

ZIELONE MAZOWSZE

MGR ALEKSANDER BUCZYŃSKI

DR INŻ. TADEUSZ KOPTA

UL. NOWOGRODZKA 46 LOK. 6, 00-695 WARSZAWA

<http://www.zm.org.pl>, biuro@zm.org.pl

KONCEPCJA ROZWOJU SIECI TRAS ROWEROWYCH NA OBSZARZE MIASTA KOBYŁKA

GRUDZIEŃ 2008

Spis treści

1. Wprowadzenie	4
1.1. Geneza i zawartość koncepcji	4
1.1.1. Geneza opracowania	4
1.1.2. Struktura opracowania	4
1.1.3. Dokumenty związane	5
1.2. Podstawy planowania tras rowerowych	5
1.2.1. Rola roweru w systemie transportowym gminy	5
1.2.2. Program 5 wymogów	6
1.2.3. Składniki systemu rowerowego	6
1.2.4. Wybór sposobu prowadzenia ruchu rowerowego	7
2. Analiza stanu istniejącego i uwarunkowań	10
2.1. Istniejąca infrastruktura rowerowa	10
2.2. Natężenie i rozkład ruchu rowerowego	10
2.3. Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów	13
2.4. Uwarunkowania planistyczne	14
2.4.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego	14
2.4.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego	14
2.4.3. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego	14
2.5. Inne uwarunkowania	16
2.5.1. Warunki techniczne dla dróg publicznych	16
2.5.2. Planowane inwestycje	17
2.5.3. Główne przeszkody terenowe	18
3. Sieć tras rowerowych	19
3.1. Ogólna charakterystyka sieci	19
3.1.1. Przyjęte założenia	19
3.1.2. Hierarchia tras rowerowych	19
3.2. Podział według sposobu prowadzenia	21
3.2.1. Drogi rowerowe w pasie drogowym	21
3.2.2. Drogi rowerowe w ulicach projektowanych	21
3.2.3. Pasy rowerowe w jezdni	22
3.2.4. Drogi rowerowe poza pasem drogowym	22
3.2.5. Drogi rowerowe poza pasem drogowym, nawierzchnia gruntowa	22
3.2.6. Uspokojenie ruchu w ulicach istniejących	22
3.2.7. Uspokojenie ruchu w ulicach projektowanych	22
3.2.8. Małe i mini- ronda	23
3.3. Opis tras	23
3.3.1. Ul. Brzozowa	23
3.3.2. Ul. Dworkowa	23

3.3.3.	Ul. Jana Pawła II, Pieniążka, Marmo	23
3.3.4.	Ul. Kościelna, Kraszewska	24
3.3.5.	Ul. Kościuszki, Paschalisa	24
3.3.6.	Ul. Nadarzyńska	25
3.3.7.	Ul. Nadarzyn	26
3.3.8.	Ul. Napoleona, Poniatowskiego	26
3.3.9.	Ul. Norweska, Graniczna, Nowa	26
3.3.10.	Ul. Orłąt Lwowskich	27
3.3.11.	Ul. Orszagha	27
3.3.12.	Ul. Orzeszkowej	27
3.3.13.	Ul. Przyjacielska	28
3.3.14.	Ul. Ręczajska	28
3.3.15.	Ul. Reja	28
3.3.16.	Ul. Serwitucka	29
3.3.17.	Ul. Szeroka, Marecka, Zagańczyka, Załuskiego	29
3.3.18.	Ul. Warszawska, Turowska	30
3.3.19.	Ul. Wołomińska	31
3.3.20.	Ul. Wygonowa	31
3.3.21.	Ul. Żymirskiego	31
3.3.22.	Rezerwat Grabcz	31
4.	Etapowanie i oszacowanie kosztów realizacji koncepcji	32
4.1.	Przyjęte zasady etapowania	32
4.2.	Przyjęte wskaźniki kosztów	34
4.3.	Etap I	36
4.3.1.	Drogi dla rowerów	36
4.3.2.	Pasy dla rowerów	36
4.3.3.	Adaptacja dróg leśnych	36
4.3.4.	Uspokojenie ruchu	37
4.3.5.	Podsumowanie etapu	37
4.4.	Etap II	38
4.4.1.	Drogi dla rowerów	38
4.4.2.	Pasy dla rowerów	38
4.4.3.	Adaptacja dróg leśnych	38
4.4.4.	Podsumowanie etapu	39
4.5.	Podsumowanie kosztów	39
	Bibliografia	40
	A. Raport z konsultacji społecznych	42
A.1.	Wprowadzenie	42
A.2.	Wyniki ankiety	42
A.2.1.	Metryczka	42
A.2.2.	Ocena koncepcji sieci tras rowerowych	43
A.3.	Zgłoszone uwagi	44
A.3.1.	Trasa do Warszawy	44
A.3.2.	Pasy rowerowe na drodze nr 634	44
A.3.3.	Rezerwat Grabcz	45
A.3.4.	Uspokojenie ruchu	46
A.3.5.	Etapowanie	46
	B. Uzyskane opinie	47

1. Wprowadzenie

1.1. Geneza i zawartość koncepcji

1.1.1. Geneza opracowania

Opracowanie koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych dla Gminy Kobyłka (zwanej dalej koncepcją) wykonało Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” na zamówienie Gminy Kobyłka, zgodnie z umową z dnia 15 maja 2008 r.

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

1.1.2. Struktura opracowania

Niniejszy dokument stanowi koncepcję rozwoju sieci tras rowerowych dla Gminy Kobyłka. Koncepcja ta składa się z ... rozdziałów, ... dodatków oraz załącznika graficznego.

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

W rozdziale drugim przedstawiono analizę stanu istniejącego komunikacji rowerowej na terenie miasta Kobyłka – streszczenie wyników inwentaryzacji infrastruktury rowerowej, pomiarów ruchu rowerowego i analizy bezpieczeństwa ruchu – jak również uwarunkowań planistycznych i prawno-technicznych.

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

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

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

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

1.1.3. Dokumenty związane

Uzupełnienie niniejszej koncepcji stanowią następujące opracowania:

- **Pomiar ruchu rowerowego na terenie Gminy Kobyłka**, relacjonujący wyniki badań natężenia i kierunków ruchu rowerowego, zarówno w skali całej gminy jak i poszczególnych kluczowych skrzyżowań.
- **Standardy projektowe i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej**, uzupełniające zapisy przepisów ogólnych poprzez wprowadzenie szczegółowych parametrów i zasad projektowania i wykonawstwa infrastruktury rowerowej. Standardy te zawierają również definicje i omówienie pojęć wykorzystywanych w koncepcji, w szczególności w opisie tras rowerowych.

1.2. Podstawy planowania tras rowerowych

1.2.1. Rola roweru w systemie transportowym gminy

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

Miasta Europy Zachodniej dostarczają licznych przykładów, że rola roweru w systemie komunikacyjnym nie wynika wyłącznie z uwarunkowań zewnętrznych, ale może być kształtowana przez działania władz miasta, a w szczególności przez jakość infrastruktury rowerowej. W Berlinie w ciągu 5 lat udział ruchu rowerowego wzrósł z 6% do 10%, w Strasburgu w ciągu 6 lat z 8% do 12%, w Kopenhadze w ciągu 4 lat z 28% do 34%.

W porównywalnym z dwójmiastem Kobyłka – Wołomin holenderskim Delft (90 tys. mieszkańców, część aglomeracji Hagi) na rowerze odbywa się 58% podróży niepieszych. Znacząca rola transportu rowerowego jest możliwa nawet w miastach o niesprzyjających warunkach klimatycznych – np. w Oulu w północnej Finlandii przejazdy rowerem stanowią 25% ogółu podróży.

Korzyści wynikające ze zwiększonego użytkowania roweru są bardzo różnorodne:

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

1.2.2. Program 5 wymogów

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

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

- **Spójność** – system rowerowy tworzy spójną całość i obejmuje wszystkie źródła i cele podróży rowerowych, poszczególne trasy zachowują ciągłość; na poziomie konkretnych rozwiązań technicznych użytkownik powinien móc łatwo znaleźć drogę i rozumieć logikę sieci.
- **Bezpośredniość** – infrastruktura rowerowa oferuje rowerzystom najbardziej bezpośrednie połączenia, bez niepotrzebnego nakładania drogi (tak, aby objazdy były jak najkrótsze).
- **Atrakcyjność** – infrastruktura rowerowa jest tak zaprojektowana i dopasowana do otoczenia, że jazda na rowerze jest atrakcyjna; w tym kryterium mieści się również poczucie społecznego bezpieczeństwa (oświetlenie, brak zagrożenia napadami).
- **Bezpieczeństwo** – infrastruktura rowerowa gwarantuje bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno rowerzystów, jak i innych użytkowników dróg, minimalizując liczbę wypadków i kolizji drogowych.
- **Wygoda i komfort** – infrastruktura rowerowa umożliwia szybki i wygodny przepływ ruchu rowerowego, a korzystanie z niej nie wymaga od użytkownika nadmiernego lub nieregularnego wysiłku fizycznego (np. częstego zatrzymywania się, stromych podjazdów).

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

1.2.3. Składniki systemu rowerowego

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

- układ wysokiej klasy tras głównych o minimalnej prędkości projektowej 30 km/godz., wynikający z układu regionalnego, zapewniający szybki dojazd

do centrum miasta z różnych kierunków i obsługujący większość typowych podróży;

- trasy lokalne – drogi rowerowe o prędkości projektowej 20 km/godz. lub ulice o ruchu uspokojonym, zapewniające dojazd do tras głównych z poszczególnych osiedli i mniejszych miejscowości;
- przyjazne dla rowerów obszary wewnątrz osiedli oraz terenów rekreacyjnych (obszary ruchu uspokojonego, strefy zamieszkania, alejki osiedlowe i parkowe), zapewniające pokrycie przez system 100% źródeł i celów podróży.

