony w Programie, jednak ze względu na skomplikowanie zadania bez szczegółowych rozwiązań.</p> <p>13-14. Pracujemy nad lepszą informacją dla rowerzystów zarówno w postaci drukowanej, jak i internetowej.</p>
31.	Jan Słupski	Dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>Oglądałem opublikowany plan rozwoju ścieżek rowerowych w Warszawie i wśród postulowanych tras brakuje mi planu powiązania tego systemu tras z planowaną ścieżką wzdłuż linii kolejki WKD (opracowaną przez Stowarzyszenie Gmin</p>	nieuwzględnione	Trasa o niższym priorytecie

			<p>Zachodniego Mazowsza).</p> <p>Ww. trasa jest niestety tylko w fazie projektów (choć fragmentami jest już oddolnie realizowana) ale to roku 2020 bardzo możliwe, że powstanie. Trudno mi sobie wyobrazić, że owa trasa będzie się kończyła ślepo na granicy Warszawy i nie będzie możliwości wygodnego przejazdu do i z Warszawy. Tym bardziej, że takie połączenie będzie z korzyścią i dla mieszkańców aglomeracji (alternatywny dojazd do Warszawy) i mieszkańców stolicy (połączenie z planowaną dużą siecią tras rekreacyjno-turystycznych, miasta-ogrody, itd.).</p> <p>Byłoby świetnie gdyby prace nad obiema sieciami rowerowymi dało się skoordynować. Nie wiem jaki jest najlepszy wariant połączenia obu sieci (może wzdłuż ul. Salomejskiej, i nowej drogi lokalnej biegnącej do węzła Łopuszańska, gdzie łączyłaby się ze ścieżką wzdłuż al. Jerozolimskich?, inna opcja - dalej wzdłuż WKD aż pod wiadukt Łopuszańskiej i stamtąd np. wzdłuż ul. Pryzmaty do Popularnej), ale wydaje mi się, że takie połączenie powinno być uwzględnione w Planie Rozwoju, jako że jest to połączenie o charakterze zdecydowanie ponad-lokalnym i strategicznym dla rozwoju komunikacji rowerowej</p> <p>Linki: http://siskom.waw.pl/rowery-mazowsze.htm http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/nowe-trasy-rowerowe-dla-warszawy https://mapsengine.google.com/map/edit?mid=z0XWh9g261zc.koC2s3m9f7QY</p>		
32.	Maria Pokój	Uwaga dotycząca pojazdów trójkołowych oraz pojazdów dla osób niepełnosprawnych	<p>Szanowny Panie Rzeczniku,</p> <p>Czy podczas opracowywania tras rowerowych uwzględniliście Państwo coraz większą ilość rowerów trój i czterokołowych dla osób niepełnosprawnych, niewidomych, starszych, mających problemy z utrzymaniem równowagi itp. Na rynku pojawiło się coraz więcej takich pojazdów. Mogą z nich korzystać osoby, dla których do tej pory jednośląd był niedostępny.</p> <p>Na Młocinach jest wypożyczalnia trójkołowych rowerów ręcznych dla osób z niedowładem nóg.</p> <p>Młodzi ludzie mający małe dzieci chętnie używaliby przyczepki do przewożenia dzieci. Są bezpieczniejsze od koszyków na kierownicy i fotelików na bagażniku. Przyczepki, albo czegoś w rodzaju rikszy z przodu roweru używają młodzi rodzice w innych krajach. Dlaczego Polakom nie wolno ich używać?</p> <p>Ponadto rozpowszechnia się używanie wózków akumulatorowych i elektrycznych skuterów dla osób starszych i niepełnosprawnych. Też muszą mieć miejsce, aby używać swoich pojazdów. W miastach europejskich takim miejscem są ścieżki rowerowe.</p> <p>Sama niedawno kupiłam sobie rower trójkołowy, bo na zwykłym już nie mogę jeździć i</p>	nieuwzględnione	Uwaga o tematyce ogólnorowerowej, bez odniesienia do Programu, więc niemożliwa do uwzględnienia w projekcie.

			<p>zastanawiam się jak go użyć. Mało gdzie są warunki do jazdy takim pojazdem. Na jeźdnię nie wyjadę, bo boję się kierowców – jeszcze mi życie miłe. Ścieżki rowerowe po pierwsze nie wszędzie są, a po drugie biegają dziwnymi slalomami po chodnikach. Nie tylko nie dają gwarancji bezpieczeństwa, ale często same w sobie stwarzają zagrożenie dla rowerzystów, pieszych i kierowców.</p> <p>Mam nadzieję, że opracowywane obecnie plany rozwiązań komunikacyjnych, w tym komunikacji rowerowej, będą uwzględniały bezpieczeństwo wszystkich użytkowników dróg, tj. pieszych, rowerzystów i kierowców. Takie rozwiązania są już we wszystkich miastach europejskich, choćby w niedalekim Berlinie. Tylko ściągnąć od nich!</p> <p>Ruch pieszy, rowerowy i samochodowy muszą być od siebie wyraźnie oddzielone, a skrzyżowania bezkolizyjne. Obecne w Warszawie pseudościeżki rowerowe nie są wyraźnie oddzielone od ciągów pieszych i bardzo często wchodzą w kolizję z pieszymi i z samochodami.</p> <p>Proszę o uwzględnienie tego, o czym piszę, bo chciałabym jeszcze przed śmiercią zdążyć pojeździć na moim rowerze.</p>		
33.	Zbigniew Kaiser	Dodanie tras	<p>Odnosnie punktu 3) wniosku z dnia 23.11.2013 r. (Trasa wzdłuż ulicy Arkuszowej do Lasek, Izabelina i Kampinoskiego Parku Narodowego):</p> <p>Jeżeli zapewnienie bezpiecznego przejazdu rowerzystów w ulicy Arkuszowej nie będzie możliwe technicznie w formie wydzielonej ścieżki lub pasa rowerowego, to wnioskuję o wprowadzenie alternatywnych rozwiązań kanalizujących ruch rowerowy wzdłuż tej trasy.</p> <p>Bardzo pozytywnie wpłynęło na bezpieczeństwo ruchu (w tym rowerowego) w ulicy Arkuszowej, wprowadzone ostatnio ograniczenie prędkości do 40 km/h. Być może znajdują się jeszcze inne, tego typu sposoby, dające większe preferencje dla rowerzystów i pieszych w stosunku do innych użytkowników ruchu w ulicy, która jeszcze długo może stanowić najbardziej atrakcyjny dojazd do KPN i trasę codziennych dojazdów do Warszawy mieszkańców Radiowa, Mościsk, Lasek i Izabelina.</p>	nieuwzględnione	Trasa o niższym priorytecie
34.	Tomasz Krawczyk	Uwaga ogólna	<p>Ten program to jakiś gniot. Nie uwzględnia zupełnie tunelu pod starówką, myli cerkiew na pradze z synagogą, sytuuje ścieżki gdzie ich nie ma np między rondem starzyńskiego a Solidarności na Jagiellońskiej. Tyle po 5 minutach lektury. Wstyd!</p>	nieuwzględnione	Uwaga przyjęta jako głos dezaprobaty ze względu na błędy. Wersja końcowa przeszła kilka korekt.
35.	Dariusz Żołnierczuk	Uwaga ogólna	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>W nawiązaniu do toczących się konsultacji w sprawie wytyczenia dróg rowerowych w Warszawie chciałem przedstawić swoje spostrzeżenia:</p>	nieuwzględnione	Uwagi o tematyce ogólnorowerowej, bez odniesienia do Programu,

			<p>1. Drogi rowerowe na Siekierkach coraz bardziej zarośnięte trawą, zaniedbane i chyba niedokończony w całości. Mam na myśli tę część dróg rowerowych, które nie biegną wzdłuż trasy siekierkowskiej tylko odchylają się w kierunku jez. czerniakowskiego i tam kończą się w polu. W mojej ocenie warto te drogi skomunikować z jez. czerniakowskim. Byłaby to dość atrakcyjna trasa rowerowa.</p> <p>2. Ponadto zwracam uwagę, że podstawą rozwiązań dróg rowerowych i nie tylko, bo wszelkich innych rozwiązań komunikacyjnych stanowi w tym kraju przestrzeganie zasad Kodeksu Drogowego. Niestety wielu "aktywistów", "dziennikarzy" jednym słowem mas bezkrytycznych, swoim zachowaniem narusza obowiązujące w tym kraju prawo pobłażając całej rzeszy "piratów rowerowych" w naruszaniu przepisów drogowych a niektóre rozwiązania komunikacyjne preferowane przez te środowiska są rodem z MiS-a.</p>		więc niemożliwe do uwzględnienia w projekcie.
36.	Aleksander Wiśniewski	Uwagi korektorskie oraz dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>W nawiązaniu do rozmowy ze spotkania w piątek, chciałbym przesłać swoje uwagi do programu rowerowego, zebrane w jednym pliku. Stanowią one rozszerzenie (opis szczegółowe) do 4 uwag zgłaszanych przeze mnie na spotkaniu. Chciałbym podkreślić, że z tras opisanych w tym dokumencie korzystam regularnie (większości nawet codziennie) i zgłaszając te uwagi skupiłem się na funkcji tranzytowej tych tras (czyli jak najmniej postojów, długie dystanse), pomijając etap końcowy ("dojazd do domu" - to powinno leżeć w gestii dzielnic).</p> <p>W pliku zebrałem uwagi merytoryczne, chciałbym dopisać jeszcze kilka uwag redakcyjnych. Mam świadomość, że mogą się zdarzać błędy edycyjne (literówki, błędy składu - zwłaszcza w tabelkach, niewłaściwie zamknięte nawiasy), natomiast jest też kilka uwag "grubszych". Nie są to poważne "przewinienia", ale uważam, że takim technicznym dokumencie nie powinny występować.</p> <p>1. Nazwy niektórych korytarzy wymagają weryfikacji: np. korytarz "Reymonta - Powstańców Śląskich" tak naprawdę biegnie aż do ul. Przyczółkowej.</p> <p>2. Stosowane nazewnictwo jest niespójne - raz nazwy ulic są poprzedzone skrótem (ul./al. itd), w innym miejscu nie. W większości wypadków nie jest to duży problem, ale np. czytając fragment o "Starzyńskiego" trudno się zorientować, czy chodzi o rondo czy ulicę.</p> <p>3. To akurat drobiazg, ale rażą w oczy mało techniczne określenia typu "rejon mostu", "I wjazd na posesję".</p> <p>4. Kolejny drobiazg, mówiłem o nim na spotkaniu - chodzi o wartość pokrycia trasami rowerowymi. Jest podana wartość względna (procentowa), nie ma wartości bezwzględnej. Poniżej można odczytać długość obustronnych dróg rowerowych w</p>	częściowo uwzględnione	<p>Uwagi korekcyjne: wersja końcowa przeszła kilka korekt.</p> <p>Uwagi merytoryczne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucona, odcinek o niższym priorytecie, 2. odrzucona, proponowany obszar charakteryzuje się dużym ruchem pieszych, ponadto dojazd do przedmiotowej trasy nie będzie stanowić problemu, 3. uwzględniona, zmieniono przebieg trasy z zach. na wsch. 4. częściowo uwzględniona, trasa wzdłuż ul. Żelaznej jest planowana (trasa nr 9), dalszy ciąg to trasy o charakterze lokalnym.

