



MIASTO
STOLECZNE
WARSZAWA

WARSZAWSKI RAPORT ROWEROWY

2015



WSTĘP

INTRODUCTION

Sieć rowerowa w Warszawie liczy 457 km. Uzupełniają ją ulice, na których dopuszczony jest ruch rowerowy pod prąd lub dopuszczalna prędkość nie przekracza 30 km/h. Coraz więcej jest infrastruktury rowerowej na jezdni - pasów i kontrapasów. To m.in. efekt inicjatyw mieszkańców zgłaszanych w ramach budżetu partycypacyjnego.

W Warszawie funkcjonuje ponad 7000 wygodnych, publicznie dostępnych stojaków rowerowych zgrupowanych w ponad 1300 lokalizacjach. Stojaki ustawiane są w zależności od bieżących potrzeb, zgłaszanych przez osoby i instytucje.

Elementem transportu rowerowego jest system roweru publicznego Veturilo, składający się z ponad 200 stacji i 3000 rowerów. Aktualna umowa z operatorem systemu, firmą Nextbike wygasa z końcem 2016 roku, trwają więc prace nad koncepcją jego rozwoju. Jesienią br. odbyły się konsultacje społeczne, których celem było poznanie oczekiwań użytkowników dotyczących przyszłości Veturilo.

W roku 2015 miała miejsce nowelizacja rozporządzenia do ustawy „Prawo o ruchu drogowym”. Nowe przepisy ułatwią organizowanie ruchu rowerowego pod prąd, stosowanie śluz rowerowych, a także nowych znaków drogowych, m.in. sierżantów rowerowych i trójkomorowych sygnalizatorów dla rowerzystów.

Przyszły rok przyniesie dalszy rozwój sieci tras rowerowych o ok. 75 km nowych odcinków. Znaczna ich część będzie związana z realizacją budżetu partycypacyjnego 2016, w ramach którego wybrano 42 projekty związane z rozwojem ruchu rowerowego.



Kontrapas na ul. Oboźnej

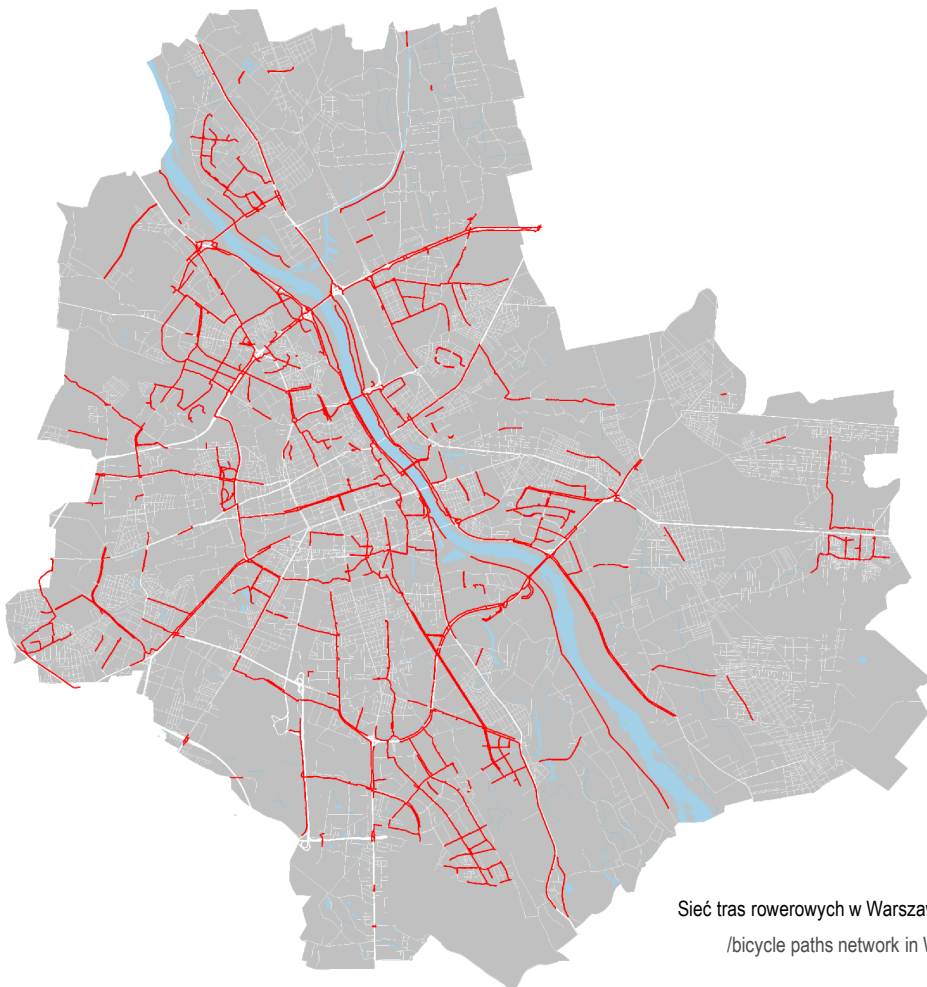
W ciągu najbliższych dwóch lat planuje się budowę dróg dla rowerów wzdłuż najważniejszych arterii: m.in. al Jana Pawła II, ul. Kasprzaka, Połczyńskiej, Powsińskiej, Jagiellońskiej, Żwirki i Wigury. Powstaną również kładki rowerowe wzdłuż mostu Łazienkowskiego i most pieszo-rowerowy nad Kanalem Żerańskim. Na inwestycje w infrastrukturę rowerową w budżecie miasta na lata 2016-2017 zarezerwowano ok. 130 mln zł.