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

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

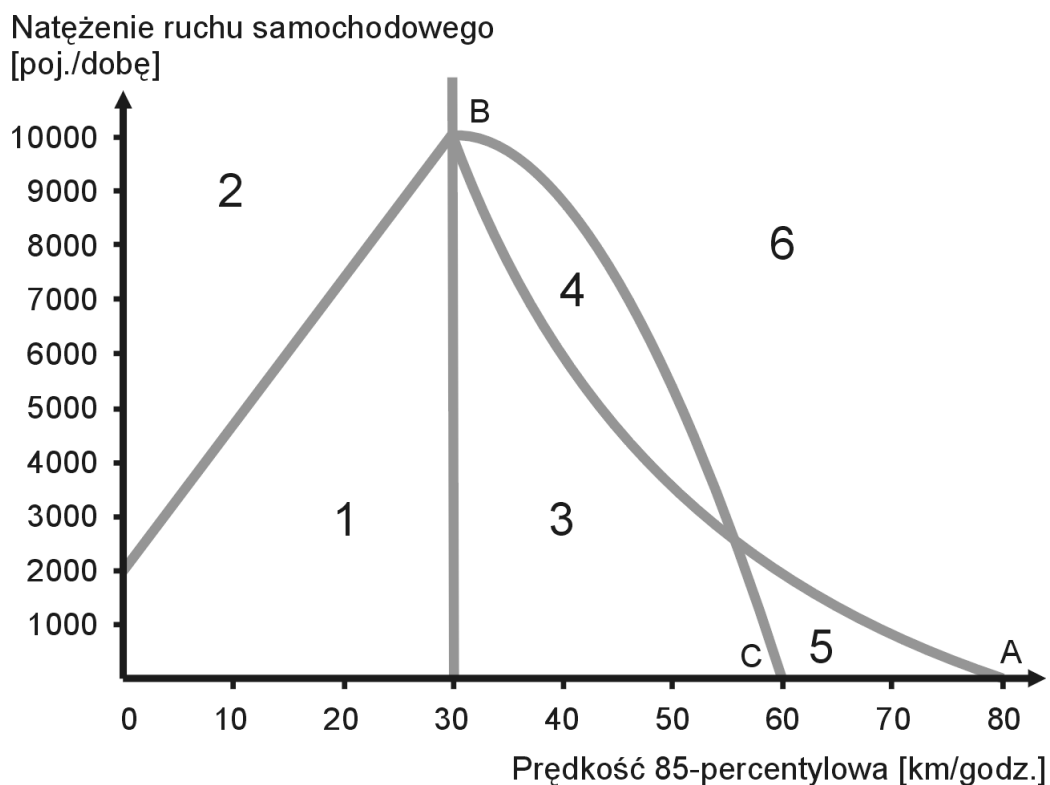
1.2.4. Wybór sposobu prowadzenia ruchu rowerowego

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

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

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

W wielu przypadkach budowa wydzielonych dróg rowerowych jest niezbędna dla zapewnienia bezpieczeństwa, powinna być jednak traktowana jako ostateczność. Doświadczenia wielu państw wskazują, że zysk na bezpieczeństwie wynikający z segregacji ruchu rowerowego na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami może być zniwelowany poprzez znacznie większą liczbę punktów kolizji i gorszą wzajemną widoczność rowerzystów i kierowców na skrzyżowaniach



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

oraz zjazdach [Hyła 08]. Dlatego przed zastosowaniem wydzielonych dróg rowerowych powinno się rozważyć rozwiązania alternatywne.

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

2. Analiza stanu istniejącego i uwarunkowań

2.1. Istniejąca infrastruktura rowerowa

Na terenie gminy Kobyłka brak obecnie „twardej” infrastruktury rowerowej – dróg dla rowerów czy ciągów pieszo-rowerowych.

Przez teren gminy przebiega turystyczny szlak rowerowy Bitwy Warszawskiej, prowadzący ruch rowerowy na zasadach ogólnych ulicami, drogami, polnymi i leśnymi. Szlak ten zatacza pętlę przez Turów, Ossów i skrajem Wołomina, dwukrotnie przecinając teren gminy:

- na odcinku Zielonka – Turów: ulicami Dobrzańskiego-Hubala, Poniatowskiego, Dąbrowskiego;
- na odcinku Wołomin-Las – Nadma: ulicami Sienkiewicza, Zieloną, 1 Maja, Leśną, Warszawską, przejściem pieszym po zachodniej stronie przystanku kolejowego Kobyłka, Słowackiego, Pieniążka, Marmo, pl. 15 Sierpnia, Kościelna, Wygonowa.

Przebieg szlaku przedstawia rysunek 2.1.

Do istotnych utrudnień i przeszkód na tym szlaku należy zaliczyć:

- Piaszczyste odcinki polne i leśne;
- Wyboje na drogach szutrowych dzielonych z ruchem samochodowym (ul. Sienkiewicza);
- Niebezpieczne przecięcie z ruchliwą ul. Nadarzyńską;
- Słabe oznakowanie (rzadko rozmieszczone znaki R-1, brak znaków R-3).

2.2. Natężenie i rozkład ruchu rowerowego

Z przeprowadzonych pomiarów ruchu [ZM 08] wynika, że na terenie całego miasta dominuje obecnie ruch rowerowy o charakterze komunikacyjnym, na krótkie dystanse – dojazdy do szkoły, pracy czy sklepu. Ruch ten jest szczególnie intensywny w rejonach przystanków kolejowych, które stanowią naturalne rejony koncentracji handlu i usług. Największe natężenie ruchu rowerowego – ok. 100 rowerów na godzinę szczytu popołudniowego – zaobserwowano na przejeździe kolejowym przy przystanku kolejowym Kobyłka.

Ruch w osiedlach o mieszkaniowych o dobrze wykształconej sieci ulic lokalnych (Piotrówek, Grabicz, Stefanówka) występuje, ale jest znacznie bardziej rozproszony. Poza obszarem zwartej zabudowy ruch rowerowy jest sporadyczny (patrz np. wyniki pomiarów na ulicach Przyjacielskiej, Kraszewskiej, Lipowej). Istniejący turystyczny Szlak Bitwy Warszawskiej wykorzystywany jest w znikomym stopniu (Sienkiewicza w kierunku Wołomina).



Rysunek 2.1. Przebieg Szlaku Rowerowego Bitwy Warszawskiej przez teren gminy Kobyłka.



Rysunek 2.2. Natężenie ruchu rowerowego na terenie Kobyłki w szczycie popołudniowym w dzień powszedni. Wartości liczbowe w rowerach na godzinę.



Rysunek 2.3. Ulice, na których w latach 2004-2006 odnotowano zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów. Grubość kreski proporcjonalna do liczby zdarzeń.

Prawdopodobnie ze względu na odległość od celów podróży, ponadlokalny ruch rowerowy ciąży raczej w kierunku Wołomina niż Zielonki i Warszawy.

Udział ruchu rowerowego w ruchu lokalnym szacujemy na 6–7% ogółu pojazdów, co w polskich warunkach stanowi dość wysoki odsetek i powinno znaleźć odzwierciedlenie w inwestycjach oraz organizacji ruchu na terenie miasta.

2.3. Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów

Pełna analiza wieloletnich danych o zdarzeniach drogowych nie wchodziła w zlecony zakres opracowania, dlatego wykorzystano jedynie dane na temat zdarzeń drogowych w latach 2004–2006, zawarte w piśmie Rd-830/344/07 Komendy Powiatowej Policji w Wołominie z 25 stycznia 2007 r. Do największej liczby zdarzeń z udziałem rowerzystów doszło na ulicach Nadarzyńskiej i Załuskiego (po 4 zdarzenia). Po 2 zdarzenia odnotowano na ul. Napoleona

i Krechowieckiej, po jednym – na Dojazdowej, Jana Pawła II, Lipowej, Pieniążka, Poniatowskiego, Radzymińskiej, Ręczajskiej, Szerokiej i Zagańczyka. Ulice te zostały przedstawione na rysunku 2.3.

2.4. Uwarunkowania planistyczne

2.4.1. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego [PzpMaz] wyznacza wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 634 europejski szlak rowerowy EuroVelo. Należy jednak ten przebieg traktować orientacyjnie, gdyż nawet budowa wydzielonej drogi rowerowej na całej długości nie pozwoliłaby wypełnić wymogów EuroVelo [Sustrans 02]. Wytyczne EuroVelo ograniczają maksymalną długość przebiegu trasy turystycznej wzdłuż dróg, na których natężenie ruchu przekracza 10 tys. pojazdów na dobę, do 2 km, tymczasem na przejściu drogi nr 634 przez Kobyłka (ul. 1 Maja) prognozowane natężenie ruchu na rok 2015 wynosi 15 900 pojazdów na dobę.

W opracowaniu proponujemy przyjąć jako zasadę przebieg szlaku EuroVelo wzdłuż linii kolejowej E-75. Przebieg ten znacznie ułatwi spełnienie wytycznych [Sustrans 02]. Do rozstrzygnięcia pozostaje kwestia czy szlak ten bieć powinien po północnej czy południowej stronie torów – koncepcja zapewnia możliwość przejazdu rowerem po obu stronach, przy czym dla strony północnej proponuje dotrzymanie wyższych parametrów trasy.

2.4.2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Na rysunku obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wskazane zostały ścieżki rowerowe. Wydaje się jednak, że termin ten został użyty dość swobodnie i obejmuje zarówno ścieżki rowerowe jak i trasy rowerowe, na których ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych jezdni.

2.4.3. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Mimo iż teren gminy jest w znacznej części pokryty miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, jedynie dwa z nich wytyczają przebieg ścieżek rowerowych, mianowicie:

- MPZP zachodniej części osiedla Piotrówek;
- MPZP osiedli Nadarzyn, Stefanówka i Grabicz.

Przebieg ścieżek w ww. planach przedstawia rysunek 2.4. Wydaje się, że plany te wytyczają nawet zbyt gęstą w stosunku do rzeczywistych potrzeb i możliwości terenowych sieć ścieżek, szczególnie plan zachodniej części osiedla Piotrówek. Wskazane byłoby ograniczenie planowanej segregacji ruchu rowerowego na ulicach lokalnych; a jednocześnie – uzupełnienie pozostałych planów o przebieg ścieżek wynikających z koncepcji.



Rysunek 2.4. Przebieg ścieżek rowerowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Innym istotnym uwarunkowaniem, wynikającym ze studium i planów zagospodarowania przestrzennego, jest planowana sieć drogowa. Na terenie całego miasta planowany układ i funkcje poszczególnych ulic odbiegają znacznie od funkcji pełnionych obecnie. Np. ulica Żymirskiego zaplanowana została jako zbiorcza, a równoległa ul. Załuskiego – jako lokalna. Tymczasem obecnie to ul. Załuskiego prowadzi znacznie bardziej intensywny i szybki ruch samochodowy, w dużej mierze tranzytowy względem obszaru osiedla, a ul. Żymirskiego ma charakter typowo lokalny. Podobne odwrócenie ról występuje np. w przypadku ulic Szerokiej i Wesołej, ciągu ulic Jana Pawła II – Ręczajska i ul. Orszagha wraz z planowanym przedłużeniem nad torami kolejowymi do ul. Nadarzyńskiej (3KZ). Przekształcenie układu drogowego do stanu docelowego będzie jednak procesem długotrwałym, wymagającym kosztownych inwestycji, szczególnie w północno-zachodniej części miasta, i trudnym do szczegółowego przewidzenia, ze względu na liczne zależności, np. od inwestycji drogowych innych instytucji (GDDKiA, MZDW, powiat, sąsiednie gminy) czy tempa urbanizacji poszczególnych dzielnic.

W związku z powyższym pojawia się naturalna wątpliwość, czy inwestycje rowerowe powinny być projektowane w oparciu o stan istniejący, tak by możliwie szybko poprawić warunki dla ruchu rowerowego, czy w oparciu o dalekosiężne plany, tak by sieć tras rowerowych była od razu dostosowana do docelowego układu drogowego. Pytanie to wydaje się tym bardziej uzasadnione, że obecnie projektowane inwestycje nie są w pełni zgodne z dokumentami planistycznymi – np. projekt modernizacji ulic Szerokiej i Załuskiego pozostawia te ulice w klasie zbiorczej, a projekt drogi ekspresowej S-8 definiuje inne powiązania z miejską siecią dróg.