			<p>omawianym korytarzu, która czasami jest większa niż długość proponowanych korytarzy.</p> <p>Bardzo proszę o potwierdzenie otrzymania wiadomości i załącznika. Będę wdzięczny za uwzględnienie uwag. W razie potrzeby doprecyzowania uwag lub konsultacji w innych sprawach - służę pomocą pod podanym w załączniku numerem telefonu i adresem e-mail.</p> <p>Pozdrawiam i życzę powodzenia w realizacji programu!</p> <p>Z załącznika:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jagiellońska trasa po stronie wschodniej 2. Boboli-Batorego zmiana na Rakowiecka-Niepodległości 3. Żwirki i Wigury zmiana z zach. strony na wschodnią 4. nowa trasa wzdłuż ulic Żelaznej i Krzywickiego 		
37.	Sławomir Kędzierski	Dodanie tras	<p>Przesyłam fotograficzną dokumentację miejsca na drogę dla rowerów wzdłuż ulicy Grochowskiej od Ronda Wiatraczna w kierunku węzła przy ul. Marsa. 3/4 tej trasy można wygospodarować z tzw. małej Grochowskiej, czyli jednokierunkowej jezdni dublującej trzypasmową Grochowską.</p> <p>Podczas konsultacji społecznych projektanci poinformowali, że porządna ścieżka przy Al. Waszyngtona jest priorytetowa do wykonania. Jednak w pierwotnym planie nie było jej kontynuacji wzdłuż ul. Grochowskiej w kierunku ul. Marsa.</p> <p>Konsensusem spotkania, które miało miejsce 13 listopada 2013 r. przy ul. Garibaldiiego 5A było jednak to, że taka ścieżka jest konieczna i jest na nią miejsce. Spełnia ona wszystkie założenia programu, ma charakter międzydzielnicowy i umożliwia dojazd do centrum. Jest ważna nie tylko dla Pragi Południe, ale także dla dalszych dzielnic: Rembertowa, Wesolej i Wawra, bo w połączeniu z drogą dla rowerów wzdłuż Al. Waszyngtona umożliwi ich mieszkańcom rowerowy dojazd do Śródmieścia.</p> <p>Fotografie i 2 mapki spakowane w załączniku</p>	uwzględnione	Dodano trasę wzdłuż ul. Grochowskiej
38.	Michał Świtakowski	Dodanie tras	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>W związku z konsultacjami społecznymi dotyczącymi projektu programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020 zgłaszam uwagi dotyczące trasy Okopowa</p> <ul style="list-style-type: none"> – Towarowa – Raszyńska – Żwirki i Wigury – 17 Stycznia – Wirażowa – Poleczki. Uwagi zakładają planowane zmiany w dokumencie tj. przeniesienie drogi dla rowerów na wschodnią stronę Żwirki i Wigury. 	częściowo uwzględnione	Ul. Żwirki i Wigury – Program zakłada poprowadzenie trasy po stronie wschodniej, nie wyklucza to jednak powstania trasy po drugiej stronie.

		<p>1) W związku z prowadzeniem drogi dla rowerów (DDR) po wschodniej stronie ul. Żwirki i Wigury należy założyć wykonanie przejazdu dla rowerów przez ul. 17 Stycznia po wchodniej stronie skrzyżowania z ul. Żwirki i Wigury. Dodatkowo, należy wykonać przejazd przez ul. Żwirki i Wigury po północnej stronie tego skrzyżowania łącząc w dogodny sposób DDR na ul. Żwirki i Wigury z istniejącą DDR na ul. 17 Stycznia po północnej stronie w kierunku al. Krakowskiej.</p> <p>2) Projekt nie uwzględnia możliwości wytyczenia drogi dla rowerów po obu stronach ulicy Żwirki i Wigury. Należy zwrócić na to uwagę ze względu na klasę tej ulicy. Absolutnym minimum jest wykonanie spójnego projektu, który przewiduje drogi dla rowerów po obu stronach z zastrzeżeniem, że w pierwszej kolejności będzie realizowana droga dla rowerów po stronie wschodniej. Należy zwrócić szczególną uwagę na zaplanowanie elementów wspólnych takich jak przejazdy w kierunku wschód-zachód łączące obie drogi na skrzyżowaniach oraz przejazdu nad torami kolejowymi po obu stronach.</p> <p>3) W przypadku realizacji DDR po zachodniej stronie ul. Żwirki i Wigury rozwiązanie z użyciem ciągu pieszo-rowerowego (C13-C16) na odcinku w okolicy ul. Nowickiego jest nieakceptowalne. Projekt powinien dążyć do zachowania ciągłości drogi dla rowerów i separacji od ruchu pieszego rozważając również zmianę organizacji parkowania na równoległe. Należy zwrócić uwagę na to, że ze względu na dużą gęstość zaludnienia oraz bliskość dwóch uniwersytetów ruch rowerowy po wybudowaniu drogi dla rowerów może być znaczny, szczególnie po stronie zachodniej.</p> <p>4) Plan nie wymienia przejazdów dla rowerów na większości skrzyżowań na ul. Żwirki i Wigury. Należy uwzględnić przejazdy północ-południe oraz wschód-zachód łączące DDR po obu stronach.</p> <p>5) Należy zwrócić szczególną uwagę na skrzyżowanie ul. Rostafińskich z ul. Żwirki i Wigury. Aktualnie w tym miejscu nie ma sygnalizacji świetlnej. Samochody wyjeżdżające z ul. Rostafińskich ustępują pierwszeństwa samochodom jadącym ul. Żwirki i Wigury. Przejazd powinien być wykonany w ten sposób, aby pierwszy oczekujący samochód nie blokował przejazdu dla rowerów oraz przejścia dla pieszych. Należy rozważyć pozostawienie miejsca na dwa oczekujące samochody, ze względu na dużą kolejkę samochodów na ul. Rostafińskich w godzinach szczytu. Należy uwzględnić uspokojenie ruchu na ul. Rostafińskich przed przejazdem rowerowym i przejściem dla pieszych za pomocą progu zwalniającego. Poza tym należy uregulować parkowanie przy wejściu do ogródków działkowych. W tej chwili dziko parkujące samochody często ograniczają widoczność w obrębie przejścia dla pieszych. Ewentualny parking powinien być odpowiednio odsunięty od przejścia oraz przejazdu rowerowego.</p>		
--	--	---	--	--

			<p>6) Program nie zakłada odpowiedniego połączenia na odcinku Wawelska-Filtrowa. Proszę uwzględnić to w jaki sposób rowerzyści mają przekroczyć ul. Wawelską na wysokości ul. Raszyńskiej oraz ul. Krzywickiego. Należy zaplanować powstanie odpowiedniej infrastruktury rowerowej na ul. Raszyńskiej oraz ul. Krzywickiego.</p> <p>7) Drogi dla rowerów wzdłuż ulicy Towarowej oraz Okopowej powinny być prowadzone po obu stronach ze względu na szerokość i klasę tych ulic. Podobnie jak w przypadku ul. Żwirki i Wigury powinien najpierw powstać spójny projekt zakładający drogę dla rowerów po obu stronach wraz z przejazdami dla rowerów w kierunku wschód-zachód. W przypadku początkowej realizacji drogi dla rowerów po jednej ze stron należy uwzględnić wykonanie elementów wspólnych (przejazdy, sygnalizacja) dla efektywnego wykorzystania środków finansowych.</p> <p>Proszę o przeanalizowanie wyżej wymienionych uwag przy przygotowaniu zaktualizowanej wersji programu tras rowerowych. Proszę również o wykorzystanie bardziej szczegółowych sugestii podczas projektowania omawianej trasy. Mam nadzieję, że projekt zostanie upubliczniony dając możliwość konsultowania jego zawartości na odpowiednio wczesnym etapie.</p>		
39.	Krzysztof Gubański	Uwagi o charakterze ogólnym	<p>Dzień Dobry. Przesyłam Państwu swoje uwagi dotyczące konsultowanego dokumentu. Z jednej strony moje uwagi dotyczą konkretnych odcinków 11.13, 11.14, 11.15, 16.4-16.7 (ulica Marszałkowska, Al. Solidarności), ale z drugiej odnoszą się także do szerszego problemu obecnego w całym dokumencie - czy wybieramy filozofię ruchu rowerowego na jezdni czy odseparowanego.</p> <p>1. W przypadku wielu ulic (Marszałkowska!), nieuzasadnione jest moim zdaniem rekomendowanie budowy DDR ze względu na dostateczną szerokość jezdni. Nawet jeśli pojawia się konieczność radykalnej zmiany organizacji ruchu, to przecież w dokumentach strategicznych jest mowa o priorytecie ruchu rowerów i pieszych.</p> <p>2. Wyznaczanie "na siłę" DDR w warunkach warszawskich, prowadzi często do konieczności wyznaczenia tylko jednej ścieżki dwukierunkowej. a ta z kolei ze względu na uwarunkowania przestrzenne przechodzi często z jednej na drugą stronę pasa drogowego - takie założenia są także zawarte w dokumencie! Oczywiście jest, że nie chcemy powtórki z Al. Jana Pawła i tym podobnych.</p> <p>Ponadto wytyczanie DDR na siłę kończy się często realizacją ścieżek, które nie spełniają podstawowych parametrów.</p> <p>3. Z uwagi na fakt, że jest to dokument strategiczny, rekomendowanie kosztochłonnych DDR może opóźnić ich realizację przez różne podmioty wykonujące inwestycje w pasie drogowym.</p> <p>Opowiadam się jednoznacznie nad rozwiązaniami wprowadzającymi rowery tam gdzie ich miejsce, czyli na jezdnię. Jednocześnie rozumiem problem dużej grupy</p>	nieuwzględnione	Program zawiera propozycje rozwiązań projektowych, dopasowanych do warunków lokalnych. Ostateczne rozwiązania będą zawarte w projektach wykonawczych.

			<p>warszawskich rowerzystów, którzy jezdni unikają z obawy o bezpieczeństwo lub brak doświadczenia. Być może możliwe jest zastosowanie rozwiązań kompromisowych, czyli podwójnych standardów ruchu (to jednak wymagałoby zmiany prawa). Z pewnością konieczne jest jednak działalność edukacyjna i informacyjna - to już uwaga nie odnosząca się bezpośrednio do dokumentu. Są w Polsce dobre praktyki szkoleń dla "niedzielnych" rowerzystów jak poruszać się po jezdni, być może w dalszej perspektywie z pomocą środowisk rowerowych, udałoby się zorganizować taką akcję w Warszawie.</p>		
40.	Paweł Ziniewicz	Dodanie tras	<p>Witam</p> <p>Chciałbym przedstawić uwagi do propozycji tras rowerowych.</p> <p>Na początek przedstawię propozycje tras których wogóle nie zostały umieszczone w opracowaniu. Brakuje spójnych tras łączących Ursus z centrum. Jedną trasą która łączy jest budowana właśnie trasa wzdłuż Alej Jerozolimskich w ramach inwestycji GDDKiA trasy Salomea -Opacz. Koniec tej drogi będzie na wysokości stacji Statoi. W opracowaniu jest propozycja przedłużenia do granic miasta. Jednak Aleje w tym miejscu nie są otoczone zbyt intensywną zabudową. Jedyną drogą rowerową łączącą się z jest DDR wzdłuż Nowolazurową, która też jest poprowadzona raczej w polu z dala od głównych skupisk ludności.</p> <p>Ursus jest przeciętany liniami kolejowymi które tworzą barierę trudną do przekroczenia. Dzielnica jest podzielona na 2 części : Stary Ursus i osiedle Niedźwiadek, które nie są połączone infrastrukturą rowerową. Dla osiedla Niedźwiadek Aleje Jerozolimskie nie stanowią wogóle dobrego połączenia np z Wolą. Krótsze jest połączenie przez Traktorzystów do Dźwigowej.</p> <p>Na mapie ze strony konsultacji brakuje:</p> <p>Istniejącej DDR wzdłuż Nowolazurowej od Ryzowej do Chrościckiego Istniejącej nie oddanej dla ruchu DDR od Ryzowej do Alej Jerozolimskich.</p> <p>Prawie skończonej DDR na Ulicy Gierdziejewskiego od ul Leszczyńskiego do Połczyńskiej Planowanej (trwa przetarg) DDR wzdłuż Nowolazurowej od Chrościckiego do połczyńskiej zawartej w nowym mpzp dla rejonu cmentarza przy ryzowej DDR wzdłuż ryzowej od Nowolazurowej do Kleszczowej.</p> <p>W związku z powyższymi uwagami proponuje następujące ciągi rowerowe w kolejności od tych które przyniosą największą korzyść najmniejszym nakładem środków:</p> <p>1. Połączenie sieci dróg dla rowerów na os. Niedźwiadek z ulicą Połczyńska. Drogę dla rowerów wzdłuż ul. Gierdziejewskiego od ul Posąg 7 Panien do Leszczyńskiego do powstającej drogi dla rowerów na wiadukcie i dalej do Połczyńskiej. Proponuję kontynuację po stronie zachodniej jako wydzielona DDR. Miejsca jest bardzo dużo więc budowa nie koliduje z istniejącą infrastrukturą.</p>	częściowo uwzględnione	<p>Dodano trasę w ciągu ul. Traktorzystów i Świerzcza.</p> <p>Pozostałe propozycje na terenie Ursusa to trasy o charakterze lokalnym.</p> <p>Program zawiera propozycje rozwiązań projektowych, dopasowanych do warunków lokalnych. Ostateczne rozwiązania będą zawarte w projektach wykonawczych.</p>