TRASY ROWEROWE

BICYCLE PATHS

Długość sieci tras rowerowych w roku 2015 wyniosła ok. 457 km, z czego 367 km stanowią drogi dla rowerów. Dróg dla pieszych i rowerów jest 56 km, a pasów lub kontrapasów rowerowych prawie 34 km. Sieć tę uzupełnia prawie 57 km tras nieoznakowanych znakami drogowymi (najdłuższą jest popularna ścieżka rekrea-

cyjna na terenach zalewowych na prawym brzegu Wisły) oraz odcinki jezdni serwisowych przystosowanych do ruchu rowerowego. W Warszawie jest także ok. 370 km ulic o ruchu uspokojonym, tj. z maksymalną prędkością dopuszczalną 30 km/h. Są to ulice dostosowane do bezpiecznego ruchu rowerowego.



Sieć tras rowerowych w Warszawie
/bicycle paths network in Warsaw

Istniejąca infrastruktura w podziale na dzielnice /bicycle infrastructure in districts

	DDR /bicycle paths [km]	DPR /pedestrian- bicycle paths [km]	pasy i kontra- pasy rowerowe /bicycle lanes and contraflow lanes [km]	SUMA /total [km]	gęstość /density [km/km ²]	Gęstość /density [km/ 1000 mieszkańców /[km/ 1000 inh.]	Inne /others [km]	ulice o ruchu uspokojonym /traffic calmed streets [km]
Bemowo	16,1	3,2	2,0	21,3	0,85	0,19	1,8	24,3
Białoleka	21,2	2,1	1,8	25,2	0,35	0,30	12,7	2,0
Bielany	35,4	3,6	5,7	44,8	1,39	0,33	2,1	42,4
Mokotów	41,2	5,1	0,04	46,4	1,33	0,21	4,0	30,2
Ochota	13,2	1,0	3,4	17,6	1,80	0,19	0,3	7,3
Praga Południe	23,2	6,7	1,5	31,4	1,41	0,17	3,0	18,9
Praga Północ	12,8	2,6	0,6	16,0	1,51	0,22	9,6	4,6
Rembertów	2,5	0,0	0,0	2,5	0,13	0,11	0,0	19,4
Śródmieście	31,8	7,5	8,7	48,0	3,07	0,37	0,5	11,6
Targówek	29,2	2,0	3,3	34,5	1,38	0,28	4,3	21,4
Ursus	13,8	0,7	2,5	17,0	1,85	0,35	0,0	8,4
Ursynów	31,9	6,7	1,3	39,9	0,91	0,27	1,8	42,6
Wawer	20,6	1,7	0,0	22,2	0,29	0,33	4,1	b.d
Wesoła	8,8	2,5	0,8	12,1	0,51	0,55	0,0	29,4
Wilanów	12,2	4,1	0,3	16,6	0,44	0,99	8,4	15,9
Włochy	15,9	2,6	0,4	18,8	0,65	0,47	1,1	53,5
Wola	19,9	1,1	0,0	21,0	1,12	0,15	0,0	13,9
Żoliborz	17,6	2,9	1,4	21,9	2,53	0,45	3,0	19,9
WARSZAWA	367,3	56,0	33,7	457,1	0,89	0,27	56,8	365,6