W wyniku dyskusji z Zamawiającym przyjęte zostało podejście kompromisowe, opierające się przede wszystkim na stanie istniejącym i inwestycjach w fazie projektowania (wymienionych w 2.5.2), ze wskazaniem na rysunku i w części opisowej koncepcji możliwości dalszego rozwoju sieci tras rowerowy w ramach innych dróg ujętych w dokumentach planistycznych.

2.5. Inne uwarunkowania

2.5.1. Warunki techniczne dla dróg publicznych

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

W rozporządzeniu tym określone zostały minimalne szerokości dróg dla rowerów, wynoszące:

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

Pochylenia podłużne ścieżek rowerowych nie powinny przekraczać 5%, w wyjątkowych wypadkach dopuszcza się pochylenia do 15%. Niedopuszczalne

są uskoki większe niż 1 cm, co nakłada też ograniczenia na wysokość krawężników oraz głębokość rowków odpływowych na przejazdach dla rowerów.

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

Wyżej wymienione wymogi nie obejmują całokształtu zagadnień związanych z projektowaniem dróg dla rowerów. Nie określają nawet tak podstawowych wartości jak minimalne promienie łuków czy odległości widoczności. Dlatego niniejsza koncepcja zaleca stosowanie dla infrastruktury rowerowej szczegółowych wymogów przedstawionych w *Standardach projektowych i wykonawczych dla infrastruktury rowerowej*, uzupełniających zapisy przepisów ogólnych. Standardy te powinny stanowić załącznik do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla wszelkich przetargów związanych z infrastrukturą rowerową – w tym na opracowanie projektów technicznych oraz wykonawstwo.

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

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

2.5.2. Planowane inwestycje

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

- Modernizacja linii kolejowej E-75 Warszawa – Białystok¹;
- Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 634 (ul. Nadarzyńska);
- Modernizacja drogi powiatowej nr 4352W (ul. Szeroka, Marecka, Zagańczyka i Załuskiego);
- Budowa północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie północnego wylotu z Warszawy drogi ekspresowej S-8 w kierunku Białegostoku na odcinku od projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy (droga S-17) do obwodnicy Radzymina Zielone Mazowsze złożyło wnioski związane m.in. z koniecznymi poprawkami w projekcie w zakresie ruchu rowerowego, tj.:

- Uwzględnienie w projekcie drogi rowerowej wzdłuż trasy na odcinkach pozbawionych dróg serwisowych; tam, gdzie występuje droga serwisowa,

¹ Niewyjaśniona pozostaje kwestia likwidacji przejazdów przez tory w poziomie gruntu.

możliwe jest prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych jezdnią tej drogi.

- Przyjęcie dla ulic krzyżujących się z drogą S-8 (ulice Dworkowa, Przyjacielska i Chrobrego) przekroju: jezdnia dwupasowa, chodnik dwustronny, ścieżka rowerowa.
- Stworzenie dodatkowego przejść dla pieszych i przejazdu dla rowerów pod lub nad trasą w ciągu czerwonego szlaku rowerowego – tzw. Szlak Bitwy Warszawskiej (na połączeniu ul. Wygonowej w Kobyłce i ul. Czarnej w Nadmie).

Propozycje korekt w projekcie modernizacji drogi wojewódzkiej nr 634 przedstawione zostały w 3.3.6, a w projekcie modernizacja drogi powiatowej nr 4352W – w 3.3.17.

2.5.3. Główne przeszkody terenowe

Na terenie gminy brak istotnych przeszkód terenowych dla planowania sieci tras rowerowych. Brak większych akwenów wodnych, a przepływające przez gminę cieką są na tyle nieduże, że budowa nad nimi lekkich kładek rowerowych nie powinna wiązać się ze szczególnymi trudnościami. Różnice wysokości nie są duże – jedynie w rejonie granicy z Wołominem, między ul. Kraszewską a Radzymińską, można natrafić na kilkumetrowe lokalne przewyższenia. Planując trasy rowerowe starano się unikać pokonywania niepotrzebnych przewyższeń czy stromych podjazdów.

Pewne ograniczenia na układ tras rowerowych nakłada przebieg linii kolejowej E75. Ze względu na planowaną modernizację do 160/200 km/h, przejazdy dla rowerów jako bezkolizyjne będą dość kosztowne w realizacji. Z drugiej strony, linia ta stanowi także szansę na wytyczenie tras rowerowych minimalizujących kolizję z układem drogowo-ulicznym, a koszt przejazdów pod torami można obniżyć uwzględniając je w planach modernizacji linii.

Ograniczenie dla powiązań w kierunku zachodnim (Marki, Warszawa Białołęka) stanowi planowana droga ekspresowa S-8. Wnioski minimalizujące szkodliwość tej bariery dla rozwoju systemu rowerowego omówione zostały wyżej.

3. Sieć tras rowerowych

Docelowy układ tras rowerowych na terenie gminy Kobyłka przedstawiony został na podkładzie topograficznym w skali 1:10 000 w załączniku graficznym do niniejszej koncepcji. Niniejszy rozdział zawiera omówienie przyjętych założeń i hierarchii tras w obrębie sieci, wyjaśnienie zastosowanego rozróżnienia tras według ich rodzaju i sposobu prowadzenia oraz opis poszczególnych tras.

3.1. Ogólna charakterystyka sieci

3.1.1. Przyjęte założenia

Proponowana sieć tras rowerowych zmierza do wytyczenia bezpiecznych i wygodnych tras rowerowych łączących Kobyłkę z sąsiednimi miejscowościami – w szczególności Wołominem, ale także Zielonką i Nadmą. Trasy te w dużej mierze definiują szkielet sieci i służyć będą zarówno podróżom o charakterze komunikacyjnym (dojazd do pracy, szkoły) jak i rekreacyjnym (dojazd do terenów zielonych i obiektów turystycznych położonych poza granicami miasta).

Jednocześnie sporo uwagi poświęcone zostało dojazdowi z osiedli mieszkaniowych do przystanków kolejowych – Kobyłka i Ossów, co w połączeniu z dozorowanymi parkingami rowerowymi pozwoli stworzyć atrakcyjną ofertę typu Bike&Ride¹ w podróżach do Warszawy, zbyt odległej na bezpośredni dojazd rowerem.

Trzecie istotne założenie koncepcji stanowi poprawa warunków dla ruchu rowerowego w centrum Kobyłki. Obecnie występuje tu największe natężenie ruchu rowerowego. Ze względu na gęstą sieć ulic lokalnych i wąskie pasy drogowe, poprawa warunków w tym rejonie musi się opierać przede wszystkim o uspokojenie i wyrównanie prędkości ruchu samochodowego i rowerowego (tzw. niewidzialna infrastruktura rowerowa).

3.1.2. Hierarchia tras rowerowych

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

Według [CROW 99], główne trasy rowerowe powinny obsługiwać ok. 70% ruchu rowerowego w mieście (liczonego w osobokilometrach), zapewniając

¹ Dojazd rowerem do węzła komunikacji publicznej (np. przystanku kolejowego) i dalsza podróż środkami transportu miejskiego lub aglomeracyjnego (np. pociągiem).



Rysunek 3.1. Przebieg głównych i lokalnych tras rowerowych na terenie gminy Kobyłka.

szybki, bezpieczny i wygodny przejazd rowerem w typowych podróżach. Kluczowe dla głównych tras parametry to współczynnik opóźnienia poniżej 15 sekund na kilometr, współczynnik wydłużenia poniżej 1,2 oraz prędkość projektowa rzędu 30 km/godz.

W koncepcji proponujemy dotrzymanie parametrów trasy głównej dla trzech tras rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym. Są to:

1. Trasa po północnej stronie linii kolejowej E75 (ul. Norweska, Graniczna, Nowa);
2. Trasa wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 634 (ul. Nadarzyńska);
3. Trasa wzdłuż drogi powiatowej nr 4352W (ul. Szeroka, Marecka, Zagańczyka i Załuskiego); drogi powiatowej (ul. Nadarzyńska);

oraz dwóch tras zasadniczo lokalnych, ale o dużym natężeniu ruchu rowerowego:

4. Trasa w ciągu ulic Napoleona – Poniatowskiego;
5. Trasa w ciągu ulic Ręczajska – Jana Pawła II – Pieniążka – Marmo.

Inne odcinki tras opisane w 3.3 koncepcji należy uznać za trasy lokalne, służące doprowadzeniu ruchu do tras głównych.

Układ tras uzupełniają pozostałe ulice lokalne i alejki osiedlowe, niewymienione w opisie, a znajdujące się w zakresie stref Tempo 30 lub stref zamieszkania.

3.2. Podział według sposobu prowadzenia

3.2.1. Drogi rowerowe w pasie drogowym

Oznakowane znakami C-13 drogi (ścieżki) rowerowe (ewentualnie drogi dla rowerów i pieszych), zdefiniowane w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym, mogą być wytyczone w pasie drogowym ulicy (np. Nadarzyńska, Załuskiego).²

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

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

3.2.2. Drogi rowerowe w ulicach projektowanych

Na rysunku koncepcji został uwzględniony przebieg ulic klasy „G” lub wyższej oraz wybranych ulic klasy „Z” planowanych zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego oraz planami miejscowymi. Zaznaczony przebieg należy traktować jako orientacyjny, szczegóły lokalizacji i sposób prowadzenia drogi dla rowerów w tych ulicach powinny być ustalone na etapie opracowywania koncepcji budowy ulicy w uzgodnieniu z reprezentacją rowerzystów.

² W literaturze czasem spotyka się rozróżnienie terminów ścieżka rowerowa (w pasie drogowym) i droga rowerowa (niezależna od układu drogowego). Tutaj określenie droga i ścieżka stosowane są wymiennie ze względu na fakt, że rozróżnienie lokalizacji nie wpływa na wymogi techniczne stawiane tym rodzajom tras.

W przypadku rezygnacji z budowy ulicy, konieczne będzie wytyczenie przebiegu alternatywnego, obsługującego tę samą relację.

3.2.3. Pasy rowerowe w jezdni

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

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

3.2.4. Drogi rowerowe poza pasem drogowym

Jak 3.2.1, ale prowadzone niezależnie od układu drogowego, np. wzdłuż torów kolejowych lub przez tereny zieleni publicznej.

3.2.5. Drogi rowerowe poza pasem drogowym, nawierzchnia gruntowa

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

3.2.6. Uspokojenie ruchu w ulicach istniejących

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

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

3.2.7. Uspokojenie ruchu w ulicach projektowanych

Jak wyżej, ale w ulicach projektowanych lub wymagających modernizacji (w tym w ulicach o nawierzchni obecnie gruntowej, brukowanej, z trylinki

itp.) Środki uspokojenia ruchu powinny stanowić integralny element projektu budowy / modernizacji ulicy.

3.2.8. Małe i mini- ronda

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

3.3. Opis tras

3.3.1. Ul. Brzozowa

Ulica lokalna, dogodny dojazd do szkoły. Pożądane rozwiązanie: uspokojenie ruchu.

Uspokojenie ruchu jest szczególnie istotne w rejonie szkoły, do której wielu uczniów dojeżdża na rowerze, jednak można je docelowo wprowadzać na całej długości ulicy. W szczególności nowobudowane odcinki powinny być budowane od razu w standardzie ruchu uspokojonego.