		<p>1.1 wschodnia Poprowadzić pasem rowerowym gdyż przejazd rowerowy byłby znacznie oddalony do skrzyżowania czyli tam gdzie teraz przejście</p> <p>2. połączenie os. Niedźwiak z trasą wzdłuż Globusowej. Ciąg rowerowy od ulicy Wojciechowskiego do Globusowej wzdłuż Traktorzystów i Świerszcza. Ciąg zaczynałby się od DDR na skrzyżowaniu Orłąt Lwowskich. Do skrzyżowania Traktorzystów i Jagiełły proponuje DDR po południowej stronie wyciętą w chodniku. Dalej wzdłuż Traktorzystów aż do Nowolazurowej proponuję pasu w jezdni gdyż ta ulica ma około 9m szerokości. Dalej jest ulica Świerszcza, która jest węższa ale po północnej stronie jest bardzo dużo wolnego miejsca i można tam zrobić DDR. Od ulicy Chrosciekigo można poprowadzić DDR do cieniejszej i dalej dalej do Zdobniczej, lub przez park Kombatantó od razu do Zdobniczej.</p> <p>3. Połączenie Niedźwiadka ze Starym Ursusem i dalej do Alej Jerozolimskich. Dzielnica planuje przedłużyć istniejącą DDR na Jagiełły dalej w kierunku stacji PKP Ursus. Proponuje DDR na ulicy Lalki. Następnie pasy w jezdni na ulicy Cierlickiej o rondo z ulicy Lalki do rondo z ulicą Kościuszki. Alternatywnie DDR po stronie wschodniej Cierlickiej zabierając część chodnika. Dzięki temu będzie lepszy dojazd do wejść na perony, a także nie trzeba będzie pokonywać różnicy wysokości. Następnie proponuje pasy dla rowerów w jezdni ulicy Kościuszki do Plutonu Torpedy, dalej Plutonu Torpedy do Dzieci Warszawy i dalej pasy dla rowerów w jezdni Dzieci Warszawy aż do połączenia z DDR wzdłuż Alej Jerozolimskich. Można zastosować pasy rowerowe gdyż ulice mają po około 9m szerokości. Alternatywnie można poprowadzić od skrzyżowania Kościuszki/Bohaterów Warszawy do skrzyżowania Dzieci Warszawy/Walerego Sławka wzdłuż Bohaterów Warszawy i dalej Walerego Sławka. Wzdłuż Walerego Sławka proponuje pasy rowerowe z likwidacją istniejącej DDR.</p> <p>4. Przedłużenie ciągu wzdłuż Chrobrego dalej wzdłuż Ryzowej do Alej Jerozolimskich. Nie proponuję żadnego konkretnego rozwiązania fizycznego.</p> <p>Uwagi do propozycji :</p> <p>1.2,1.3,1.4 - Proponuję konsekwentne prowadzenie ciągu rowerowego jako pasy rowerowe w jezdni.</p> <p>2 powązkowska - wolska strona wschodnia. Proponuje wytyczenie ciągu po stronie wschodniej Prymasa, wykorzystując drogi serwisowe, kontrapasy, i adaptacje chodników na ciągi pieszo rowerowe (ruch pieszy na niektórych odcinkach jest minimalny). Ciąg po stronie wschodniej byłby krótszy, mniej stromy. Rozwiązanie na węzle Prymasa jest bardzo niewygodne - strome podjazdy. Droga po wewnętrznej stronie zakretu jest około 200 m krótsza.</p> <p>2.1 - Przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe wokół całego ronda w poziomie terenu. Układ wysepek pozwala w łatwy sposób stworzyć przejścia i przejazdy bez</p>		
--	--	---	--	--

			<p>ingerencji w czasy przejazdu ruchu samochodowego. Każde przejście przecinałoby niezależny potok samochodów. Konieczne byłoby wyburzenie obudowy schodów. Wykorzystany gruz można wykorzystać do zasypania pochylni.</p> <p>16.1,16.2,16.3 - proponuje nie robić kosztem istniejącego chodnika a kosztem istniejącej drogi.</p> <p>17 - zrobić przejazd rowerowy przez ulicę Krzyzanowskiego 19. Część północna koło Makro. Obecnie DDR przecina 2 razy drogę dojazdową do Makro i osiedla. Proponuje poprowadzenie DDR konsekwentnie po północnej stronie drogi serwisowej. Alternatywnie likwidację DDR i puszczenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych i kontrapasem.</p> <p>19.2 - Rozwiązanie jest zupełnie inne niż pozostałe trzy zjazdy z wiaduktu. Podjazd jest bardzo stromy i w połowie znajduje zakręt 180 stopni. Pokonanie rowerem z przerzutkami jest bardzo trudne, męczące i niebezpieczne. Podjazd rowerem bez przerutek jest chyba niemożliwy. Proponuję wykonanie DDR w podobny sposób jak pozostałe, czyli wyprostowanie i dostosowanie do niwelacji jezdni. Zresztą wszystkie zjazdy są dość strome i proponuję dostosowanie do niwelacji jezdni.</p> <p>19.3 Wzdłuż całego odcinka po północnej stronie proponuje pusczyć po drodze serwisowej, na której należy wprowadzić ograniczenie prędkości i elementy uspokojenia. Istniejąca DDR proponuje zamienić na pas zieleni, posadzić drzewa.</p> <p>19 Odcinek Reduta - KFC północna strona. Obecnie są tam 2 jednokierunkowe drogi serwisowe i DDR. Proponuję likwidację jednej z dróg i puszczenie ruchu rowerowego tą drogą na zasadach ogólnych a w drugą stronę kontrapasem.</p> <p>19.4 patrz propozycja do 2.1</p> <p>19 Rondo Zesłańców Syberyjskich - Grzymały. Proponuje realizację ciągu po północnej stronie w celu obsługi dworca Zachodniego. Istnieje tam szereg dróg serwisowych które można wykorzystać dla ruchu rowerowego. Można też zrobić DDRy gdyż jest sporo miejsca. Szczegółowych rozwiązań nie podaje tylko ogólna koncepcja. Doprowadzenie ruchu jest tam konieczne gdyż jest to jeden z głównych dworców kolejowych i autobusowych stolicy.</p>		
41.	Maria Piotrowska	Dodanie tras	<p>W związku z zaproszeniem do udziału w konsultacjach społecznych projektu Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020 chciała bym zgłosić swoją opinię, jako uczestnika przestrzeni miejskiej oraz aktywnej rowerzystkę. Sądząc po liczbie rowerów, jakie obserwuje w komunikacji podmiejskiej (linia średnicowa) bardzo dużo osób zamieszkujących w podwarszawskich miejscowościach korzysta z udogodnień KM i SKM dot. przewozu rowerów (bezpłatny) i wygodnie przewozi rowery w specjalnych wagonach. Problem zaczyna się po wyjściu z pociągu, ponieważ stacje PKP w centrum miasta są odcięte od tras rowerowych (które biegną np. wzdłuż Wisły</p>	uwzględnione	Wymieniony fragment jest częścią trasy nr 13 – w Programie jest zawarta propozycja utworzenia obustronnych, jednokierunkowych pasów rowerowych.

			<p>(bulwary) czy tras samochodowych (np. wał miedzeszyński). Uważam za istotne włączenie stacji PKP w Centrum (Powiśle, Śródmieście, Ochota) do systemu rowerowego. Osobiście korzystam ze stacji Powiśle (dojeżdżam z Falenicy) i poruszam się ścieżka wzdłuż al. Ujazdowskich i dalej. Problem mam z dotarciem ze stacji Powiśle (wyjście przy Muzeum Narodowym) do ścieżki rowerowej, która zaczyna się od pl. Trzech Krzyży. Jest to niewielka odległość (ok. kilometra) ma również spory potencjał do zagospodarowania (szerokie trotuary przy Muzeum Narodowym, drogi wewnętrzne dla samochodów parkujących przy gmachu giełdy, szerokie rondo de Gaulla, lub jako druga opcja dojazd do pl Trzech Krzyży dołem od ul. Książęcej). Ponadto uważam, że zakończona ślepo przy pl. Trzech Krzyży popularnej trasy rowerowej jest nie tylko niebezpieczne, ale też bardzo źle świadczy o władzach miasta i rozplanowaniu przestrzennym. Trasa jest bardzo popularna także wśród przyjezdnych, ciągnąca się przez wiele kilometrów przez Belwederską i al. Ujazdowskie (w dodatku bardzo popularna z powodu pięknego położenia przy najpiękniejszych parkach –Łazienki i park Ujazdowski) ścieżka powinna znaleźć swoją kontynuację w historycznym biegu ulic Nowy świat i Krakowskie Przedmieście (trakt królewski), ewentualnie wzdłuż ul. Marszałkowskiej która w tym momencie i tak jest pustynią w kierunku od al. Jerozolimskich do Królewskiej. Ogólnie uważam że kończenie się ślepo ścieżek rowerowych powinno być równie negatywnie postrzegane jak kończenie się ślepo ulic dla samochodów. Uważam za najbardziej istotny w Programie rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020 rozwiązanie połączenia ul. Nowy Świat od al. Jerozolimskich do pl. Trzech Krzyży (al. Ujazdowskie). W obecnym programie rozwoju tras punkt ten zaznaczony jest jako „brak rozwiązania dla ruchu rowerowego” uważam że jest to bardzo szkodliwe i niebezpieczne w sytuacji ogromnej popularności dwóch stykających się tras „Traktu królewskiego” do ronda de Gaulla i Al. Ujazdowskich do pl. Trzech Krzyży.</p>		
42	Mateusz Korsak	Dodanie tras	<p>Witam, fajnie, że taki projekt powstał :) I wielkie dzięki za to co robicie :) Kilka uwag w odniesieniu do przejazdów z dzielnicy Żoliborz na Służewiec korporacyjny (Domaniewska itd.)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oczywista oczywistość - usunięcie błędów w Alei Jana Pawła II - konieczność zmiany strony jezdni 2. Jana Pawła II od skrzyżowania z aleją Solidarności do skrzyżowania z Elektoralną - szeroki chodnik umożliwia wydzielenie DDR w kierunku Mokotowa, lub poszerzenie jezdni i puszczenie tam pasa dla rowerów - w odwrotną stronę, wydaje mi się, że nie ma miejsca na ddr, ale na pas rowerowy już tak 	uwzględnione	<p>Al. Jana Pawła II – DDR (droga dla rowerów) zostanie wyprostowana. Wybrzeże Gdyńskie – ruch rowerowy planowany w całości po zachodniej Stronie.</p>