DDR - droga dla rowerów

DPR - droga dla pieszych i rowerów



Pierwsza w Warszawie śluza rowerowa na skrzyżowaniu ulic Świętokrzyskiej i Nowego Świata

NOWA INFRASTRUKTURA

NEW INFRASTRUCTURE

W 2015 r. powstało prawie 52,7 km nowych tras rowerowych, w tym 32,1 km dróg dla rowerów i 19,1 km pasów lub kontrapasów rowerowych, a kolejne 13,2 km tras rowerowych jest w budowie. Ponadto, wyremontowano 7 km tras rowerowych.

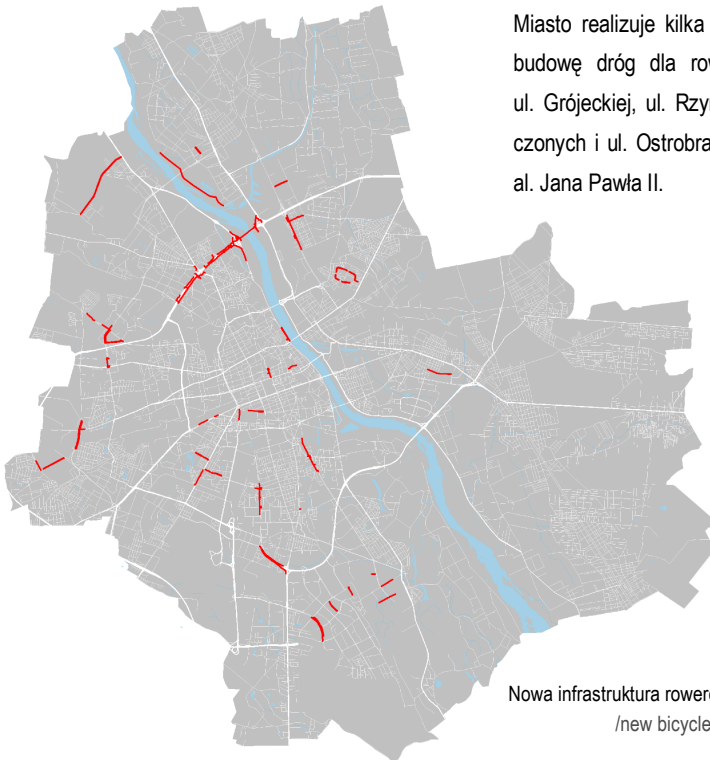
Najdłuższa trasa powstała w ramach modernizacji Trasy AK (inwestycja GDDKiA), obejmującej budowę 6,5 km i przebudowę 4 km infrastruktury rowerowej. Dzięki tej inwestycji rowerzyści uzyskali nowe połączenie rowerowe przez Wisłę.

Na odcinku Bolesć - Most Śląsko-Dąbrowski otwarto kolejny fragment Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego. Dzięki niemu rowerzyści mogą korzystać z szybkiej trasy

rowerowej położonej na poziomie Wisłostrady lub ze wspólnej promenady pieszo-rowerowej na dolnym poziomie.

Dla rozwoju infrastruktury rowerowej w roku 2015 bardzo ważny okazał się udział i inicjatywy mieszkańców w ramach Budżetu Partycypacyjnego. W efekcie wyłoniono 20 zwycięskich projektów związanych z infrastrukturą rowerową o wartości ponad 4 mln 100 tys. zł. Oznacza to, że inwestycje rowerowe zagospodarowały ok. 15% całego budżetu. Większość z nich zostanie zrealizowana do końca roku, ale ze względu na zakres prac, planuje się ich kontynuację w roku 2016.

Miasto realizuje kilka dużych inwestycji rowerowych: budowę dróg dla rowerów w ul. Marszałkowskiej, ul. Grójeckiej, ul. Rzymowskiego, al. Stanów Zjednoczonych i ul. Ostrobramskiej, ul. Żwirki i Wigury oraz al. Jana Pawła II.