3.3.2. Ul. Dworkowa

W ramach budowy ulicy budowa drogi rowerowej, prowadzonej konsekwentnie po jednej stronie ulicy, ze wskazaniem na stronę północną, tak by nawiązywała do projektu drogi rowerowej w ul. Mareckiej. Projekt należy skoordynować z projektem wiaduktu nad projektowaną drogą ekspresową S8.

3.3.3. Ul. Jana Pawła II, Pieniążka, Marmo

Według Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz planów miejscowych, ulice Jana Pawła II, Pieniążka oraz Marmo są ulicami lokalnymi. Występuje na nich intensywny ruch rowerowy, zwłaszcza w rejonie przystanku kolejowego i wokół cmentarza. Rekomendowane rozwiązanie dla wszystkich tych ulic – uspokojenie ruchu poprzez zastosowanie np. podniesionych tarcz skrzyżowań.

Jana Pawła II

Obecnie ulica Jana Pawła II pełni pewne funkcje ponadlokalne ze względu na funkcjonujący w ciągu ulic Ręczajska – Jana Pawła II przejazd kolejowy.

Wydaje się jednak, że po zastosowaniu środków uspokojenia ruchu, ruch rowerowy może się swobodnie odbywać na zasadach ogólnych jezdni, razem z samochodowym.

Zalecane także wykonanie łącznika pieszo-rowerowego do ul. Niskiej wzdłuż wschodniej granicy cmentarza, śladem istniejącego przedeptu.

Marmo

Warto rozważyć przebudowę skrzyżowania ulic Marmo, Żymirskiego i Kownrockiego na małe rondo, co uspokoi ruchu i ułatwi lewoskręty.

3.3.4. Ul. Kościelna, Kraszewska

Kościelna

Na odcinku Załuskiego – Wygonowa możliwe jest wykonanie jednokierunkowych dróg dla rowerów lub pasów rowerowych po obu stronach jezdni. Ze względu jednak na brak możliwości kontynuacji segregacji ruchu rowerowego na pozostałym odcinku i sąsiedztwo kościoła (intensywny ruch pieszy) wydaje się, że lepszym rozwiązaniem byłoby uspokojenie ruchu na całej długości ulicy.

Kraszewska

W ramach budowy ulicy – budowa wydzielonej drogi rowerowej prowadzonej konsekwentnie po jednej stronie jezdni. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego wskazana została strona wschodnia, ale na etapie tworzenia projektu budowlanego warto rozważyć też stronę zachodnią.

Uwaga: szerokość w liniach rozgraniczających zarezerwowana w planie miejscowym jest niewystarczająca do wprowadzenia wydzielonej drogi rowerowej. Konieczne poszerzenie lub rezygnacja ze ścieżki rowerowej na rzecz uspokojenia ruchu.

3.3.5. Ul. Kościuszki, Paschalisa

Kościuszki

Droga lokalna alternatywna dla znacznie bardziej ruchliwej ul. Zagańczyka. Rekomendowane rozwiązanie – uspokojenie ruchu. Wspólnie z ul. Żymirskiego (patrz 3.3.21) może stworzyć bezpieczną alternatywę dla ruchliwego ciągu drogi powiatowej 4352W (patrz 3.3.17) niezależnie od jej ewentualnej modernizacji.

Paschalisa

Ulica lokalna o ruchu jednokierunkowym w kierunku południowym. Na odcinku Kościuszki – Zagańczyka wskazane w ramach modernizacji nawierzchni wytyczenie kontrapasu dla ruchu rowerów pod prąd (po stronie wschodniej), tak by zapewnić bezpieczny dojazd do szkoły. Kontrapas umożliwi także objazd wąskiego gardła przy kościele w relacjach z południowo-wschodu i południa na zachód.

3.3.6. Ul. Nadarzyńska

Budowa drogi rowerowej po północno-zachodniej stronie ulicy, w ramach planowanej modernizacji drogi wojewódzkiej nr 634. Wskazane byłoby wprowadzenie następujących zmian w projekcie firmy CGM Projekt:

- Na skrzyżowaniu z ul. Hallera dodanie łącznika rowerowego pomiędzy jezdnią główną a serwisową i osygnalizowanie go jako czwarty wlot skrzyżowania (wg projektu rowerzysta wyjeżdżający z Turowa w kierunku Warszawy musiałby jechać ok. 700,m jezdnią główną, zanim pojawi się możliwość zjechania na drogę serwisową).

- Rezygnacja z prowadzenia drogi rowerowej wzdłuż jezdni serwisowej (odcinek od km 25+855 do km 26+560); zamiast tego lepiej wprowadzić elementy uspokojenia ruchu na ww. jezdni.

- Wprowadzenie przejazdu dla rowerów przez ul. Nadarzyńską na skrzyżowaniu z ul. Orłąt Lwowskich i doprowadzenie drogi rowerowej do jezdni serwisowej po południowej stronie jezdni (wzdłuż ul. Orłąt Lwowskich planowana jest droga rowerowa; z kolei doprowadzenie drogi rowerowej do drogi serwisowej umożliwi legalny dojazd rowerem do celów podróży również po drugiej stronie jezdni).

- Wprowadzenie przejazdu dla rowerów przez ul. Nadarzyńską również po południowej stronie skrzyżowania z ulicami Nadarzyn i Orzeszkowej (wydaje się, że w ul. Orzeszkowej kontynuacja drogi po stronie południowej, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, będzie znacznie łatwiejsza do zrealizowania) oraz powiązanie przejazdu ze zaślepieniem zakończeniem ul. Wypiańskiego.

- Wprowadzenie przejazdów dla rowerów przez ul. Nadarzyńską na skrzyżowaniu z ul. Orszagha / Bohaterów Ossowa; odsunięcie chodnika i drogi rowerowej od jezdni na wlocie ul. Orszagha z zapewnieniem miejsc akumulacji dla pieszych przed przejściami (wg projektu piesi oczekujący na przejście – zarówno przez ul. Orszagha jak i Nadarzyńską – blokowałyby drogę rowerową).

- Powiązanie drogi rowerowej wzdłuż ul. Nadarzyńskiej ze ślepyimi zakończeniami ul. Nałkowskiego i ul. Asnyka w rejonie skrzyżowania z ul. Leśną.

- Zachowanie ciągłości nawierzchni i poziomu niwelety drogi rowerowej na zjazdach bramowych (zgodnie z art. 27 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym rowerzyści mają pierwszeństwo przed pojazdami przecinającymi ścieżkę poza jezdnią, a więc np. wyjeżdżającymi z posesji; przerywanie ciągłości nawierzchni drogi rowerowej na wjazdach stanowi sprzeczność pomiędzy rozwiązaniami geometrycznymi a organizacją ruchu, prowokując nieprzepisowe zachowania i powodując zagrożenie dla użytkowników drogi).

- Odsunięcie drogi rowerowej od wiat przystankowych, tak by zachować jej skrajnie.

Wprowadzenie tych zmian do projektu pozwoliłoby nie tylko na poprawę jakości trasy rowerowej w ul. Nadarzyńskiej, ale także znaczne obniżenie kosztów budowy całego systemu tras rowerowych na terenie gminy. W szczególności uwzględnienie w projekcie przejazdów dla rowerów przez ulicę Nadarzyńską (nawet z pewnym nadmiarem) byłoby znacznie tańsze niż późniejsza kosztowna przebudowa sygnalizacji świetlnych.

3.3.7. Ul. Nadarzyn

Zarówno studium, jak i miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewidują ścieżkę rowerową w ul. Nadarzyn. Należy jednak zwrócić uwagę, że zarezerwowana w planie szerokość ulicy w liniach rozgraniczających w niektórych miejscach jest niewystarczająca do przeprowadzenia normatywnej drogi rowerowej. Np. między ul. Ossowską a granicą lasu szerokość w liniach rozgraniczających zwęża się do ok. 10,m. Wątpliwości budzi też przewężenie na zachód od skrzyżowania z ul. Borysów. Należy albo wprowadzić korektę w planie miejscowym, zwiększając szerokość ulicy w liniach rozgraniczających do 15–20,m, albo zrezygnować z wydzielonej drogi rowerowej i wprowadzić środki uspokojenia ruchu.

3.3.8. Ul. Napoleona, Poniatowskiego

Napoleona

W zasadzie na całej długości ulicy dostępny teren pozwala zlokalizować drogę rowerową zarówno po wschodniej, jak i zachodniej stronie ulicy.

Wydaje się jednak, że łatwiejsza i korzystniejsza byłaby realizacja drogi rowerowej po stronie wschodniej, ze względu na znacznie mniejszą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz większą dostępność terenu.

Na skrzyżowaniu z ul. Marmo wskazane wyznaczenie azylu o szerokości 3,m. Ze względu na znaczną powierzchnię skrzyżowania kierowcy jadący Napoleona od strony kościoła i skręcający w Marmo często ścinają zakręt wjeżdżając ze znaczną prędkością na obszar wyłączony z ruchu - wysepka w tym miejscu zapobiegałaby takim praktykom oraz ułatwiłaby przekraczanie jezdni, zarówno pieszym, jak i rowerzystom.

Poniatowskiego

Zalecane rozwiązanie: wydzielona droga rowerowa prowadzona konsekwentnie po jednej stronie ulicy. Za stroną wschodnią przemawiać spójność rozwiązania z proponowanym dla ul. Napoleona, za stroną zachodnią – dogonijsze powiązanie z projektowaną drogą rowerową w ul. Nadarzyńskiej.

Budowa drogi rowerowej będzie prawdopodobnie wymagać wprowadzenia kanalizacji deszczowej zamiast istniejących rowów odwadniających.

3.3.9. Ul. Norweska, Graniczna, Nowa

Po północnej stronie torów kolejowych powinna powstać wysokiej jakości trasa główna minimalizująca kolizje z wjazdami i ulicami poprzecznymi i zapewniająca dogodne połączenie z Wołominem i Zielonką (i dalej przez Ząbki do Warszawy). Sposób prowadzenia trasy zależy od odcinka:

Na odcinku od granicy Zielonki do projektowanej ul. Orłąt Lwowskich – samodzielna droga rowerowa, niezależna od układu drogowego.

Na odcinku od projektowanej ul. Orłąt Lwowskich do al. Jana Pawła II – wydzielona droga rowerowa po południowej stronie istniejącej i planowanej ulicy.

Na odcinku od al. Jana Pawła II do końca ul. Nowej – ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią. Ulica Nowa powinna być budowana w standardzie ulicy o ruchu uspokojonym.

Na odcinku od końca ul. Nowej do granicy Wołomina – samodzielna droga rowerowa (lub ciąg pieszo-rowerowy), niezależna od układu drogowego, do realizacji w porozumieniu z gminą Wołomin.

3.3.10. Ul. Orłąt Lwowskich

W ramach budowy ulicy powinna zostać wykonana także budowa drogi rowerowej, prowadzonej konsekwentnie po jednej stronie ulicy.

3.3.11. Ul. Orszagha

Obecnie ulica o charakterze typowo lokalnym i niewielkim natężeniu ruchu samochodowego.