			<p>Z moich codziennych doświadczeń wynika, że w przypadku kierunku na Mokotów, lepiej sprawdzi się ddr (jest dużo miejsca).</p> <p>Puszczenie w tym kierunku rowerów po jezdni może skutkować, autami na pasie dla rowerów. Tam są bardzo duże korki rano i ciężko się jedzie ulicą między autami.</p> <p>Klaudyny > Pl Wilsona</p> <ul style="list-style-type: none"> - proponuje pas na jezdni, ruch jest niewielki na tych ulicach, choć trzeba wziąć pod uwagę, że kierowcy jadą tamtędy najczęściej bardzo szybko - może poprowadzenie ścieżki na wskroś pl Wilsona, by przyspieszyć jazdę z kierunku Mickiewicza > pl inwalidów, oraz odseparować ruch aut od rowerów na rondzie? wybrzeże Gdyńskie (Kraśńskiego-Most Gdański) - umożliwienie jazdy po stronie zachodniej (od strony Cytadeli). Zjeżdżając z Pl Wilsona w dół, rowerzyści obecnie muszą przejechać na stronę Wisły, by jechać leganie, by zaraz za mostem gdańskim ponownie wrócić na stronę miasta, jeśli pragną jechać w górę miasta. Ułatwi to także wjazd na most gdański, nie trzeba będzie przekraczać Wisłostrady (po stronie Wisły są tylko schody). <p>Chodnik do Mostu Gdańskiego jest bardzo szeroki i mało uczęszczany przez pieszych.</p>		
43	Maciej Sulmicki	Uwagi nt. rozwiązań technologicznych	<p>Szanowny Pełnomocniku,</p> <p>Poniżej przedstawiam swoje uwagi do projektu Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020. Uwagi ogólne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Należy pozytywnie ocenić postulaty wprowadzania małych rond jako rozwiązań służących poprawie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu i przyjaznych dla rowerzystów. - Niewątpliwie słuszną i potrzebną inicjatywą jest dążenie do załatwienia dziur w obecnym wysoce niespójnym założeniu sieci tras rowerowych miasta. - W opracowaniu zbyt często postulowane są rozwiązania rowerowe tworzone kosztem przestrzeni dla pieszych i/lub przestrzeni zielonych, również w sytuacjach gdy równoległa jezdnia oferuje bardziej korzystne warunki dla ruchu rowerowego, zwłaszcza w przypadku zastosowania uspokojenia ruchu lub wytyczenia pasów dla rowerów. W wielu przypadkach (w tym wskazanych w uwagach szczegółowych poniżej) skutkuje to rozwiązaniami w niskim stopniu spełniających kryteria spójności, bezpośredniości, wygody, bezpieczeństwa ruchu i atrakcyjności. Równocześnie zwężanie chodników skutkuje pogorszeniem warunków ruchu pieszych, co stoi w sprzeczności z celami polityki transportowej miasta. - Program powinien w większym stopniu uwzględniać jasno artykułowaną od lat konieczność ograniczenia ruchu samochodowego w Warszawie, nie tylko z uwagi na politykę transportową, lecz również względy sanitarno-zdrowotne. Te drugie wskazano w programie ochrony środowiska i programach ochrony powietrza dla Warszawy, 	częściowo uwzględnione	<p>Większość uwag dotyczy konkretnych rozwiązań projektowych. Program zawiera jedynie propozycje dopasowane do warunków lokalnych. Ostateczne rozwiązania będą zawarte w projektach wykonawczych. Część uwag wykracza poza zakres Programu (np. w zakresie polityki parkingowej). Konkretnie odniesienia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dodano wzdłuż kolejowej linii grodzkiej (42 Orłąt Lwowskich-Traktorzystów-Świerszcza), - pozostałe trasy rowerowe wzdłuż linii kolejowych mają niższy priorytet, niż trasy ujęte w Programie. - Węzeł

		<p>uchwalanych ze względu na drastyczne przekraczanie dopuszczalnych norm zanieczyszczeń, przede wszystkim właśnie z powodu zbyt rozbudowanej infrastruktury samochodowej, a niedostatecznie korzystnych warunków dla pieszych i rowerzystów.</p> <p>– W projekcie powinny być w większym stopniu wykorzystane możliwości tworzenia (wygodnych ze względu na wysoki stopień bezkolizyjności) tras rowerowych wzdłuż linii kolejowych, w tym wzdłuż linii Warszawa-Pruszków i WKD.</p> <p>– Projekt rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020 powinien w sposób bardziej zdecydowany wykorzystać potencjał stworzony poprzez miliardy zainwestowane w budowę rozlicznych bezkolizyjnych tras obwodowych w stolicy i w sposób bardziej zdecydowany dążyć do ograniczenia ruchu samochodowego na korzyść rowerowego na drogach miejskich. Celem programu obejmującego siedmioletnią perspektywę oferującą największą pulę funduszy unijnych w historii powinno być utworzenie sieci wysokiej jakości korytarzy rowerowych. Nie wyklucza to działań przewidzianych w programie (do których uwagi szczegółowe znajdują się poniżej), jednak powinny one być wstępem (2-3 letnim) lub uzupełnieniem do bardziej zdecydowanych działań w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej w okresie 2014-2020, a nie wyczerpywać plany miasta stołecznego na ten okres. Uwagi szczegółowe:</p> <p>[Str. 58] Uwaga dot. pojęć stosowanych w opracowaniu: ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerowym powinien być oznakowany kombinacją znaków C16+T22, tak aby rowerzyści nie byli zmuszani do korzystania z substandardowych rozwiązań. Stawianie znaków C13/C16 (z podziałem poziomym) skutkowałoby pogarszaniem warunków ruchu rowerowego, uniemożliwiając korzystanie z infrastruktury przeznaczonej dla pojazdów, takich jak rowery.</p> <p>[Str. 60-61] Trasa 1.5 - Jezdnia al. Wilanowskiej ma na omawianym odcinku w większości dwa pasy ruchu i 10-12m szerokości. Tym samym rozwiązaniem bardziej efektywnym przestrzennie i ekonomicznie byłoby wyznaczenie na niej pasów dla rowerów, co przyniosłoby korzystny efekt poboczny w postaci uspokojenia ruchu samochodowego (optyczne zwężenie pasów) i ograniczenie hałasu. Rozwiązanie to pozwoliłoby również uniknąć likwidacji trawnika/zwężenia chodnika.</p> <p>[Str. 61-62] Trasa 1.7 - Poprowadzenie przejezdnego ciągu pieszo-rowerowego po stronie północnej wymaga likwidacji zatok autobusowych. W przypadku dwóch pierwszych od strony Sikorskiego jest to o tyle łatwe, że równoległe do zatok znajdują się pasy włączenia, zatem jezdnie nie ulegnie zwężeniu (na całej długości dostępne będą dwa pasy ruchu, na których nie będą zatrzymywane autobusy).</p> <p>[Str. 63] Trasa 2.1 - Na uznanie zasługuje ujęcie w planie naprawienie błędów popełnionych przy projektowaniu i budowie Ronda Zesłańców Syberyjskich. Inwestycja powinna jednak objąć również północne wloty/wyloty skrzyżowania, aby umożliwić</p>		<p>Puławska/Rzymowskiego: Program zakłada dostosowanie tunelu pieszego do ruchu rowerów (pochylnie).</p>
--	--	---	--	--

		<p>podróże we wszystkich relacjach, bez konieczności pokonywania trzech ramion skrzyżowania.</p> <p>[Str. 63] Trasa 2.2 - Wytyczeniu drogi dla rowerów przez parkingi powinno towarzyszyć przeniesienie miejsc parkingowych na obecną, przewymiarowaną jezdnię, tak by możliwa była budowa pełnowymiarowej trasy rowerowej oddzielonej od chodnika, jak też zwężenie jezdni w celu poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia hałasu.</p> <p>[Str. 63] Trasa 2.3 - W projekcie nie odniesiono się do zbyt dużego przekroju ulicy BoyaŻeleńskiego (1x4). Wprowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych i uspokojenie ruchu powinno zostać uzupełnione o zwężenie jezdni, np. poprzez wprowadzenie pasa dzielącego lub trawnika.</p> <p>[Str. 63-64] Trasa 2.4 - Biorąc pod uwagę znikomy ruch na ul. Bagatela, alternatywnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych wraz z fizycznym uspokojeniem ruchu. Z dwóch proponowanych rozwiązań, lepszym wydają się jednokierunkowe trasy dla rowerów, jako łatwiejsze do pogodzenia z koniecznością włączenia się do ruchu na pl. Unii.</p> <p>[Str. 64] Trasa 2.5 - W planie słusznie ujęto uzupełnienie skrzyżowania al. Niepodległości i Batorego o brakujące przejście i przejazd, jak też trasy E-W i N-S przez Pole Mokotowskie. Przy ich projektowaniu należy uwzględnić bezpośredniość, aby uniknąć meandrującego przebiegu, jak w przypadku istniejącej trasy.</p> <p>[Str. 69] Trasa 4.1 - Niezrozumiały jest postulat zamiany pasów rowerowych na drogi dla rowerów na skrzyżowaniu ze Świętokrzyską w świetle planów ich utrzymania przewidzianych w Trasie 4.2. Pasy powinny być ciągłe na całej długości ulicy, od Twardej do Al. Jerozolimskich, lub przekształcać się w drogę dla rowerów na całej długości odcinka Świętokrzyska-Al. Jerozolimskie po stronie północnej. W tym drugim przypadku, powinny zostać zlikwidowane pasy włączenia/wyłączenia (nieuzasadnione w przypadku ulicy klasy Z), aby zapewnić miejsce na odpowiednio szeroki chodnik i drogę dla rowerów.</p> <p>[Str. 69] Trasa 4.2 - Planowane przejścia i przejazdy przez Al. Jerozolimskie i ul. E. Plater będą krokiem radykalnie poprawiającym warunki podróży w centrum. Przejściom dla pieszych powinno towarzyszyć poszerzenie wyspy dzielącej jezdni, tak by umożliwić dojście naziemne do przystanków tramwajowych. Posłuży to również stworzeniu bezpiecznej przestrzeni dla kumulacji pieszych i rowerzystów między jezdniami.</p> <p>[Str. 69] Trasa 4.3 - W opisie powinna zostać uwzględniona konieczność przeprowadzenia trasy rowerowej przez skrzyżowanie z Koszykową i skwer Batalionu Pancernego AK "Golski" w sposób prosty i bezpośredni (wzdłuż Noakowskiego), aby uniknąć konieczności korzystania z obecnego siałomu wokół skwerku z barem</p>		
--	--	--	--	--

		<p>chińskim.</p> <p>[Str. 69-70] Trasa 4.4 - Biorąc pod uwagę częste problemy z zatrzymywaniem i postojem samochodów, jak też pogorszenie warunków ruchu pieszego na ul. E. Plater na skutek wprowadzenia dwukierunkowej drogi dla rowerów, lepszym rozwiązaniem na ul. Polnej byłoby wprowadzenie uspokojenia ruchu i kontrapasa rowerowego na jednokierunkowym odcinku</p> <p>[Str. 87-88] Trasy 11.1, 11.2 - Rozwiązanie sugerowane dla odcinka ul. Mickiewicza jako trasa 11.3 (pasy rowerowe) powinno być zastosowane również na pozostałych odcinkach ulicy, gdzie jezdnia ma obecnie przekrój 2x2, zamiast wytyczania DDR kosztem chodnika i zieleni.</p> <p>[Str. 88] Trasa 11.4 - Należałoby uwzględnić możliwość pozyskania przestrzeni na drogę dla rowerów wokół placu poprzez likwidację (wydzielenie) jednego pasa ruchu z obecnego przekroju 3-4 pasów. Takie rozwiązanie przyczyniłoby się przy okazji do odzyskania charakteru placu, jak też pozwoliłoby uniknąć konfliktów z intensywnym ruchem pieszym.</p> <p>[Str. 89] Trasy 11.5-11.7 - Aby uniknąć pogarszania warunków ruchu pieszego, jak też likwidacji zieleni, należy uwzględnić możliwość prowadzenia pasów rowerowych również na tym odcinku ul. Mickiewicza. Alternatywnie, należy wziąć pod uwagę możliwość przesunięcia miejsc do parkowania częściowo na jezdnię, aby uzyskać przestrzeń potrzebną na wytyczenie DDR.</p> <p>[Str. 91] Trasa 11.12 - Po stronie wschodniej powinny zostać przewidziane przejście i przejazd, jak też przejazd po stronie południowej, tak by możliwe było dotarcie z trasy wzdłuż Ogrodu Krasińskich do trasy wzdłuż al. Solidarności i placu Bankowego. Rozwiązanie to umożliwi również dostęp pieszym do przystanków autobusowotramwajowych.</p> <p>[Str. 91] Trasa 11.13 - Właściwym rozwiązaniem w przypadku ul. Marszałkowskiej jest w tym przypadku to wskazane jako druga opcja, czyli przeniesienie parkowania na jezdnię, co przyniosłoby korzystny efekt poboczny w postaci uspokojenia ruchu samochodowego (optyczne zwężenie pasów) i ograniczenie hałasu.</p> <p>[Str. 92] Trasa 11.14 - Po stronie zachodniej miejsce na wytyczenie DDR powinno zostać uzyskane w sposób analogiczny do trasy 11.13 - poprzez przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenie dwukrotnie przewymiarowanego pasa dla autobusów. Ograniczona ilość miejsca występować będzie wtenczas jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowań. Rezygnacja z realizacji tego odcinka skutkowałaby wyrwą w istotnym punkcie tras rowerowych.</p> <p>[Str. 92] Trasa 11.15 - Wyznaczenie przejazdów i przejść przez Rondo Dmowskiego powinno zostać sformułowane jako integralny (kluczowy) element poprawy</p>		
--	--	--	--	--