Nowa infrastruktura rowerowa w Warszawie
/new bicycle infrastructure in Warsaw

Infrastruktura rowerowa zbudowana w 2015 roku lub w trakcie budowy

/bicycle infrastructure built in 2015 or under construction

Ulica	ZBUDOWANE w 2015 [km]: /built in 2015						Ulica	W BUDOWIE [km]: /under construction					
	DDR	DPR	Pasy	Kontra-pasy	Remonty	Inne		DDR	DPR	Pasy	Kontra-pasy	Remonty	Inne
Klimczaka	0,2						Wóycickiego			5,7			
Oś Królewska	0,1						Al. Jerozolimskie	0,4					
Powstańców Śląskich	2,7						Klimczaka	0,2					
Gorzykowska, Myszkowska, Handlowa, Ossowskiego			3,3				Radiowa				0,4		
Wysockiego	2,0						Belwederska	0,3				1,3	
Bazylińska	0,6						Rzymowskiego	2,0	0,7				
Raszyńska			0,4				Gierdziejewskiego	0,4					
Trakt Nadwiślański	0,3	0,3					Łukowska	1,0					
Posąg 7 Panien			1,8				Cynamonowa			1,0			
Koszykowa			1,5				Bluszczańska i Pułku AK Waligóra			0,4			
Bulwary Wiślane	0,6				0,3	0,6	NSR	8,7					
Dickensa			1,2				W BUDOWIE [km]: /under construction						
Grójecka	0,7					0,1	al. Jana Pawła II	1,3					
Trasa AK	5,9	0,2			3,9	0,4	Bulwary Wiślane		1,1				
Pileckiego	0,3	0,3			1,1	0,4	Oś Królewska	0,3					
Korotyńskiego			1,4				rondo Żaba	0,2					
Wrocławska	0,2		1,1				Kłobucka	0,2					
Oboźna				0,3			Droga techniczna						
Nowolazurowa	2,7						Branickiego	0,4					
Branickiego	0,2						al. Dzieci Polskich	0,7					
Wał Rajszewski						3,4	al. Stanów Zjednoczonych - Ostrobramska	0,9				1,3	
Ciszewskiego/Dereniowa						0,1	al. Stanów Zjednoczonych	2,7					
Odlewnicza			1,0				Trasa Świętokrzyska	2,6					
Kiedacza	0,4						Polna	0,3					
Włoska	1,8						Żwirki i Wigury	1,4	1,1				
Marszałkowska	0,4												

DDR - droga dla rowerów

DPR - droga dla pieszych i rowerów

DDR - bicycle paths

DPR - pedestrian-bicycle paths

Pasy - bicycle lanes

Kontrapasy - bicycle contraflow lanes

Remonty - repairs

Inne - others

Powstańców Śląskich

Trasa rowerowa zrealizowana przez Tramwaje Warszawskie w ramach projektu budowy trasy tramwajowej w ciągu ul. Powstańców

▼ Śląskich. Łączna długość nowych tras rowerowych - 2,7 km.



Bulwary na Wisłą ▲

W ramach inwestycji wykonano 0,6 km trasy rowerowej na górnym poziomie (jezdni Wisłostrady) i w sumie 0,9 km wspólnej promenady pieszo-rowerowej na dolnym poziomie (nad Wisłą). Inwestycja została zrealizowana w ramach projektu Pedaluj i Płyń.

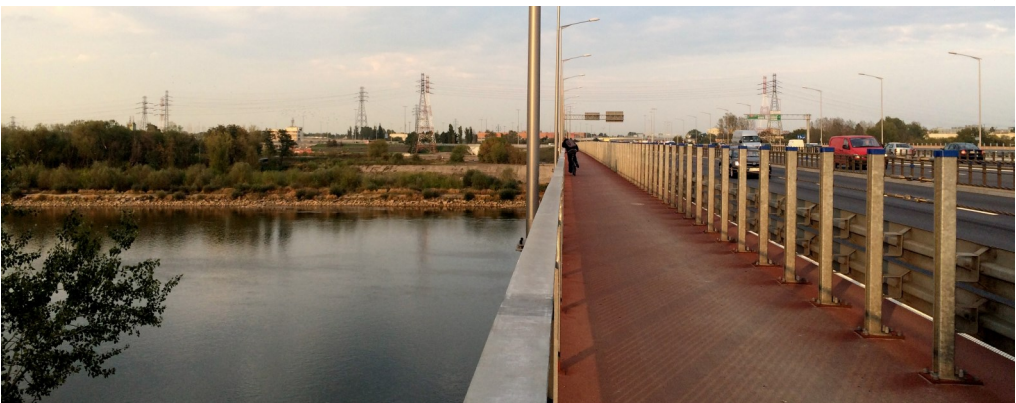
◀ ul. Grójecka

Na odcinku Korotyńskiego - 1 Sierpnia wykonano 0,7 km drogi dla rowerów. W rejonie ul. Instalatorów ruch rowerowy prowadzony jest jezdnią serwisową. Na ul. Harfowej wykonano wyniesione przejścia i przejazdy rowerowe, zachowując pełną ciągłość trasy rowerowej.