W przypadku budowy planowanego bezkolizyjnego przejazdu pod/nad torami i przedłużeń ulicy Orszagha (w kierunku południowym - do Nadarzyńskiej; w północnym - do Kraszewskiej), ruch na ulicy znacznie wzrośnie i wskazana będzie segregacja ruchu rowerowego. Wskazane byłoby także ujednolicenie strony ulicy, po której ma prowadzić ścieżka – wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego ścieżka na odcinku Nadarzyńska – Warszawska ma prowadzić po stronie zachodniej, a na odcinku Załuskiego – Kraszewska po stronie wschodniej.

Na istniejącym odcinku ulicy (Graniczna – Załuskiego) konieczne będzie pozyskanie dodatkowego terenu.

W przypadku zaniechania lub odsunięcia w daleką przyszłość budowy ul. Orszagha na odcinku Warszawska – Nadarzyńska wskazane byłoby poszerzenie istniejącego ciągu chodników łączących zachodnie wyjście z przystanku PKP Kobyłka z ul. Nadarzyńską do standardu ciągu pieszo-rowerowego.

3.3.12. Ul. Orzeszkowej

Możliwe wytyczenie drogi rowerowej po południowej stronie jezdni, zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, pod warunkiem:

- zawężenia jezdni do 6,m;
- wykupu narożników skrzyżowania z ul. Narutowicza, tak by zapewnić właściwą widoczność.
- przesunięcia ogrodzenia szkoły o ok. 2,5,m;

W przeciwnym wypadku ruch rowerów na zasadach ogólnych jezdnią.

Niezależnie od przyjętego wariantu wskazane podniesienie tarczy skrzyżowania z ul. Narutowicza ze względu na ograniczoną widoczność oraz pozostawienie istniejących progów spowalniających w rejonie szkoły.

Uwaga: projekt przebudowy drogi wojewódzkiej nr 634 przewiduje wlot drogi rowerowej po północnej stronie ul. Orzeszkowej. Jednak jest to rozwiązanie sprzeczne z planem miejscowym i z bardzo utrudnionymi możliwościami kontynuacji w kierunku wschodnim.

3.3.13. Ul. Przyjacielska

Obecnie natężenie ruchu rowerowego na ul. Przyjacielskiej jest niewielkie, można się jednak spodziewać jego zwiększenia w przypadku rozbudowy osiedla Mareta zgodnie z planem miejscowym. Natężenie ruchu samochodowego również jest umiarkowane, samochody rozwijają jednak spore prędkości.

Proponowane rozwiązanie:

1. Na odcinku od granicy gminy do ul. Kordeckiego budowa wydzielonej drogi rowerowej po wschodniej stronie ulicy.

2. Na odcinku od ul. Kordeckiego do ul. Mareckiej rozwiązanie wariantowe:

Wariant A. Uspokojenie ruchu i wspólny ruch rowerów i samochodów jezdnią (przy założeniu, że zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rolę drogi zbiorczej pełnić będzie równoległa ul. Mickiewicza).

Wariant B. Wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu samochodowego (w przeciwnym kierunku ruchu samochodowy odbywałby się równoległą ul. Mickiewicza) i wytyczenie na istniejącej jezdni kontrapasa dla ruchu rowerowego.

Wariant C. Wykup dodatkowego pasa terenu (ok. 1-2,m) po wschodniej stronie ulicy i kontynuacja wydzielonej drogi dla rowerów.

3.3.14. Ul. Ręczajska

Ulica łącząca centrum Kobyłki z drogą wojewódzką nr 634. Obecnie prowadzi też ruch na przejazd kolejowy, choć jest podporządkowana względem ciągu ul. Warszawska – Jana Pawła II.

Wąskie gardło stanowi odcinek Warszawska – Osiedlowa. Możliwe są dwa rozwiązania:

Wariant A. Uspokojenie ruchu, np. poprzez zastosowanie podniesionej tarczy skrzyżowania z ul. Osiedlową oraz 1-2 płytowych progów spowalniających.

Wariant B. Wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu samochodowego – np. w parze z ul. Leśną – oraz wyznaczenie w uzyskanej w ten sposób przestrzeni kontrapasów dla ruchu rowerów pod prąd.

Wariant A został negatywnie zaopiniowany przez Starostwo Powiatowe – zarządcę drogi.

W przypadku pozostawienia przejazdu w poziomie torów dodatkową zaletą wariantu B byłoby uporządkowanie ruchu na skrzyżowaniu Ręczajska / Warszawska, podobnie (pod względem organizacji ruchu samochodowego) do rozwiązań wprowadzonych w rejonie ulic Przejazd, Wilsona i Fieldorfa w Wołominie.

3.3.15. Ul. Reja

Ulica typowo lokalna. Może zyskać znaczenie jako trasa rowerowa w przypadku utwardzenia przedeptu pomiędzy ulicami Pola i Załuskiego. Powstałby w ten sposób niezależny od podstawowego układu drogowego ciąg rowerowy łączący północną część Kobyłki z centrum (Urząd Miasta, dworzec kolejowy).

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, na przedłużeniu ul. Reja do ul. Brzozowej planowany jest ciąg pieszy. Rekomendujemy jego realizację jako ciągu pieszo-rowerowego i uspokojenie ruchu na pozostałej długości ul. Reja.

3.3.16. Ul. Serwitucka

Obecnie ulica lokalna o minimalnym natężeniu ruchu samochodowego.

W przypadku jednak budowy odcinka ulicy między ul. Moniuszki a Szymanowskiego i modernizacji do standardu zbiorczej, wskazane może być wytyczenie wydzielonej drogi rowerowej na całej długości ulicy.

Wydaje się, że korzystniejsze byłoby usytuowanie drogi rowerowej po zachodniej stronie ulicy, ze względu na mniejszą ilość przecięć z drogami lokalnymi.

Szczególną uwagę należy zwrócić na skrzyżowanie z ul. Marecką. Samochody jadące z Zielonki w kierunku Wołomina poruszają się z dużymi prędkościami i ze względu na łuk są niewidoczne dla jadących ul. Serwitucką. Wskazane byłoby wprowadzenie korekty w projekcie modernizacji ul. Mareckiej (patrz 3.3.17) – poszerzenie projektowanego azylu do 3,m i powiększenie trójkąta widoczności.

3.3.17. Ul. Szeroka, Marecka, Zagańczyka, Załuskiego

Ulice Szeroka, Marecka, Zagańczyka i Załuskiego stanowią ciąg drogi powiatowej 4352W. Dla ruchu rowerowego szczególnie istotna jest ul. Załuskiego, ze względu na znajdujące się tu ważne cele podróży (szkoła, kościół). Jednocześnie jest to jedna z najbardziej niebezpiecznych w całym mieście ulic, ze względu na duże natężenie i prędkości rozwijane przez ruch samochodowy.

Działając na zlecenie Starostwa Powiatowego w Wołominie firma TABLO zaprojektowała ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż drogi przebiegający na terenie Kobyłki po zachodniej i północnej stronie jezdni. W typowym przekroju zaprojektowany ciąg ma szerokość 5,m i przylega do jezdni oraz ogrodzeń (przekrój efektywny ok. 4,m). Ze względu na wyłączenie z zakresu zlecenia wybranych skrzyżowań, ścieżka traci ciągłość w następujących miejscach:

- skrzyżowanie z ul. Dworkową;
- odcinek Rejtana – Kościelna (przy kościele Świętej Trójcy);
- odcinek Brzozowa – 11 Listopada (parking przy szkole).

Uzupełnienie przejazdu przez ul. Dworkową (patrz 3.3.2) nie powinno narażać na większych trudności.

Na skrzyżowaniu z ul. Serwitucką, w związku z planowaną po stronie zachodniej ścieżką, wskazane byłoby poszerzenie projektowanego azylu do 3,m i powiększenie trójkąta widoczności. Samochody jadące z Zielonki w kierunku Wołomina, które nieraz poruszają się z dużymi prędkościami, są niewidoczne dla pojazdów skręcających z ulicy Serwituckiej zarówno w prawo jak i w lewo.

Na odcinku przy kościele konieczne będzie zapewne zastosowanie rozwiązań substandardowych. Częściowo można problem rozwiązać umożliwiając dogodniejszy objazd w niektórych relacjach (ulicami Rejtana i Paschalisa).

Substandardowy będzie prawdopodobnie także odcinek na wschód od skrzyżowania z ul. Kościelną, ze względu na szpaler zabytkowych lip pośrodku projektowanego ciągu.

Na parkingu przed szkołą należałoby zamienić uliczkę parkingową na miejsca parkingowe z wjazdem bezpośrednio z jezdni, aby uzyskać miejsce na drogę rowerową.

Wskazane byłoby także włączenie drogi dla rowerów jako dodatkowy wlot tak by skomunikować drogę dla rowerów z ulicami Kobyłkowską, Zgoda i Wołomińską.

3.3.18. Ul. Warszawska, Turowska

Docelowym rozwiązaniem powinna być wydzielona droga rowerowa wzdłuż linii kolejowej na całej jej długości w granicach miasta, co stworzyłoby wysokiej jakości trasę główną minimalizującą kolizje z wjazdami i ulicami poprzecznymi oraz dogodne połączenie z Wołominem i Zielonką (i dalej przez Ząbki do Warszawy).

Warszawska

Pożądanym rozwiązaniem byłaby budowa drogi rowerowej w pasie zieleni pomiędzy ul. Warszawską a torami kolejowymi.

Ze względu jednak na problemy formalne związane z budową na terenach kolejowych, można także rozważyć wytyczenie drogi rowerowej po południowej stronie jezdni. Taka droga rowerowa byłaby niższej jakości, ale poza pasem terenu kolejowego. Jej budowa:

1. Wymagałaby zmiany sposobu parkowania po południowej stronie jezdni na odcinku Ręczajska - Leśna z prostopadłego na równoległy;
2. Musi zostać odrębnie uzgodniona z Gminą Wołomin, tak by objąć inwestycją cały odcinek przynajmniej do ul. Przejazd w Wołominie;
3. Powinna wiązać się z remontem chodnika, tak by wybudować drogę rowerową w przybliżeniu w miejscu obecnego chodnika, a chodnik przełożyć dalej od jezdni;
4. Powinna zachowywać ciągłość nawierzchni i poziomu niwelety drogi rowerowej na zjazdach bramowych, aby zminimalizować zagrożenie i niedogodności związane z licznymi po tej stronie zjazdami.

Możliwe jest ponadto wykonanie łącznika wzdłuż cieków wodnych (przez teren oznaczony w planie miejscowym jako ZP-1) do ul. Nałkowskiego i opcjonalnie dalej przez teren muzeum Nałkowskich (gmina Wołomin) do ul. Nadarzyńskiej.

Na zachód od ul. Ręczajskiej budowa ulicy powinna się wiązać z budową wydzielonej drogi rowerowej po północnej stronie jezdni, przy torach kolejowych.

Turowska

W przypadku trudności z realizacją trasy rowerowej wzdłuż torów kolejowych, ulica Turowska może funkcjonować jako jej substytut, przynajmniej na odcinku Napoleona – Ossowska. Dlatego budowa ulicy powinna zostać zaprojektowana w standardzie ruchu uspokojonego.