		<p>dostępności rowerowej Warszawy, nie jako adnotacja.</p> <p>[Str. 93] Trasa 11.16 - Proponowane rozwiązanie jest korzystne ze względu na poprawę warunków ruchu rowerzystów, jak i pieszych, którzy na tym odcinku Puławskiej spychani są w zdecydowanie zbyt wąski tunel między ścianami budynków a samochodami. Wskazane byłoby jednak uzupełnienie go o uspokojenie ruchu, np. w postaci wyniesionych przejść dla pieszych przez ulice poprzeczne, wzdłuż których prowadziłyby DDR. Zlikwidowane miejsca parkingowe można zrekompensować przekształcając prawy pas drugiej jezdni na pas do parkowania. W dokumencie powinna zostać ujęta również istniejąca DDR wzdłuż Puławskiej, na której należałoby poprawić bezpieczeństwo poprzez wyniesienie przejść i przejazdów równoległych do Puławskiej.</p> <p>[Str. 93] Trasa 11.17 - Na odcinku od drogi na posesję 131 do przejścia dla pieszych, przestrzeń na DDR powinna zostać pozyskana poprzez likwidację wydzielonego pasa do prawoskrętu i zatoki. W przypadku okolicy ul. Niedźwiedzia, pasy włączenia/wyłączenia można przeznaczyć na zatoki parkingowe, aby uniknąć konfliktów braku miejsca i konfliktów z parkującymi. W okolicach ul. Wałbrzyskiej i Wołodyjowskiego, zlikwidowana powinna zostać zatoka autobusowa, a pas do parkowania przeniesiony na prawy pas jezdni (za przystankiem autobusowym). Prawy pas ruchu przed skrzyżowaniem z Wałbrzyską powinien wtenczas zostać przekształcony w pas do skrętu w prawo, z wyłączeniem autobusów.</p> <p>[Str. 98] Trasy 13.1-13.3 - Należy pochwalić postulat wdrożenia pasów dla rowerów lub uspokojenia ruchu na całej długości Nowego Świata. Korzystnym rozwiązaniem byłoby też ograniczenie ruchu samochodowego na odcinku Nowego Świata między rondem de Gaulle'a a placem Trzech Krzyży do jednego pasa ruchu. Byłoby to rozwiązanie zgodne z planami przywrócenia placu Trzech Krzyży charakteru wysokiej jakości przestrzeni publicznej.</p> <p>[Str. 98] Trasa 13.4 - Najkorzystniejszym rozwiązaniem do czasu przebudowy placu wydaje się przeniesienie ruchu samochodowego na jedną stronę, a autobusowego i rowerowego na drugą. Bardziej logiczne byłoby przy tym poprowadzenie ruchu autobusowego i rowerowego jezdnią wschodnią (trasa bardziej bezpośrednia, prostsze powiązanie z DDR wzdłuż Al. Ujazdowskich), a samochodowego jezdnią zachodnią (lepsza obsługa Ministerstw i ulic poprzecznych).</p> <p>[Str. 99] Trasa 13.5 - Należy uwzględnić również potrzebę wytyczenia przejazdu przez Koszykową i jezdnię wyprowadzającą ruch z al. Armii Ludowej w celu powiązania ze ścieżką wzdłuż al. Armii Ludowej. Wskazane byłoby też wytyczenie kontrapasów/odcinków DDR w celu utworzenia połączenia z al. Wyzwolenia. W tym celu można zwęzić ul. Koszykową i jezdnię Armii Ludowej-plac na Rozdrożu.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>[Str. 108-9] Trasa 16.8 - Najkorzystniejszymi rozwiązaniami w przypadku mostu są opcje 2) i 3), w których poprawa warunków ruchu rowerowego nie odbywa się kosztem pogorszenia warunków ruchu pieszego.</p> <p>[Str. 112-3] Trasy 17.3-17.4 - Należy korzystnie ocenić postulaty kontynuacji pasów dla rowerów na ul. Tamka i wytyczenia kontrapasa na ul. Zajęcej. Rozwiązania te pozwolą ograniczyć nadmierny przekrój tych dróg. To samo rozwiązanie powinno zostać wybrane w przypadku tras 17.5-6. Na trzypasmowym odcinku Mostu Świętokrzyskiego przed właściwym mostem (za ul. Wybrzeże Kościuszkowskie), trzeci (prawy) pas powinien po obu stronach zostać wykorzystany na dwukierunkową drogę dla rowerów, tak by istniejące DDR na moście były powiązane z nowymi pasami dla rowerów bez pogarszania warunków ruchu pieszego.</p> <p>[Str. 116] Trasa 19.4 - Bardziej efektywnym rozwiązaniem byłoby wytyczenie przejazdu dla rowerzystów w poziomie jezdni.</p> <p>[Str. 120] Trasy 20.1-20.3 - Biorąc pod uwagę, że już podpisano umowę ws. budowy drogi ekspresowej, która przejmie funkcje tranzytowe al. Krakowskiej, należy zrezygnować z substandardowych rozwiązań w postaci ciągów pieszo-rowerowych i wytyczyć wydzieloną drogę lub drogi dla rowerów kosztem jezdni. Rozwiązanie to będzie bezpieczniejsze, efektywniejsze i prawdopodobnie tańsze niż próby dostosowania istniejących chodników do ruchu pieszo-rowerowego. Pozwoli ono również ograniczyć skalę efektu ruchu wzbudzonego po oddaniu do użytku nowej drogi ekspresowej. Rozwiązanie to będzie również lepiej powiązane od proponowanego z istniejącym odcinkiem DDR na Grójeckiej.</p> <p>[Str. 121] Trasa 20.5-20.8 - Budowa DDR powinna wiązać się z przeniesieniem parkowania na jezdnię i zwężeniem jej do dwóch pasów ruchu. Na placu Narutowicza zatoka autobusowa powinna zostać wyznaczona w ramach tego pasu postojowego.</p> <p>[Str. 122] W przypadku wdrażania rozwiązań rowerowych na placu Zawiszy, należy uwzględnić całościowe rozwiązaniem, pozwalającym obsłużyć wszystkie relacje.</p> <p>[Str. 123] Trasa 21.1 - Budowa proponowanego odcinka DDR i likwidacja pasa dla rowerów pogorszy warunki ruchu względem stanu istniejącego. Ruch rowerowy na całej długości ciągu Koszykowa-Piękna powinien odbywać się jezdnią. Przetasowywanie go z jezdni i na jezdnię skutkować będzie wydłużeniem czasu podróży, stwarzaniem sytuacji niebezpiecznych i pogorszeniem warunku ruchu nie tylko rowerzystów, lecz również pieszych.</p> <p>[Str. 123] Trasa 21.2 - Obustronne pasy rowerowe są rozwiązaniem wygodnym, efektywnym i bezpiecznym. Powinny one być kontynuowane na skrzyżowaniu lub urwane przed nim w sposób zapobiegający wymuszaniu pierwszeństwa przez kierowców. Przeprowadzanie ruchu przez skrzyżowanie przejazdami pogorszy warunki</p>		
--	--	--	--	--

		<p>ruchu, skutkując konfliktami z pieszymi i samochodami po drugiej stronie skrzyżowania. Należy rozważyć zastąpienie sygnalizacji na skrzyżowaniach z Lindleya i Krzywickiego mini rondami w celu poprawy płynności i bezpieczeństwa ruchu. Pasy rowerowe powinny zostać wytyczone również na odcinku Lwowska-plac Konstytucji.</p> <p>[Str. 124] Trasa 21.6 - W przypadku wytyczenia wydzielonej DDR, najlepszym rozwiązaniem byłoby rekomendowane w opracowaniu przesunięcia parkowania na zbyt szeroką jezdnię. Alternatywnym wyjściem byłoby jej wykorzystanie do kontynuacji pasów rowerowych.</p> <p>[Str. 124] Trasa 21.7 - Rozwiązanie powinny ułatwiać wprowadzenie, nie wniesienie roweru po schodach.</p> <p>[Str. 125-6] Trasa 22.2 – Miejsce na wytyczenie DDR powinno zostać uzyskane poprzez likwidację zatoki autobusowej, a nie tworzenie wysoce kolizyjnego rozwiązania w postaci dopuszczania ruchu rowerowego przez przystanek na zwężonym chodniku.</p> <p>[Str. 126] Trasa 22.3 – Przy skrzyżowaniu Wawelska/Grójecka chodnik powinien zostać poszerzony kosztem zbędnego pasa do prawoskrętu w ulicę lokalną (Pasteura) po przeciwnej stronie.</p> <p>[Str. 126] Trasa 22.4 – Na odcinku Prokuratorska-al. Niepodległości po stronie północnej powinna zostać zlikwidowana zatoka autobusowa, zarówno ze względu na warunki ruchu rowerowego i pieszego, jak i autobusowego. Należałoby również uwzględnić możliwość zwężenia pasów ruchu, aby zwiększyć ilość miejsca dostępnego dla pieszych i rowerzystów przy wejściach do przejścia podziemnego.</p> <p>[Str. 127] Trasa 22.5 – Słusznie podkreślono konieczność wytyczenia przejść i przejazdów po północnej i południowej stronie skrzyżowania, co nie tylko poprawi warunki ruchu pieszego i rowerowego, lecz również dostępność tramwajów. Działanie to powinno być elementem podstawowym, a nie „dodatkowym”.</p> <p>[Str. 129] Trasa 23.1-2 – Słusznie uwzględniono konieczność prowadzenia tras rowerowych po obu stronach trudnych do przekroczenia bardzo szerokich jezdni, stwarzających barierę w przestrzeni miejskiej.</p> <p>[Str. 129-130] Trasa 23.4 – Postulowane rozwiązanie jest niejasne. Konieczne jest utworzenie możliwości przejazdu przez węzeł Rzymowskiego-Puławska. Najprostszym wyjściem w tym wypadku wydaje się przebudowa wejść do przejścia podziemnego, tak by możliwy był wjazd do/wyjazd z niego na rowerze. Przy wyjściach po obu stronach dostępna jest dostateczna ilość miejsca.</p> <p>[Str. 130] Trasa 23.6 – Uwaga jak wyżej do przejścia pod Doliną Służewiecką na wysokości Koncertowej.</p> <p>[Str. 130-1] Trasa 23.7 – Tak jak i na pozostałych odcinkach trasy, warunki dla ruchu</p>		
--	--	---	--	--