Most Grota-Roweckiego i Trasa AK

Jedną z najbardziej spektakularnych inwestycji drogowych obejmującą modernizację Trasy AK w połączeniu z poszerzeniem mostu Grota - Roweckiego. W ramach tej inwestycji zbudowano prawie 6 km dróg dla rowerów, 0,5 km dróg dla pieszych i rowerów oraz wyremontowano blisko 4 km tras istniejących. ▼



W 2015 r. wyznaczono 19,1 km nowych pasów i kontrapasów rowerowych. Ich łączna długość w Warszawie wynosi 33,7 km.

ul. Koszykowa, długość 1,5 km.



ul. Raszyńska, długość 0,4 km.



ul. Dickensa, długość 1,2 km.



ul. Korotyńskiego, długość 1,4 km.



Oprócz nowych odcinków tras rowerowych, wprowadzane są ułatwienia podnoszące komfort jazdy na rowerze. Pracownicy Zarządu Dróg Miejskich, urzędów dzielnic i zespół Pełnomocnika Rowerowego oraz zainteresowani mieszkańcy biorą udział we wspólnych przejazdach rowerowych. Celem jest inwentaryzacja niewielkich utrudnień w ruchu, które są usuwane w przeciągu 2 miesięcy. Zazwyczaj są to wystające krawężniki, gałęzie w skrajni rowerowej, słupy i latarnie na trasie, itp. Mieszkańcy mogą zgłaszać miejsca wymagające interwencji lub propozycję usprawnienia (np. zorganizowanie łącznika rowerowego, zmianę oznakowania, korektę przebiegu trasy) u Pełnomocnika Rowerowego.

Przykładem miejsca, gdzie znacznie poprawiono bezpieczeństwo jest skrzyżowanie ul. Zawrat z ul. Puławską. Stanowiło ono czarny punkt na rowerowej mapie Warszawy - w ciągu ostatnich 3 lat doszło tam do 8 wypadków z udziałem rowerzystów, a codziennie dochodziło do wymuszeń pierwszeństwa.

Przeprowadzone analizy ruchu doprowadziły do zmiany organizacji ruchu. Ulica Zawrat stała się jednokierunkowa dla samochodów (wjazd od ul. Puławskiej) i dwukierunkowa dla ruchu rowerowego (kontrapas rowerowy). Oprócz poprawy bezpieczeństwa, na ulicy ograniczono także ruch samochodów, eliminując jej wykorzystywanie jako skrótu pozwalającego omijać zatłoczoną ul. Idzikowskiego.



PLANY ROZWOJOWE

DEVELOPMENT PLANS

Plany rozwoju infrastruktury rowerowej w roku 2016. /Bicycle infrastructure plans for 2016

Lp.	Ulica /street	Odcinek /section of the street	Długość /length [km]					
			DDR	DPR	Pasy	Kontrapasy	Remonty	Inne
Inwestor - Zarząd Mienia m.st. Warszawy								
1	Bulwary Wiślane	Boleść - most Świętokrzyski		1,1				
Zarząd Dróg Miejskich								
2	al. KEN	Bartoka - Polaka					2,4	
3	Wybrzeże Gdańskie	Boleść - Stenkellera					0,3	
4	Gilarska	św. Wincentego - Kanał Drewnowski					0,3	
5	Park Praski	Sierakowskiego - Wybrzeże Helskie		0,3				
6	Słomińskiego	Międzyparkowa - Inflancka		0,2			0,3	
7	Mehoffera	Strumykowa - Światowida	0,3					
8	pl. Na Rozdrożu	Koszykowa - al. Armii Ludowej		0,2				
9	Książęca	pl. Trzech Krzyży - Kruczkowskiego			1,0			
10	Żwirki i Wigury (etap II)	17 Stycznia - Wawelska	4,2					
11	Jagiellońska	Trasa Toruńska - Rondo Starzyńskiego	4,5					
12	Powsińska, Wiertnicza	Witosa - al. Wilanowska	3,6					
13	Półczyńska, Wolska, Kasprzaka	Dźwigowa - Karolkowa	5,3				0,7	
14	Półczyńska	Dźwigowa - gr.miasta	2,9					
15	Al. Jerozolimskie	pl. Zawiszy - Grzymały-Sokolowskiego	1,3					
16	Pole Mokotowskie							
Inwestor - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych								
17	al. Dzieci Polskich	Mchów - Borkowska	0,7					
18	Górczewska - Leszno	Tyszkiewiczza - Okopowa	0,9					
19	Anielewiczka	Okopowa - skwer Brandta	1,3					
20	Gandhi	Płaskowickiej - Pileckiego	0,6					
21	Głębocka	Magiczna - Berensona	1,5					
22	Łodygowa	Radzywińska - granica miasta	1,7					
Inwestor - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych/ Tramwaje Warszawskie								
23	al. Jana Pawła II	al. Solidarności - rondo ONZ	1,3					
Inwestycje dzielnicowe								
24	Cynamonowa	Gandhi - Płaskowickiej			1,3			
25	Dereniowa	Ciszewskiego - Płaskowickiej			2,4			