3.3.19. Ul. Wołomińska

Według Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz planów miejscowych - ulica klasy G. Obecnie jest to ulica o jezdni szerokości 6,m. Ze względu na:

- ograniczone możliwości poszerzenia pasa drogowego;
- gęsto rozmieszczone skrzyżowania – co 100-150,m (zgodnie z rozporządzeniem odstęp między skrzyżowaniami drogi klasy G na terenie zabudowy nie powinny być mniejsze niż 500,m, a drogi klasy Z - nie mniejsze niż 300,m);
- obsługę zjazdów na posesję bezpośrednio z jezdni.

Wskazane byłoby obniżenie klasy drogi do zbiorczej, a nawet lokalnej. W takim wypadku możliwe byłoby zastosowanie środków uspokojenia ruchu w celu zapewnienia bezpiecznych warunków dla ruchu rowerowego. Środki te powinny być przyjazne dla ruchu autobusowego. Warto rozważyć np. przebudowę skrzyżowania z ul. Żymirskiego na małe rondo.

3.3.20. Ul. Wygonowa

Stan obecny – droga gruntowa, którą prowadzi Szlak Rowerowy Bitwy Warszawskiej.

Na odcinku od ul. Kościelnej do granicy lasu: budowa jezdni w standardzie ulicy o ruchu uspokojonym.

Na odcinku przez las do wsi Nadma: zamknięcie drogi leśnej dla ruchu samochodowego i ulepszenie nawierzchni (np. wykonanie nawierzchni tłuczniowo-klíncowej), tak by

Warunkiem utrzymania i powodzenia szlaku jest wykonanie bezkolizyjnego przejścia pieszego i przejazdu rowerowego pod lub nad projektowaną drogą ekspresową S-8. Przejście takie w formie kładki lub tunelu powinno zostać uwzględnione w projekcie budowy drogi.

3.3.21. Ul. Żymirskiego

Droga lokalna alternatywna dla znacznie bardziej ruchliwej ul. Załuskiego.³ Rekomendowane rozwiązanie – uspokojenie ruchu.

3.3.22. Rezerwat Grabicz

Teren leśny wokół rezerwatu Grabicz, ograniczony od zachodu ulicami Żytnią, Żwirki i Wigury, Lipową i Sienkiewicza, powinien zostać zamknięty dla ruchu samochodowego (za wyłączeniem dojazdu do leśniczówki i ww. ulic). Można wtedy ulepszyć wybrane drogi leśne pod kątem ruchu rowerowego. Wskazane byłoby wytworzenie następujących powiązań:

1. Od skrzyżowania ul. Sienkiewicza i Legionów w Wołominie do rogu ul. Żytniej / Żwirki i Wigury;
2. Od skrzyżowania ul. Sienkiewicza i Legionów w Wołominie w kierunku ul. Granicznej w Wołominie (obecny przebieg Szlaku Bitwy Warszawskiej);

³ Teoretycznie plan zagospodarowania przestrzennego zakłada przekształcenie ul. Żymirskiego w drogę zbiorczą i ograniczenie ul. Załuskiego do ulicy lokalnej. Jednak faktycznie podejmowane działania i opracowany projekt modernizacji drogi powiatowej wskazują, że to ul. Załuskiego pozostanie zbiorczym ciągiem komunikacyjnym.

4. Etapowanie i oszacowanie kosztów realizacji koncepcji

4.1. Przyjęte zasady etapowania

Rozdział niniejszy zawiera propozycję etapowania koncepcji, czyli podziału elementów planowanej sieci tras rowerowych na terenie miasta Kobyłka według kolejności ich realizacji. Koncepcja rozwoju sieci podzielowana została na dwa etapy.

Etap pierwszy obejmuje:

1. wytworzenie szkieletu sieci tras rowerowych w oparciu o planowane modernizacje głównych ciągów komunikacyjnych oraz budowę uzupełniających odcinków dróg dla rowerów w najbardziej popularnych relacjach;
2. poprawę bezpieczeństwa poprzez uspokojenie ruchu w obszarach, w których ruch rowerów będzie się odbywał na zasadach ogólnych jezdni;
3. realizację wybranych tras rekreacyjnych, na które zgłoszono duże zapotrzebowanie w ramach konsultacji społecznych.

Działania te zostały wytypowane przede wszystkim na podstawie:

- danych o zdarzeniach drogowych z udziałem rowerzystów (patrz 2.3);
- wyników pomiaru ruchu rowerowego [ZM 08];
- wyników ankiety przeprowadzonej w ramach konsultacji społecznych (patrz załącznik A).

Drugi etap stanowią pozostałe inwestycje, w tym:

- Odcinki wydzielonych dróg rowerowych wzdłuż torów kolejowych, prawdopodobnie wymagających czasochłonnych uzgodnień z koleją;
- Wydzielone drogi rowerowe w ulicach, w których obecnie natężenie ruchu samochodowego jest niewielkie, ale w przyszłości może znacząco wzrosnąć w efekcie zmian w układzie drogowym miasta;

Priorytetowe inwestycje rowerowe	% wskazań
Wzdłuż torów po stronie południowej	47%
Wzdłuż torów po stronie północnej	43%
Nadarzyńska	43%
Drogi leśne w rejonie rezerwatu Grabicz	37%
Napoleona	30%

Tabela 4.1. Najpilniejsze inwestycje według ankiety przeprowadzonej w ramach konsultacji społecznych. Pełna lista wskazań dostępna w załączniku A.2.2.



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



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

- Zmiany organizacji ruchu w centrum miasta, wymagające istotnych przekształceń w układzie drogowym;
- Pozostałe trasy rekreacyjne.

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

4.2. Przyjęte wskaźniki kosztów

Koszt budowy poszczególnych odcinków tras rowerowych będzie wynikiem przetargów. Ponieważ jednak władze dzielnicy powinny uzyskać orientację w wielkości przedsięwzięcia, jakim jest budowa sieci tras rowerowych, podjęto próbę oceny rodzaju robót i kosztów ich wykonania. Z uwagi na duże znaczenie zakresu robót towarzyszących, trudnego do precyzyjnego określenia

na etapie koncepcyjnym, oraz dynamiczne zmiany kosztów robót budowlanych należy podane wartości traktować jedynie orientacyjnie.

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

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

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

Na planowanej sieci tras rowerowych na terenie Kobyłki nie występuje konieczność budowy kładek pieszo-rowerowych czy nowej sygnalizacji świetlnej (wszystkie niezbędne przebudowy sygnalizacji świetlnej wykonane powinny zostać w ramach modernizacji drogi wojewódzkiej nr 634), dlatego tych składników nie wyróżniono w oszacowaniu kosztów.²

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

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

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

W kosztach nie uwzględniono udogodnień, które powinny zostać zrealizowane przy okazji budowy i kompleksowej modernizacji dróg, gdyż koszt ich realizacji razem z ulicą jest znikomy. W kosztach drugiego etapu nie uwzględniono uspokożenia ruchu, gdyż w jego horyzoncie czasowym dla wielu ulic powinno ono zostać wykonane w ramach budów, remontów i modernizacji.

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

² W wielu przypadkach składniki te w największym stopniu wpływają na koszty całej inwestycji.

4.3. Etap I

4.3.1. Drogi dla rowerów

Niewielki zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Napoleona	E	PKP Ossów – Załuskiego	1,4
Norweska	S	PKP Ossów – Orszagha	1,5
Razem			2,9

Znaczny zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Poniatowskiego	E	PKP Ossów – rzeka Długa	1,4
Razem			1,4

4.3.2. Pasy dla rowerów

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Kościelna	2	Załuskiego – Wygonowa	0,1
Razem			0,1

4.3.3. Adaptacja dróg leśnych

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Droga pożarowa nr 64	-	Legionów – Żytnia	0,7
droga leśna	-	Droga pożarowa nr 64 – Li-powa	0,3
przedłużenie Sienkiewicza	-	Legionów – gr. Wołomina	0,4
Razem			1,4

4.3.4. Uspokojenie ruchu

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Bohaterów Ossowa	-	Nadarzyńska – Broniewskie- go	1,3
Brzozowa	-	Załuskiego – Wiesławska	0,6
Jana Pawła II	-	Wołomińska – Pieniążka	0,6
Kościelna	-	Wygonowa – Radzymińska	0,4
Kościuszki	-	Napoleona – Serwitucka	0,8
Królewska	-	Bohaterów Ossowa – Żwirki i Wigury	0,5
11 Listopada	-	Wołomińska – Załuskiego	0,4
Marmo	-	Napoleona – Pieniążka	0,6
Pieniążka	-	Słowackiego – Załuskiego	0,5
Sienkiewicza	-	Nadarzyńska – Solskiego	0,7
Słowackiego	-	Norweska – Graniczna	0,6
Żymirskiego	-	Norweska – Graniczna	1,4
Razem			8,4

4.3.5. Podsumowanie etapu

Rodzaj inwestycji	L.jedn.	Jedn.	Koszt jedn. [tys zł]	Koszt [tys zł]
Budowa dróg dla rowerów – nie- wielki zakres robót towarzyszą- cych	2,9	km	300	870
Budowa dróg dla rowerów – znaczny zakres robót towarzyszą- cych	1,4	km	600	840
Obustronne pasy dla rowerów	0,1	km	100	10
Adaptacja dróg leśnych	1,4	km	80	112
Uspokojenie ruchu	8,4	km	50	420
RAZEM	14,2	km		2252

4.4. Etap II

4.4.1. Drogi dla rowerów

Niewielki zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Kobyłkowska	-	Zgoda – Nowa	0,3
Norweska	-	PKP Ossów – gr. Zielonki	0,7
Teren ZP-1	-	Warszawska – Nałkowskiego	0,2
Warszawska	?	gr. Wołomina – Ręczajska	0,9
Warszawska	N	Ręczajska – Poniatowskiego	1,9
Warszawska	N	Poniatowskiego – gr. Zielonki	1,3
Razem			5,3

Znaczny zakres robót towarzyszących

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Nadarzyn	N	Poniatowskiego – Ossowska	0,6
Orszagha	?	Norweska – Załuskiego	0,7
Orzeszkowej	S	Nadarzyńska – Bohaterów Ossowa	0,5
Przyjacielska	E	Marecka – granica gminy Ra- dzymín	1,7
Ręczajska	E	Nadarzyńska – Falata	0,3
Serwitucka	W	Napoleona – Marecka	1,1
Razem			4,9

4.4.2. Pasy dla rowerów

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Ręczajska	E	Falata – Warszawska	0,2
Razem			0,2

4.4.3. Adaptacja dróg leśnych

Trasa	str.	odcinek	dług. [km]
Wygonowa	-	Kordeckiego – gr. miasta	1,5
Razem			1,5

4.4.4. Podsumowanie etapu

Rodzaj inwestycji	L.jedn.	Jedn.	Koszt jedn. [tys zł]	Koszt [tys zł]
Budowa dróg dla rowerów – niewielki zakres robót towarzyszących	5,3	km	300	1590
Budowa dróg dla rowerów – znaczny zakres robót towarzyszących	4,9	km	600	2940
Pasy dla rowerów	0,2	km	50	10
Adaptacja dróg leśnych	1,5	km	80	120
RAZEM	10,2	km		4660

4.5. Podsumowanie kosztów

Etap	Dług. tras [km]	Szacunkowy koszt [mln zł]
Etap I	14,2	2,3
Etap II	10,2	4,7
RAZEM	24,4	6,9

Przy założeniu, że zgodnie z planem zrealizowane zostaną przebudowy drogi wojewódzkiej nr 634 oraz drogi powiatowej nr 4352W, realizacja etapu I do 2012 r. wymagałaby nakładów w wysokości ok. 0,6 mln zł rocznie. Przy założeniu utrzymania podobnego tempa finansowania również w latach późniejszych, realizacji pełnej sieci tras rowerowych można by się spodziewać ok. 2020 r.