			<p>rowerowego powinny być zapewnione po obu stronach trudnej do przekroczenia jezdni. Po stronie południowej jezdnią ulicy Fosa (na której już teraz zastosowano uspokojenie ruchu. Potrzebna jest poprawa wjazdu na odcinek chodnika (CPR) pomiędzy ul. Fosa a al. Wilanowską i wymiana nawierzchni na nim, jak też wytyczenie kompletu przejazdów na skrzyżowaniach z Nowoursynowską i al. Wilanowską. Przy ruchliwym przystanku Dolina Służewiecka 01 konieczna jest likwidacja zatoki, której budowy drastycznie pogorszyła warunki ruchu rowerowego, lub wytyczenie DDR za przystankiem.</p> <p>[Str. 131] Trasa 23.8 – Dotychczasowe rozwiązanie w postaci szerokiego CPR funkcjonowało sprawnie, z wyjątkiem okolic przystanków autobusowych. Wydzielenie DDR i zaanektowanie w tym celu trawnika zdaje się uzasadnione jedynie w przypadku planów znaczącej rozbudowy zabudowy usługowo-mieszkaniowej w rejonie – obecnie ruch pieszy przy ulicy jest znikomy.</p> <p>[Str. 131] Trasa 23.9 – Po stronie wschodniej powinna zostać uwzględniona potrzeba poprowadzenia trasy rowerowej przez teren (miejski) zajęty przez stację benzynową, aby zlikwidować konieczność szeregu zakrętów pod ostrym kątem</p>		
44	Maciej Łopaciński	Uwagi ogólne oraz dodanie tras	<p>Uwagi ogólne.</p> <p>Główne drogi rowerowe powinny umożliwiać szybki tranzyt międzydzielnicowy. Powinny być przystosowane do jazdy z prędkościami powyżej 30km/h i umożliwiać łatwe wyprzedzanie wolniejszych rowerzystów. Oznacza to konieczność projektowania ścieżek o odpowiedniej szerokości, promieniu łuków, z wyraźną separacją ruchu pieszego od rowerowego oraz minimalizację liczby miejsc kolizyjnych z pieszymi i samochodami. W miejscach przecinania się dróg rowerowych z ruchem samochodowym powinna być zapewniona odpowiednia widoczność umożliwiająca kierowcy odpowiednio wczesne zauważenie rowerzysty, poruszającego się z prędkością 10m/s i ustąpienie mu pierwszeństwa. W miarę możliwości główne tranzytowe drogi rowerowe powinny być lokalizowane z dala od dróg i chodników. Należy maksymalnie wykorzystywać istniejącą infrastrukturę, taką jak drogi techniczne PKP, wodociągów, energetyki do lokalizowania wzdłuż nich bezpiecznych, szybkich dróg rowerowych.</p> <p>Białoleka</p> <p>Dzielnica Białoleka, pomimo iż formalnie jest jedną dzielnicą, komunikacyjnie składa się z trzech regionów rozdzielonych dużą infrastrukturą liniową i praktycznie pozbawionych bezpośredniej komunikacji. Są to rejon na zachód od linii kolejowej nr 9, rejon pomiędzy linią kolejową nr 9, a kanałem Żerańskim oraz rejon na wschód od kanału Żerańskiego.</p> <p>Z uwagi na strukturę dróg w na wschodniej i centralnej Białolece oraz słabą obsługę</p>	nieuwzględnione	<p>Uwagi ogólne:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Program zawiera jedynie propozycje dopasowane do warunków lokalnych. Ostateczne rozwiązania będą zawarte w projektach wykonawczych, - została dodana trasa wzdłuż kolejowej linii grodziskiej (42 Orłąt Lwowskich-Traktorzystów-Świerszcza) - trasy rowerowe wzdłuż pozostałych linii kolejowych, wodociągów, energetyki mają niższy priorytet, niż trasy ujęte w Programie. <p>Większość uwag szczegółowych dotyczy ulic Zielonej Białoleki. Ulice tej części dzielnicy są skomplikowane dla</p>

		<p>rejonu komunikacją publiczną, szczególna uwaga powinna być zwrócona na umożliwienie bezpiecznego dojazdu młodzieży rowerami do szkół.</p> <p>Projektowany system dróg rowerowych powinien umożliwiać dojazd rowerem z każdego z tych obszarów do Śródmieścia oraz w maksymalnym stopniu umożliwiać przejazd pomiędzy tymi rejonami Białoleki. Równie istotnym elementem komunikacji rowerowej jest umożliwienie bezpiecznego dojazdu mieszkańcom Warszawy do rejonów rekreacyjnych Zalewu Zegrzyńskiego, Puszczy Słupeckiej oraz lasów Legionowskich.</p> <p>Projektując system dróg rowerowych należy uwzględniać liczbę mieszkańców Białoleki w oparciu o przyjęte plany miejscowe, a nie w oparciu o dane wynikające z SUiKZP, które są w niektórych rejonach są skrajnie zaniżone (http://www.gazetaecho.pl/dokadma-jechac-metro-czyli-ile-bedzie-mieszkanow-wschodniej-bialoleki_65507)</p> <p>Proponowane trasy dróg rowerowych</p> <p>Główne trasy komunikacyjne w rejonie centralnej Białoleki powinny umożliwiać dojazd z powstających dużych osiedli takich jak Regaty, Zielona Dolina w kierunku centrum oraz dojazd z Warszawy w rejon Zalewu Zegrzyńskiego. Schematyczny rysunek tras poniżej.</p> <p>1) Połączenie Kobiałka – Marywilska</p> <p>Trasa ta powinna być traktowana, jako główna trasa rowerowa środkowej Białoleki. Umożliwia ona dojazd z budowanych dużych osiedli w rejonie ul. Kobiałka i ul. Ździarskiej do centrum oraz z Warszawy nad Zalew Zegrzyński. W ramach budowy tego połączenia należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonać DDR na niedawno zbudowanym moście w ciągu ul. Kobiałka umożliwiający przejazd na nieporęczki szlak rowerowy prowadzący nad Zalew Zegrzyński - wykonać DDR o nawierzchni asfaltowej w ciągu ul. Białoleckiej od ul. Kobiałka do ul. Warzelniczej - wykonać DDR o nawierzchni asfaltowej w ciągu ul. Proletariatczyków od Warzelniczej do Marywilskiej z odgałęzzeniami do ul. Szlacheckiej (po wschodniej stronie bocznic kolejowej) oraz ul. Annopol. <p>2) Połączenie Rondo Starzyńskiego – ul. Marywilska</p> <p>Połączenie to istniało kilka lat temu, jako czerwony szlak rowerowy. W ramach odbudowy tego połączenia należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonać pas rowerowy na odcinku rondo Starzyńskiego ul. Gołędzinowska - wykonać DDR w ciągu ul. Gołędzinowskiej do terenów PKP - udostępnić drogę techniczną PKP do ul. Marywilskiej (wymaga uzgodnienia z właścicielem terenu oraz zmiany oznakowania) - wykonać przejazd pod mostem nad kanałem Żerańskim w ciągu ul. Marywilskiej 	<p>poprowadzenia ruchu rowerowego. Są wąskie, a wzdłuż ulic ciągną się małe działki prywatne. Układ drogowy w tej części miasta nie jest dostateczny na dzień dzisiejszy, ale plany przebudowy obecnie są za mało konkretne, by uwzględnić je w Programie. Podczas ew. budowy nowych dróg (np. Trasa Olszynki Grochowskiej) drogi rowerowe powstaną obligatoryjnie.</p>
--	--	---	---

		<p>(alternatywnie przejazd rowerowy przez Marywilską z sygnalizacją świetlną)</p> <ul style="list-style-type: none">- wykonać odwodnienie tunelu pod bocznicą kolejową <p>3) Połączenie Rondo Starzyńskiego – węzeł S8-Modlińska</p> <p>Połączenie takie istnieje w kilku wariantach, lecz jest niewygodne w codziennej komunikacji rowerowej – ścieżka biegowa nad Wisłą posiada miękką nawierzchnię idealną do biegania, lecz utrudniającą szybką jazdę, jazda wzdłuż Jagiellońskiej jest uciążliwa z uwagi na ruch samochodowy i liczne wyjazdy z posesji. Optymalnym rozwiązaniem wydaje się przeznaczenie Wybrzeża Puckiego na DDR. W tym celu należy:</p> <ul style="list-style-type: none">- wykonać połączenie od Północnej bramy Zoo i DDRu na moście Gdańskim do Wybrzeża Puckiego pod mostem Gdańskim- wykonać nawierzchnię asfaltową na Wybrzeżu Puckim zamiast obecnej w nierównych płyt betonowych- wykonać powiązanie Wybrzeża Puckiego z DDRami przy S8 oraz Modlińskiej. <p>4) Droga rowerowa w ul. Annapol</p> <p>W chwili obecnej dzielnica Białołęka buduje drogę rowerową w ul. Daniszewskiej od ul. Annapol do Szlacheckiej. Droga ta powinna być połączona z systemem dróg rowerowych Warszawy poprzez drogę w ciągu ul. Annapol prowadzącą w kierunku północnym do ul. Proletariaczyków i trasy nad Zalew Zegrzyński, a w kierunku południowym do DDR wzdłuż S8 oraz DDR na ul. Rembielińskiej. W przyszłości po przedłużeniu linii tramwajowej w ul. Annapol na północ za kanał Żerański, ta DDR powinna być przedłużona do Trasy Mostu Północnego</p> <p>5) Żdziarska</p> <p>Wraz z rozbudową osiedli mieszkaniowych w rejonie ul. Żdziarskiej powstaje potrzeba zorganizowania bezpiecznej komunikacji rowerowej dla tego rejonu. Zarówno ul. Ostródzka jak i ul. Głębocka stanowiące połączenie samochodowe tego rejonu są niewydolne i bardzo obciążone ruchem samochodowym. Rozwiązaniem dla komunikacji rowerowej jest budowa DDR w ciągu ul. Żdziarskiej i połączenie jej z proponowaną w punkcie 1 trasą Kobiątka - Marywilska.</p> <p>6) Elektronowa</p> <p>Wobec braku możliwości wykonania zjazdu z DDR w ciągu trasy S8 na proponowaną w punkcie 2 trasę rondo Starzyńskiego - Marywilska, należy rozważyć wykonanie połączenia Modlińskiej z drogą techniczną PKP w ciągu ul. Elektronowej.</p> <p>7) Płochocińska</p> <p>Obszar Białołęki pomiędzy kanałem Żerańskim, a linią kolejową 9, z uwagi na historyczne uwarunkowania komunikacyjne oraz podział działek ma bardzo utrudnioną komunikację w kierunku centrum. Jedynymi możliwymi przebiegami dla głównych tras</p>		
--	--	--	--	--

			<p>rowerowych są otaczające ten rejon ulice Płochocińska oraz Marywilska.</p> <p>- Wykonanie DDR od ul. Modlińskiej do granicy m. st. Warszawy w rezerwie terenu przeznaczonej na drugą jezdnię ul. Płochocińskiej</p> <p>8) Marywilska Wykonanie DDR w ciągu ul. Marywilskiej od Bazylińskiej do stacji PKP Choszczówka i do drogi technicznej wodociągu północnego prowadzącej nad Zalew Zegrzyński</p> <p>9) Klasyków, Bohaterów, Wału szewska Wykonanie DDR od ul. Modlińskiej do ul. Szamocin umożliwiającej komunikację wschód-zachód oraz dojazd z Tarchomina do terenów leśnych.</p> <p>Inne Projektując system dróg rowerowych należy rozważyć możliwość rozbudowy istniejącej ścieżki biegowej nad Wisłą i przedłużenia jej wzdłuż kanału Żerańskiego w kierunku Nieporętu. W tym celu należałoby wykonać razem z DDR opisanym w punkcie 1 ścieżkę biegową o miękkiej nawierzchni taką jak jest nad Wisłą po praskiej stronie oraz łącznik z istniejącą ścieżką przez tereny planowanego portu Żerań. Dzięki temu mogłaby powstać unikalna ścieżka biegowa o długości ponad 25 kilometrów.</p>		
45	Piotr Dąbrowski	Dodanie tras	<p>Pragnę zauważyć, iż w przedstawionej w dokumencie pt. „Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do 2020r.” koncepcji tras rowerowych brakuje kilku ważnych połączeń międzydzielnicowych oraz między ważnymi rejonami w ramach jednej dzielnicy.</p> <p>Po zapoznaniu się z ww. dokumentem zgłaszam wnioski o umieszczenie w Programie rozwoju tras rowerowych Warszawy do 2020r. następujących odcinków ścieżek rowerowych:</p> <p>1. Odcinek Łopuszańska – Hynka - Sasanki (od torów kolejowych WKD – do Al. Krakowskiej i następnie do ul. Postępu na Służewcu). Trasa ta nie została dokładnie omówiona w analizie szczegółowej oraz na mapie (zał. Nr 2). Brak konkretnych analiz dla tego odcinka. Czy trasa nie będzie tam realizowana? W tabeli wynikowej wśród planowanych inwestycji natomiast trasa ta widnieje. Proszę o uzupełnienie analizy szczegółowej o tą trasę. Odcinek ten stanowi ważne połączenie między południem a zachodem Warszawy.</p> <p>2. Połączenie Służewa z Sadybą ciągiem pieszo rowerowym wzdłuż ul. Św. Bonifacego (na odcinku od Al. Sikorskiego do ul. Powsińskiej)</p> <p>3. odcinek wzdłuż ul. Idzikowskiego (od ul. Sobieskiego do Parku Arkadia) – proponuję poprowadzenie ścieżki rowerowej na północ od jezdni ul. Idzikowskiego. Obecnie pomiędzy ogrodzeniem rodzinnych ogrodów działkowych a jezdnią znajduje</p>	częściowo uwzględnione	<p>1. Odcinek wzdłuż Łopuszańskiej i Hynka nie został ujęty w Programie, ze względu na konieczność przekroczenia torów WKD.</p> <p>2. Trasa o charakterze Lokalnym, więc nie mogła zostać uwzględniona w Programie.</p> <p>3. Uwaga uwzględniona</p> <p>4. Uwaga uwzględniona</p> <p>5-9. Trasy o charakterze Lokalnym</p> <p>11. Uwaga uwzględniona</p> <p>12. Trasa o charakterze Lokalnym. Most Łazienkowski został uwzględniony w Programie, jednak ze względu na skomplikowanie zadania bez szczegółowych rozwiązań</p>