Bibliografia

- [AEVV 00] *The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Actions Undertaken in Cities and in the Periphery*. AEVV-EGWA, Madryt 2000.
- [Buczyński 07] Aleksander Buczyński. *Jak tworzyć dobrą infrastrukturę rowerową*. Konferencja Naukowo-Techniczna „Miasto i Transport 2007”. Politechnika Warszawska, 6 grudnia 2007.
- [BD 8/06] Paulina Karbowy, Marek Wierchowski. *Dutch Town w Puławach*. W: *Bezpieczne Drogi* nr 8(90)/2006.
- [CROW 99] *Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury*. CROW / PKE, Kraków 1999.
- [CROW 07] *Design manual for bicycle traffic*. CROW 2007.
- [Hyla 03] *Standardy techniczne i wykonawcze dla systemu rowerowego miasta Krakowa*. Pracownia Edukacji Marcin Hyla, 2003.
- [Hyla 06] Marcin Hyla. *Rowerowy Gdańsk, Rowerowa Polska. Gdański Rowerowy Projekt Inwestycyjno-Promocyjny*. ZG PKE, Kraków 2006.
- [Hyla 08] Marcin Hyla. *Segregacja czy integracja?*. W: *Zielone Światło* nr 14, wiosna 2008.
- [IHT 98] *Guidelines for Cycle Audit and Cycle Review*. Institution of Highways and Transportation / Department of the Environment, Transport and the Regions / The Scottish Office / The Welsh Office / DOE Northern Ireland. 1998.
- [KE 00] *Miasta rowerowe miastami przyszłości*. Komisja Europejska, Luksemburg 2000.
- [Kopta 00] Tadeusz Kopta, Zygmunt Uzdalewicz, Wiktor Nowotka. *Transport rowerowy*. Śląski Związek Gmin i Powiatów. Katowice 2000.
- [MTiGM 99] *Rozporządzenie ministra transportu i gospodarki morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430.
- [Nizielski 07] *Studium Wykonalności Projektu pn.: „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013”*. Nizielski & Borys Consulting. Katowice, wrzesień 2007 r.
- [Powiat] *Koncepcja turystyki rowerowej w Powiecie Wołomińskim*.
- [PzpMaz] *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*. Uchwała Nr 65/2004 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 czerwca 2004 r. W: *Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego* Nr 217 poz. 5811 z dnia 28 sierpnia 2004 r.
- [SUiKZP] *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Kobyłka*.
- [Sustrans 02] Malcolm Bulpitt. *Euro Velo Guidelines for Implementation*. Sustrans / EuroVelo 2002.
- [UPI 00] *UPI-Bericht 41: „Entwicklung und Potentiale des Fahrradverkehrs – Maßnahmen zur Ausschöpfung des Fahrradpotentials in der Verkehrsplanung”*. Umwelt- und Prognose-Institut. Heidelberg 2000.
- [Uzdalewicz 06] Zygmunt Uzdalewicz (opr.) *Nowy poradnik organizatora ru-*

chu drogowego. Zeszyt 06-07/06. W: Bezpieczne Drogi nr 6(88), 7(89) i 9-10(91-92)/2006.

[VD 00] *Collection of cycle concepts.* Road Directorate. Kopenhaga 2000.

[WajSPORT] *Koncepcja tras rowerowych w Gminie Wołomin i Gminie Kobyłka.* Stowarzyszenie WajSPORT-Team.

[WOST 04] *Rozwój dróg rowerowych – rekomendacje.* Warszawski Okrągły Stół Transportowy. Warszawa, wrzesień 2004 r.

[ZM 08] *Pomiar ruchu rowerowego na terenie Miasta Kobyłka.* Zielone Mazowsze 2008.

A. Raport z konsultacji społecznych

A.1. Wprowadzenie

W ramach prac nad koncepcją rozwoju sieci tras rowerowych dla miasta Kobyłka przeprowadzono konsultacje społeczne, które obejmowały prezentację roboczej wersji koncepcji, badania ankietowe oraz możliwość zgłaszania wniosków i uwag.

Robocza wersja koncepcji opublikowana została na stronie Zielonego Mazowsza 20 października 2008 r. razem z ankietą na temat oceny stanu istniejącego oraz koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych. Ankieta dostępna była przez 37 dni, od 20 października do 26 listopada 2008 r. Informacja o ankiecie została opublikowana na stronach Urzędu Miasta oraz w Życiu Powiatu Wołomińskiego. Niestety, zebrano jedynie 30 wypełnionych ankiet.

Niniejszy załącznik przedstawia liczbowe wyniki ankiety oraz zgłoszone w ramach konsultacji społecznych uwagi.

A.2. Wyniki ankiety

A.2.1. Metryczka

1. Miejscowość zamieszkania:

Miejscowość	l. wskazań	%
Kobyłka	18	60%
Wołomin	4	13%
Warszawa	3	10%
Ząbki	1	3%
Zielonka	1	3%
brak danych	3	10%

Większość ankiet pochodziła z Kobyłki. Poza tym reprezentowane były Warszawa, Wołomin oraz pojedyncze osoby z innych miast powiatu wołomińskiego.

2. Na terenie miasta Kobyłka (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź):

Na terenie Kobyłki	l. wskazań	%
mieszkam	18	60%
pracuję	5	17%
uczę się	0	0%
robię zakupy	14	47%
rekreacyjnie jeżdżę na rowerze	22	73%

Większość ankietowanych mieszka i/lub rekreacyjnie jeździ na rowerze na terenie Kobyłki. Niemal połowa także robi tu zakupy. Zdecydowana mniejszość pracuje lub uczy się na terenie miasta.

3. Rower wykorzystuję do (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź):

Rower wykorzystuję do...	l. wskazań	%
dojazdów do szkoły / pracy	14	47%
zakupów	18	60%
rekreacji	25	83%

Rower wykorzystywany jest przez ankietowanych przede wszystkim do rekreacji, nieco rzadziej do zakupów oraz dojazdów do szkoły lub pracy.

Większa liczba wskazań na dojazdy do pracy i szkoły oraz zakupy w pytaniu nr 3 w stosunku do odpowiednich odpowiedzi pytania nr 2 wskazuje na konieczność rozwoju tras rowerowych wykraczających poza granicę miasta, a także rozwoju oferty typu Bike and Ride.

A.2.2. Ocena koncepcji sieci tras rowerowych

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

Priorytetowe inwestycje rowerowe	l. wskazań	%
Wzdłuż torów po stronie południowej	14	47%
Wzdłuż torów po stronie północnej	13	43%
Nadarzyńska	13	43%
Drogi leśne w rejonie rezerwatu Grabicz	11	37%
Napoleona	9	30%
Załuskiego	5	17%
Zagańczyka – Marecka	5	17%
Poniatowskiego	4	13%
Orzeszkowej	2	7%
Nadarzyn	1	3%
Szeroka	1	3%
Kraszewska	0	0%
Serwitucka	0	0%
Inne	2	7%

Za najważniejsze i najpilniejsze uczestnicy ankiety uznali trasy rowerowe wzdłuż linii kolejowej E-75, zarówno po południowej jak i po północnej stronie torów, oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 634 (ul. Nadarzyńskiej). Wielu ankietowanych wskazywało także na drogi leśne w rejonie rezerwatu Grabicz oraz ul. Napoleona.

2. Czy w przypadku uruchomienia na stacjach kolejowych parkingów rowerowych, był(a)by Pan(i) skłonny/a korzystać z systemu Bike and Ride? (dojazd do stacji rowerem i dalsza podróż np. do Warszawy pociągiem)

Zainteresowanie Bike and Ride	l. wskazań	%
tak, jeśli parkingi będą strzeżone	16	53%
tak	5	17%
być może	8	27%
nie	1	3%

Większość ankietowanych wyraża zainteresowanie korzystaniem z systemu Bike and Ride, pod warunkiem że parkingi rowerowe przy przystankach kolejowych byłyby strzeżone.

3. Jakie rozwiązanie preferował(a)by Pan(i) dla centrum Kobyłki?

Rozwiązania dla centrum Kobyłki	l. wskazań	%
Uspokoić ruch poprzez budowę małych rond, azylów, wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych	16	53%
Zmienić układ ulic na jednokierunkowy z pozostawieniem możliwości ruchu rowerów „pod prąd” (kontrapasami na jezdni lub wydzielonymi drogami dla rowerów)	6	20%
Pozostawić bez zmian stan obecny	6	20%
brak zdania	2	7%

Wśród przedstawionych opcji dla centrum Kobyłki najwięcej zwolenników – ponad połowę ankietowanych – zyskało kompleksowe uspokojenie ruchu. Jednocześnie zaledwie co piąty uważa, że należy pozostawić bez zmian stan obecny.

A.3. Zgłoszone uwagi

A.3.1. Trasa do Warszawy

„[brakuje] Do Warszawy przez Ząbki

„[brakuje] Kobyłka - Warszawa

„[brakuje] trasy rowerowej w kierunku Zielonki wzdłuż drogi 634, w tej chwili przejazd rowerem jest niemożliwy wręcz niebezpieczny

„[brakuje] Powiązania z aglomeracją warszawską

Koncepcja przewiduje budowę powiązań w kierunku Warszawy wpisujących się w aglomeracyjną sieć tras rowerowych – zarówno wzdłuż torów kolejowych jak i wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 634. Dalszy przebieg trasy w kierunku Warszawy wykracza poza granice opracowania i zależy od miasta Zielonka.

A.3.2. Pasy rowerowe na drodze nr 634

„Dlaczego powielacie masę błędów robioną od lat. Z tego co rozumiem, to wzdłuż ciągu drogi 634 ma być normalna ścieżka rowerowa... Sic! Najgorsze co można zrobić, spowoduje to spowolnienie przejazdu rowerem przez tą

miejscowość nawet o 5 minut. Dlaczego wzdłuż tej drogi nie wymyślono pasa w jezdni przeznaczanego tylko i jedynie dla rowerzystów - rozwiązanie to jest po pierwsze szybsze, a po drugie bezpieczniejsze (dlaczego - bo nie mamy dróg przecinających ścieżkę ani kolizji z każdym wyjazdem z posesji). Dla mnie jako szosowca, ale też znajomi na góralach rozwiązanie ścieżka wzdłuż drogi w jej pasie (pamiętajmy że droga to nie tylko jezdnia ale też cała infrastruktura z nią związana) wskakiwanie na oddzielną ścieżkę to masakra, jazda z max 25 km/h i ciągle uważanie na skręcające samochody, zaparkowane samochody, pieszych i wiele innych przeszkód) - **DLACZEGO NIE MOŻNA ZROBIĆ TAK JAK JEST W MIŃSKU MAZOWIECKIM** (pasy ruchu wydzielone na asfalcie są zajefajne i chyba najbardziej funkcjonalne). Należy także pamiętać o przestępczości po tej stronie Warszawy i wszelkie separowanie ruchu rowerowego od samochodowego stwarza dobrą okazję miejscowym dresikom na nabycie cudzego roweru.

Zgodnie z projektem modernizacji drogi wojewódzkiej nr 634, ruch rowerowy ma odbywać się częściowo jezdniami serwisowymi wzdłuż trasy, częściowo wydzielonymi drogami dla rowerów. Uwagi do projektu przekazane przez stowarzyszenie Mazowieckiemu Zarządowi Dróg Wojewódzkich dotyczyły m.in. zwiększenia udziału dróg serwisowych.

Po modernizacji droga nr 634 ma stać się trasą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego). Zgodnie z § 46 ust. 3 rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wyklucza to wytyczanie pasów rowerowych w jezdni głównej.

Również uznawane za wzorcowe holenderskie i duńskie wytyczne projektowania infrastruktury rowerowej przy występującym na drodze nr 634 natężeniu ruchu samochodowego ponad 10000 samochodów na dobę wykluczają pomysł organizacji ruchu rowerowego w formie pasów rowerowych.

Należy także podkreślić, że – jak wynika np. z konsultacji koncepcji dla sąsiedniego Wołomina – wielu rowerzystów nie czuje się bezpiecznie na pasach rowerowych na jezdni i nie akceptuje takiego rozwiązania. Co więcej, wyznaczenie pasów rowerowych nie chroni przed nielegalnym parkowaniem – znacznie łatwiej zabezpieczyć przed nim wydzieloną drogę rowerową.

A.3.3. Rezerwat Grabicz

„brakuje mi więcej ścieżek rowerowych w rezerwacie grabicz... w końcu przyroda to również my... prawda? poza tym może jakiś mały przystanek, mały parking dla rowerów gdzieś w centrum rezerwatu? ławeczki zrobione itd. taki piknik...

Trasy rowerowe w rejonie rezerwatu Grabicz muszą godzić funkcje rekreacyjną z wymogami ochrony przyrody. Sam rezerwat, ze względu na konieczność zapewnienia spokoju ptakom żerującym, jest zamknięty dla ruchu turystycznego. Dla obsługi otaczającego go obszar leśny naszym zdaniem w zupełności wystarczą 3 trasy wyznaczone na rysunku koncepcji. Zwracamy uwagę, że poza terenem rezerwatu dopuszczalny jest także i pozostanie ruch leśnymi ścieżkami nieuwzględnionymi na rysunku.

A.3.4. Uspokojenie ruchu

„Tam, gdzie jest małe natężenie ruchu albo gdzie ruch jest uspokojony i istnieje asfaltowa ulica, nie ma potrzeby budowy czy wydzielania pasa dla rowerów

Podzielamy zacytowaną opinię.

Sieć wydzielonych ścieżek rowerowych została zaprojektowana z pewnym zapasem, tak by uwzględnić zapisane w planach zagospodarowania przestrzennego przekształcenia układu drogowego miasta. Np. ul. Serwitucka obecnie jest ulicą lokalną o niewielkim natężeniu ruchu samochodowego, jednak w planach jest połączenie jej ślepych odcinków i przekształcenie w drogę zbiorczą łączącą z Nadmą.

Tym niemniej w finalnej redakcji koncepcji dokonaliśmy pewnej selekcji projektowanych ścieżek i zwiększyliśmy zakres uspokojenia ruchu.

A.3.5. Etapowanie

„Gdyby udało się zrealizować trasy opisane w projekcie już byłoby bardzo dobrze.

„cieszę się że to powstanie.... gratulacje za pomysł...

„Wszystko wygląda ładnie, jednak wydaje mi się to mało realne. Może należałoby ująć w projekcie kilka etapów realizacji tych założeń rozpoczynając od tych najbardziej potrzebnych i tych, których realizacja nie wymaga dużych nakładów finansowych i nie napotyka na ogromne trudności.

Finalna redakcja koncepcji przewiduje etapowanie realizacji – m.in. na podstawie wyników niniejszych konsultacji społecznych.

B. Uzyskane opinie

Zgodnie z umową, po opracowaniu roboczej wersji koncepcji sieci tras rowerowych stowarzyszenie Zielone Mazowsze wystąpiło o opinie do następujących instytucji:

1. Urząd Miasta i Gminy Wołomin
2. Urząd Miasta Zielonka
3. Urząd Miasta Marki
4. Urząd Miasta i Gminy Radzymin
5. Lasy Państwowe – Nadleśnictwo Drewnica
6. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
7. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
8. Starostwo Powiatowe w Wołominie

Niniejszy załącznik zawiera kopie otrzymanych opinii, które uwzględniliśmy w finalnej redakcji koncepcji.

URZĄD MIEJSKI
Referat Planowania
Rozwoju i Pozyskiwania
Środków
05-200 WOŁOMIN
ul. Ogrodowa 4

Wołomin, dnia 23.10.2008r.

RP/3030-12/08

Zielone Mazowsze
00-695 Warszawa
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6

W związku z pismem WAB-08-04-01 w sprawie opracowania „Koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych” w Gminie Kobyłka informujemy że wskazane powiązania tras rowerowych w ciągach komunikacyjnych pokrywają się z planowanymi rozwiązaniami komunikacji rowerowej w Gminie Wołomin.

Z ca. Burmistrza
mgr Krzysztof Włoczek

12.11.2008

MK.7041-2/08

Zielonka, 2008.11.05

Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa

~~Odpowiadając na pismo WAB-08-04-02 z dnia 16 października br., uprzejmie informuję, że z przedstawionych powiązań tras rowerowych pomiędzy miastem Kobyłką i miastem Zielonką, w związku z brakiem realizacji modernizacji drogi powiatowej nr 4352W oraz drogi wojewódzkiej nr 634, na szczególną uwagę zasługują trasy zaplanowane wzdłuż linii kolejowej E-75.~~

Korzystając z okazji przedstawiam propozycję trasy rowerowej łączącej miasto Ząbki (ul. Gajowa) ze wsią Ossów (ul. Por. S. Matarewicza), zlokalizowanej na terenie miasta Zielonka o łącznej długości ok. 8,3 km. zgodnie z opisem.

1. Początek szlaku znajdowałby się u zbiegu ul. Gajowej w Ząbkach, Al. Piłsudskiego (droga 631) i przedłużenia ul. Bankowej, gdzie należałoby zapewnić bezkolizyjne skrzyżowanie z drogą 631 np. tunel.

Dalej trasa biegłaby:

2. Przedłużeniem ul. Bankowej do ul. Przylesie,
3. Ul. Bankową do ul. Wojska Polskiego,
4. Ul. Wojska Polskiego do ul. Wyszyńskiego (droga 634),
5. Ul. Wyszyńskiego do ul. Poniatowskiego,
6. 300 metrowym odcinkiem ul. Poniatowskiego w kierunku wschodnim,
7. Po skręceniu w prawo w drogę leśną na długości ok. 3,85 km.,
8. Po skręceniu w lewo, przed stawami hodowlanymi, odcinkiem ok. 0,6 km. przed stawami hodowlanymi w sąsiedztwie kaplicy i cmentarza – pamiątki 1920 r. do granicy miasta Zielonka,
9. Od kaplicy w Ossowie przez tereny leśne w kierunku Wesołej.
10. Możliwy łącznik z ul. Matarewicza w Ossowie (od kaplicy 200 m.).

Przy drodze gminnej - ul. Wojska Polskiego planowana jest ścieżka rowerowa. W związku z projektowaną rozbudową, dotyczy to również drogi wojewódzkiej 634 – ul. Wyszyńskiego i ul. Poniatowskiego.

Ww. propozycja została przedstawiona władzom samorządowym Dzielnicy Targówek Miasta Stołecznego Warszawy pismem MK.7041-2/08 z dnia 26.09.2008 r.

2 porządku
Mieszka Komunalnego i Zarzący Środowisko
Andrzej SEN



Gmina Miasto Marki
Wydział Zarządu Dróg
05-270 MARKI
Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego 95

tel. (022) 7811003 wew. 121,115


fax. (022) 7811378

ZD.5544/136/2008

Marki, dnia 29 października 2008 roku

Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa

Po zapoznaniu się z graficzną wersją "Koncepcji rozwoju sieci tras rowerowych" opiniuję pozytywnie zaproponowane w niej powiązanie tras rowerowych pomiędzy miastami Kobyłka i Marki.


BURMISTRZ
Janusz Werczyński

NIP 125-00-18-556

NADLEŚNICTWO DREWNIKA
05-091 Ząbki, ul Kolejowa 31
tel./fax 781-62-09, 781-62-50
NIP: 125-00-01-432 Reg: 012567140

Ząbki, 17.11.2008r.

ZG-4 / 735 / 30 / 387K / 08

Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”

ul. Nowogrodzka 46/6
00-695 Warszawa

Nadleśnictwo Drewnica w odpowiedzi na Państwa pismo znak: WAB-08-04-05 informuje, że pozytywnie opiniuje następujące propozycje przebiegu tras rowerowych przez tereny leśne:

- na przedłużeniu ul. Wygonowej z kładką pieszo-rowerową nad projektowaną drogą ekspresową S8 do ulicy Czarnej w Nadmie;
- od skrzyżowania ul. Sienkiewicza i Legionów w Wołominie w kierunku ul. Granicznej w Wołominie
- od skrzyżowania ul. Sienkiewicza i Legionów w Wołominie do skrzyżowania ul. Żytniej/żwirki i Wigury w Kobyłce;

Ponieważ wyżej wymienione drogi prowadzą przez tereny leśne w tym dwa szlaki położone są w pobliżu Rezerwatu „Grabicz”, należy zwrócić szczególną uwagę na rodzaj nawierzchni planowanej do wykonania.

Wyznaczony szlak na drodze, która jest przedłużeniem ul. Wygonowej biegnie przez las i drogę niebędące w zarządzie Nadleśnictwa Drewnica.

NADLEŚNICZY
Nadleśnictwa Drewnica w Ząbkach

inż. Waldemar Walozak

STAROSTWO
POWIATOWE W WOŁOMINIE
WYDZIAŁ DRÓG POWIATOWYCH
ul. Kobytkowska 1 A
05-200 WOŁOMIN
tel. 022 776-19-40

WDP-..... 2744/08

Wołomin, dn. 2008-11-28

Zielone Mazowsze
00-695 Warszawa
u. Nowogrodzka 46

Dot.: koncepcji ścieżek rowerowych w Kobyłce.

Starostwo Powiatowe w Wołominie opiniuje pozytywnie koncepcję przebiegu tras rowerowych wzdłuż dróg powiatowych w Kobyłce z następującymi uwagami:

1. Rozwiązania na drogach gminnych należy dostosować rozwiązań na drogach powiatowych w tym dopracowania wykonanego przez firmę „Tablo”;
2. W ciągu ulicy Wołomińskiej i Ręczajskiej nie przewiduje się wykonania zaproponowanych rozwiązań „uspokajających ruch” ze względu na charakter i natężenie ruchu na tym ciągu drogowym