		<p>się teren zieleni o szerokości około 5-6 metrów.</p> <p>4. Przeprowadzenie ścieżki rowerowej przez park Arkadia (od ul. Puławskiej do proponowanej ścieżki rowerowej w ul. Idzikowskiego).</p> <p>Dwa ww. proponowane przebiegi 3 oraz 4 ścieżki rowerowej stanowią atrakcyjne połączenie między Górnym a Dolnym Mokotowem. Połączenie to integruje ścieżki rowerowe położone powyżej i poniżej Skarpy Warszawskiej. Innym alternatywnym połączeniem jest ul. Dolna. Jednakże występuje tam wyższe natężenie ruchu samochodowego oraz mniej miejsca dostępnego do realizacji wyodrębnionej ścieżki rowerowej</p> <p>5. Realizacja ścieżki rowerowej w ciągu ulicy Odyńca (od Wołoskiej do Al. Niepodległości). Ścieżkę proponuję zorganizować po północnej stronie ulicy pomiędzy chodnikiem a ogrodzeniem ogrodów działkowych. Należałoby zbadać czy jest to teren m.st. Warszawy.</p> <p>6. Realizacja pasów rowerowych na jezdni przy krawędzi, w ciągu ul. Odyńca (pomiędzy al. Niepodległości a ul. Puławską).</p> <p>7. Budowa ciągu rowerowego pomiędzy Wyględowem a Dworcem Zachodnim przez Park Szczęśliwicki.</p> <p>Na odcinku Raławickiej (od Żwirki i Wigury do Mołdawskiej proponuję poprowadzenie ścieżki rowerowej wschodnią stroną ul. Raławickiej (budowa ścieżki lub wydzielenie ścieżki z części chodnika)</p> <p>Na odcinku Mołdawskiej (od Raławickiej do Korotyńskiego)</p> <ul style="list-style-type: none"> – poprowadzenie ścieżki północną częścią ul. Mołdawskiej (wydzielenie ścieżki z chodnika + budowa ścieżki przy Forcie Rakowiec) <p>Na odcinku Korotyńskiego (od Mołdawskiej do Grójeckiej) proponuję zlokalizowanie ścieżki po zachodniej stronie ulicy budując ścieżkę rowerową i nowy chodnik</p> <ul style="list-style-type: none"> – obecnie chodnik jest w złym stanie. <p>Na odcinku od ul. Grójeckiej do Parku Szczęśliwickiego</p> <ul style="list-style-type: none"> – wydzielenie ścieżki rowerowej z chodnika po zachodniej stronie ulicy. <p>Wschodnim skrajem parku Szczęśliwickiego biegnie obecnie wybudowana w zeszłym roku ścieżka rowerowa. Należy połączyć ją w okolicy Pętli Szczęśliwice ze ścieżką rowerową biegnącą w ulicy Szczęśliwickiej.</p> <p>Dzięki ww. inwestycjom nr 5, 6, 7 wytworzy się kolejny obwodowy ciąg rowerowy pomiędzy ciągiem Łopuszańska</p> <ul style="list-style-type: none"> – Hynka – Wilanowska i ciągiem Batorego – Park Pole Mokotowskie – Banacha 		
--	--	--	--	--

			<p>– Bitwy Warszawskiej .</p> <p>8. Organizacja ciągu pieszo rowerowego z wyasfaltowanego chodnika po wschodniej stronie ul. Lazurkowej na odcinku pomiędzy ul. Polczyńską i ul. Górczewską. Na ww. chodniku występuje niewielkie natężenie ruchu pieszego, zatem organizacja wspólnego ruchu pieszych i rowerów na chodniku nie powinna być przeszkodą do realizacji ciągu. Ponadto ruch rowerzystów na ul. Lazurkowej stwarza niebezpieczeństwo w ruchu z uwagi na fakt iż jest to ulica wąska z dużym natężeniem ruchu samochodów.</p> <p>9. Budowa ciągu pieszo rowerowego na odcinku Górczewska</p> <p>– Kocjana (po zachodniej stronie jezdni)</p> <p>– Ścieżka rowerowa częściowo już istnieje przy Trasie S8.. Połączy istniejącą już ścieżkę w ul. Kocjana ze ścieżką w ul. Górczewskiej.</p> <p>11. realizacja brakujących odcinków ścieżek rowerowych w ciągu ul. Powstańców Śląskich (od Polczyńskiej do Wrocławskiej). Widoczny jest brak dostępnego terenu dla realizacji tej infrastruktury. Jeżeli rzeczywiście to jest przeszkodą to warto byłoby w raporcie wspomnieć o tym. Ciąg Powstańców Śląskich to oś komunikacyjna Bemowa i potencjalne rowerowe połączenie Bielania z Włochami i Ursusem.</p> <p>12. Odcinek Aleja Lotników</p> <p>– Wałbrzyska - Nowoursynowska (od al. Wilanowskiej do skrzyżowania Nowoursynowska/Dolina Służewiecka). Połączenie to stanowić będzie dogodne połączenie ze stacją Metra Służew dla osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych w pobliżu oraz UW oraz SGGW. Przy stacji metra mógłby być zorganizowany parking Bike&Ride.</p> <p>Proszę o przeanalizowanie i rozważenie umieszczenia w „Programie rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020” wymienionych powyżej tras rowerowych.</p> <p>Ponadto przy niektórych trasach w raporcie nie jest umotywowane odrzucenie pewnych odcinków tras np. Mostu Łazienkowskiego. W celu większej przejrzystości i poznania uwarunkowań dyskwalifikujących realizację danego odcinka trasy w korytarzu rowerowym należałoby podać taką motywację np. dlaczego nie wpisano do programu tras rowerowych odcinka Mostu Łazienkowskiego.</p> <p>– Dlatego, iż są wąskie chodniki, występują schody w przejściach przy węzłach i brakuje ramp podjazdowych dla rowerów itp.</p>		
46	Aneta Jeżewska-Singh	Dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>Nazywam się Aneta Jeżewska-Singh.</p> <p>Zebrałam uwagi użytkowników portalu , które wpisali pod artykułem nt. projektu:</p> <p>- Wszystkie trasy, które są na czerwono - TAK, TAK, TAK. Ze św. Wincentego, Radzymińską i Łodygową na czele!</p>	częściowo uwzględnione	Rondo Żaba – wymaga kompleksowego rozwiązania ruchu rowerowego. Zostanie przygotowane w miarę

			<ul style="list-style-type: none"> - Rondo Żaba! - potrzebne sensowne rozwiązanie łączące zbiegające się w tym miejscu drogi rowerowe (obecne i przyszłe) - Gorzykowska (lub Barkocińska)-"obwodnica Targówka"(Ossowskiego-Handlowa-Myszkowska)-Kołowa. Jako łącznik między Radzymińską a św. Wincentego. Wielu użytkowników zwraca na to uwagę. Chodnik na całej obwodnicy szeroki, ale zgodnie z przepisami nie można nim jeździć. - Trocka-Borzymowska. Jako łącznik między Radzymińską a św. Wincentego. - Łokietka-Pratulińska do ścieżki wzdłuż al. Solidarności. Zbiorcza do Centrum z Zacisza i Targówka Mieszkaniowego, obok parku Wiecha. - Rondo Żaba-Praska-dalej wzdłuż torów kolejowych od strony płn. do ścieżki wzdłuż al. Solidarności <p>Dodatkowe propozycje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wygrodenie płotkiem ścieżki na Kondratowicza przy kościele, "która służy za naręczny bazar (głównie handlarzom fajami)" - lepsze oznaczenia przejazdów rowerowych przez skośne jezdnie, "których nie chcą zauważać kierowcy-mordercy" 		<p>rozbudowy tras rowerowych zbiegających się w tym miejscu.</p> <p>Pozostałe uwagi to trasy o charakterze Lokalnym, więc nie mogły zostać uwzględnione w Programie.</p>
48.	Jacek Staroszczyk	Dodanie tras	<p>Dzień dobry,</p> <p>pragnę przyłączyć się do krytycznych głosów w sprawie braku ujęcia w Projekcie Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020, DdR-u lub ciągu pieszo-rowerowego pod mostem na ul. Puławskiej. Nie są prawdziwe argumenty urzędników, że jakoby skrajnia obiektu jest zbyt niska, co wielokrotnie było udowodniane na profilu: https://www.facebook.com/RoweremNaSluzewiec</p> <p>Jednocześnie zwracam uwagę, że zaproponowane w projekcie rozwiązanie - przebudowa przejścia podziemnego, rozbudowa kładki (zał. zdjęcie), biorąc pod uwagę stopień skomplikowania prac z pewnością nigdy nie zostanie zrealizowane i na zawsze mieszkańcy Ursynowa będą skazani na dotychczasowe przenoszenie rowerów po schodach lub przejazd jezdnią Doliny Służewieckiej.</p> <p>Z przykrością przyjmuję do wiadomości, że zaprzeczana jest okazja zrobienia pożądanej DdR pod mostem na ul. Puławskiej przy okazji rozpoczynających się niebawem prac.</p> <p>Pozdrawiam, Jacek Staroszczyk</p>	nieuwzględnione	<p>Węzeł Puławska/Rzymowskiego: Program zakłada dostosowanie tunelu pieszego do ruchu rowerów (pochylnie). Most nad Potokiem Służewieckim wymaga kompleksowej przebudowy, aby można było pod nim poprowadzić drogę rowerową. Zadanie to wykracza poza ramy finansowe Programu.</p>
49.	Magdalena Cyrczak	Dodanie tras	<p>Dzień dobry,</p> <p>W związku z programem stworzenia spójnego systemu tras rowerowych uprzejmie proszę o pochylenie się nad połączeniem Służewca z Ursynowem - obecnie trasa rowerowa prowadzi przez schody (przejście podziemne pod</p>	nieuwzględnione	<p>Węzeł Puławska/Rzymowskiego: Program zakłada dostosowanie tunelu pieszego</p>

			<p>Puławska) co wiąże się z koniecznością dwukrotnego zsiadania z roweru i przenoszenia do po schodach. Tą trasą codziennie porusza się bardzo wielu rowerzystów i jej modernizacja ułatwiłaby przejazd, a takie są chyba założenia Programu Rozwoju Tras Rowerowych?</p> <p>pozdrawiam serdecznie Magdalena Cyrczak</p>		<p>do ruchu rowerów (pochylnie). Most nad Potokiem Służewieckim wymaga kompleksowej przebudowy, aby można było pod nim poprowadzić drogę rowerową. Zadanie to wykracza poza ramy finansowe Programu.</p>
50.	Krzysztof Kowalczyk	Dodanie tras	<p>Panie Pełnomocniku, nie dałem rady do Pana przyjść więc piszę emaila. Osobiście najbardziej zainteresowany jestem korytarzem wschód-zachód na Bemowie i Woli. W pliku "Wolska-opis" jest pokazany fragment raportu.</p> <p>W nim jednym z odcinków jest zaznaczony przeze mnie na czerwono istniejący odcinek DDR od Sieradzkiej do Sowińskiego. I tu jest problem.</p> <p>Ta trasa rowerowa powstała kilka lat temu. "Powstała". Czyli na biegnącym od wielu lat chodniku, zostały wymalowane znaki i postawione znaki pionowe. Pod względem infrastruktury praktycznie nic się nie zmieniło. Jedynie po roku istnienia, m.in. po moich pismach do urzędów, przy wjeździe na tę drogę obniżono krawężnik (i tak nie do końca skutecznie).</p> <p>Natomiast wciąż i nieustannie, nawierzchnia tego odcinka wygląda tak, jak w pliku "Wolska-11-2013" – zdjęcia robione dosłownie kilka dni temu. Czyli: uskoki, dziury, poprzeczne wycięcia, garby, połamane płyty chodnikowe. Co to w ogóle jest za standard nawierzchni?!!</p> <p>Tu dodam, że wypowiadam się jako codzienny uczestnik ruchu, na rowerze bez amortyzacji, o 1-calowych, twardych jak skała oponach. Rower szosowy. "Zawsze" jeździłem ul. Wolską, ale obecnie jestem zmuszony jechać tym połamanym chodnikiem. Rowerzyści zostali uszczęśliwieni na siłę. Byłbym szczęśliwy móc jechać jezdnią, ale narażam się wówczas na mandat i na trąbienie kierowców.</p> <p>Ostatnio nawet policzyłem ile razy na tym króciutkim odcinku rower dostaje "strzał" w koło. 17 razy! To teraz proszę policzyć codzienną drogę do pracy: 250 dni roboczych w roku (jeżdżę codziennie) x 2 (tam i z powrotem) x 15 (15 nie 17 w zaokrągleniu, bo można kluczyć i omijać dziury) = w ciągu roku jakby 7500 razy ktoś uderzał młotkiem w oponę!!! Makabra!</p> <p>Ja rozumiem, że niedzielni rowerzyści są zadowoleni, bo boją się ruchu samochodowego i mogą spokojnie, na swoich góralach, jechać do szkoły tym "czymś". Ale tacy jak ja używają roweru jako podstawowego środka lokomocji! Ma być szybko, ma być względnie wygodnie i bezpiecznie – na ulicy tak było, teraz na tym chodniku tak nie jest! Z ulgą przy Sowińskiego zjeżdżam z niego i wracam na jezdnię.</p>		

			<p>A proszę sobie wyobrazić, co dzieje się podczas deszczu i śniegu. Każda dziura to fontanna z wody, a jak pokryte jest śniegiem to już jest loteria: albo przejadę, albo będzie gleba.</p> <p>Fajnie, że w raporcie wykazano w tym miejscu DDR, ale byłoby genialnie jeśli udałoby się Panu wymusić przebudowę tego odcinka, żeby po prostu dało się tamtędy normalnie jechać. Tym bardziej, że przecież zarówno na wschód i na zachód, ten chodnik ma swoją kontynuację – oczywiście w identyczny sposób czyli ten sam, chyba jeszcze z czasów komunistycznych, chodnik z dziurami. I jeśli ktoś wpadnie na kolejny pomysł żeby i tam domalować znaki bez wcześniejszej poprawy nawierzchni, to dramat się jeszcze powiększy bo są tam nawet jeszcze większe dziury. A przecież nie chodzi nam o liczby kilometrów DDR w Warszawie, ale żeby to dobrze działało.</p> <p>Rowerzyści, którzy boją się ulic, i tak od lat jeżdżą tamtymi chodnikami po dziurach. Ale szosowcy mają z takimi pseudościeżkami duży problem, a nie każdy chce dzień w dzień łamać przepisy i jechać jezdnią zamiast DDR.</p> <p>Na niemal całym odcinku od zachodniej granicy miasta a na Wolę, wzdłuż Polczyńskiej i Wolskiej jest sytuacja prawie że komfortowa: jest naprawdę sporo miejsca, dosłownie metry nieużytków, żeby wybudować tam genialną, długą, asfaltową, szeroką i bezpieczną DDR – choćby zbliżoną do leżącej dosłownie tuż obok przy ul. Powstańców, którą jedzie się aż z przyjemnością (choć krótko). Ale jeśli będzie to zrobione bez pomysłu, po tanioci (tak jak opisany przeze mnie odcinek) to będzie to tylko krok w tył i dla rowerzystów jak ja będzie to wręcz niekorzystne.</p> <p>Jako "lokales" służę pomocą w tym rejonie, jeśli będzie taka potrzeba.</p> <p>Pozdrawiam Krzysztof Kowalczyk</p>		
51.	Aleksander Łoboda	Dodanie tras	<p>Witam,</p> <p>Chciałbym wziąć udział w konsultacji społecznej w sprawie projektu Programu rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020.</p> <p>Przede wszystkim w proponowanym planie pominięto konieczność budowy infrastruktury rowerowej w dzielnicach zewnętrznych takich jak Wawer, Rembertów czy Ursus.</p> <p>W dzielnicy Wawer brak jest bardzo wielu istotnych połączeń istniejących i planowanych tras wzdłuż linii kolejowej (ul. Patriotów) z trasą wzdłuż ul. Wał Miedzeszyński. Połączenia takie mają duże znaczenie zarówno dla ruchu lokalnego jak i dla ruchu między dzielnicami. Słusznym wydaje się wykorzystanie istniejących w tej chwili fragmentów DDR i włączenie ich do proponowanej w planie sieci.</p> <p>Chodzi przede wszystkim o stworzenie spójnej trasy wzdłuż ul. Kadetów i Lucerny na odcinku od ul. Wał Miedzeszyński do ul. Patriotów oraz połączeniem istniejącej trasy</p>	częściowo uwzględnione	<ul style="list-style-type: none"> - Dodano trasę nr 40 w ciągu ulic Kadetów-Lucerny. - Dodano trasę nr 37, łączącą Wawer, Wesołą i Rembertów z Pragę-Południe i Śródmieściem. - Pozostałe propozycje mają charakter lokalny, bądź priorytet niższy niż trasy ujęte w Programie.

			<p>wzdłuż ul. Skalicowej z planowaną trasą wzdłuż ul. Panny Wodnej. Udałoby się w ten sposób stworzyć ciągi, którymi mieszkańcy dzielnicy mieliby bezpieczną możliwość dotarcia do sąsiednich dzielnic: Mokotów (poprzez Trasę Łazienkowską), Pragę Południe - Goćław (poprzez Wał Miedzeszyński i ul. Fieldorfa) i Pragę Północ (wzdłuż Wału Miedzeszyńskiego).</p> <p>Rażący jest także brak uwzględnienia budowy trasy rowerowej wzdłuż ul. Trakt Lubelski. Ulica ta ma istotne znaczenie dla komunikacji na osi północ – południe dla całej zachodniej części dzielnicy. W tej chwili, podczas budowy kolektora ściekowego ulica ta w wielu fragmentach jest wyłączona z ruchu samochodowego, a mimo tego bardzo duża część mieszkańców nadal, mimo licznych utrudnień związanych w budową, wykorzystuje rower do komunikacji wzdłuż tej ulicy. Jest to najlepszym argumentem na to, że ul. Trakt Lubelski jest istotnym ciągiem dla komunikacji rowerowej. Po zakończeniu prac budowlanych i przywróceniu ruchu, na nowo wróci kwestia bezpieczeństwa rowerzystów na tej ulicy (gdzie zdarzały się liczne wypadki np. śmiertelne potrącenie rowerzysty w 2009 r. w rejonie Zerzenia).</p> <p>Pominięte w znacznym stopniu w projekcie planu dzielnice Rembertów, Ursus i Wawer mają głównie charakter mieszkalny i willowy – „dzielnic sypialni”. W takich rejonach miasta rower cieszy się dużym zainteresowaniem jako środek komunikacji lokalnej – po zakupy, do szkoły oraz do pracy, gdyż często w tym celu należy pokonać duże odległości. Wtedy rower jest najrozsądniejszą alternatywą dla samochodu, a nawet i komunikacji zbiorowej (w wypadku rejonów słabo skomunikowanych). Skupienie się na budowie infrastruktury rowerowej jedynie w centralnych i wysoko zurbanizowanych regionach miasta jest błędem. Należy brać pod uwagę także dzielnice zewnętrzne, w których komunikacja rowerowa ma znaczny udział w ruchu lokalnym, a brak stosownej infrastruktury przyczynia się do spadku bezpieczeństwa niechronionych użytkowników.</p> <p>Z wyrazami szacunku, Aleksander Łoboda</p>		
52.	Konrad Marczyński	Dodanie tras	<p>Szanowni Państwo</p> <p>W związku z aktualnie prowadzonymi konsultacjami. http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/nowe-trasy-rowerowe-dla-warszawy</p> <p>Wnioskuje o dodanie do strategii bardzo ważnego szlaku rowerowego na Pradze Północ.</p> <p>"Stara" Radzymińska - Ząbkowska - Okrzei</p> <p>Wnioskuje o budowę obustronnej drogi rowerowej w ciągu ulic Radzymińska, Ząbkowska, Okrzei.</p> <p>Dodatkowo kontrapasa rowerowego na ulicy Okrzei.</p> <p>Ścieżka powinna być dołączona do ścieżki rowerowej przy Wybrzeżu Szczecińskim</p>	częściowo uwzględnione	Dodano trasę nr 37, zawierającą ul. Okrzei. Pozostałe propozycje mają priorytet niższy niż trasy ujęte w Programie.

			<p>poprzez przejazd w poziomie jezdni ze światłami (skrzyżowanie ulicy Okrzei i Wybrzeże Szczecińskie).</p> <p>Wniosek swój uzasadniam tym, iż w rejonie Starej Pragi brakuje infrastruktury rowerowej. I wielu rowerzystów boi się korzystać z tego środka komunikacji. Ewentualnie wybiera chodnik. Co w rejonie silnie zurbanizowanym jakim jest Stara Praga i przy bardzo wąskich chodnikach prowadzi do wielu niebezpiecznych sytuacji, z udziałem pieszych i rowerzystów.</p> <p>Dodatkowo dołączam rysunek wnioskowanej drogi rogi rowerowej.</p> <p>Z poważaniem</p> <p>Konrad Marczyński</p>		
53.	Michał Grzechowiak	Dodanie tras	<p>Panie Pełnomocniku,</p> <p>Dwa pytania nt. nowego planu rozwoju sieci ścieżek rowerowych. Czy do roku 2020 jest szansa na:</p> <p>1. wytyczenie pasów rowerowych na całym ciągu Wielickiej/Krasickiego/Kazimierzowskiej? Może dałoby się też za jakiś czas dorobić łącznik obok Stodoły tak, aby można było wyjechać z Kazimierzowskiej/Wiśniowej prosto na Pole Mokotowskie (obok Stadionu Syrenki) i dalej, w zależności od potrzeb, w lewo do Alei Niepodległości albo w prawo w stronę Ronda Jazdy Polskiej?</p> <p>2. ścieżkę rowerową w Łazienkach od Agrykoli do Gagarina? Chodzi oczywiście o uniknięcie podjazdu na Belwederskiej.</p> <p>Pozdrawiam,</p> <p>Michał Grzechowiak</p>	częściowo uwzględnione	Dodano trasę nr 38 w ciągu ulicy Kazimierzowskiej.

Opracowanie raportu oraz wykazu uwag wraz z odpowiedziami:
Zespół Pełnomocnika Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej
Zarząd Transportu Miejskiego
E-mail: rowery@um.warszawa.pl