DDR - droga dla rowerów

DPR - droga dla pieszych i rowerów

DDR - bicycle paths

DPR - pedestrian-bicycle paths

Pasy - bicycle lanes

Kontrapasy - bicycle contraflow lanes

Remonty - repairs

Inne - others

Plany rozwoju infrastruktury rowerowej w roku 2016, cd. /Bicycle infrastructure plans for 2016

Lp.	Ulica /street	Odcinek /section of the street	Długość /length [km]					
			DDR	DPR	Pasy	Kontrapasy	Remonty	Inne
Inwestycje w ramach budżetu partycypacyjnego								
26	Półczyńska	Szeligowska - Powstańców Śląskich	1,1					
27	park Stawy Kellera		0,2					
28	Korotyńskiego	Grójecka - Park Szczęśliwicki	0,4					
29	Sieć pasów rowerowych na Starej Pradze				2,3	1,4		
30	Nowy Świat	Al. Jerozolimskie - Książęca			0,4			
31	Bartoka-Herbsta-Jastrzębowski	al. KEN - Pileckiego			4,5			
32	Grzybowska	Żelazna - Ciepła			0,8			
33	Kraśińskiego	Broniewskiego - pl. Wilsona			2,0			
34	Stryjeńskich	Płaskowickiej - Przy Bażantarni			2,2			
35	Powstańców Śląskich	Pirenejska - Nowe Bemowo	0,8					
36	Modlińska	Klasyków - Duninów					1,6	
37	Żeromskiego	Sacharowa - Podczaszyńskiego			0,5			
38	Idzikowskiego	Pływińska - Puławska			0,5			
39	Woronicza	al. Niepodległości - Wołoska			1,7			
40	Raszyńska	Al. Jerozolimskie - Wawelska	0,7		0,3			
41	Bora-Komorowskiego	Abrahama - Afrykańska	1,4					
42	Meissnera - Abrahama	Fieldorfa - Kapelanów AK			2,0			
43	Radzywińska	Kawęczyńska - Naczelnikowska			2,2			
44	Senatorska	Marszałkowska - Moliera			1,1			
45	Królewska-Grzybowska				1,2			
46	pl. Grzybowski-Twarda	Grzybowska - Świętokrzyska			0,6			
47	Radiowa	Powstańców Śląskich - Wrocławska	1,2					
48	Marszałkowska	Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie	0,5					
49	Andersa	Dawidowskiego - Anielewicza			1,9			
50	Kraśińskiego	pl. Wilsona - Wybrzeże Gdyńskie	1,4					
51	Batorego	al. Niepodległości - Waryńskiego	0,4					
52	pl. Trzech Krzyży				0,4			
53	Mazowiecka - pl. Powstańców - Szpitalna	Królewska - Krucza			0,9	0,9		
54	Chrobrego	Popularna - Kleszczowa			1,0			
55	Tatarska-Ostroroga	Powązkowska - Wawrzyszewska			1,6			
56	Towarowa	Rondo Daszyńskiego - Kolejowa	0,4					

DDR - droga dla rowerów

DPR - droga dla pieszych i rowerów

DDR - bicycle paths

DPR - pedestrian-bicycle paths

Pasy - bicycle lanes

Kontrapasy - bicycle contraflow lanes



Remonty - repairs

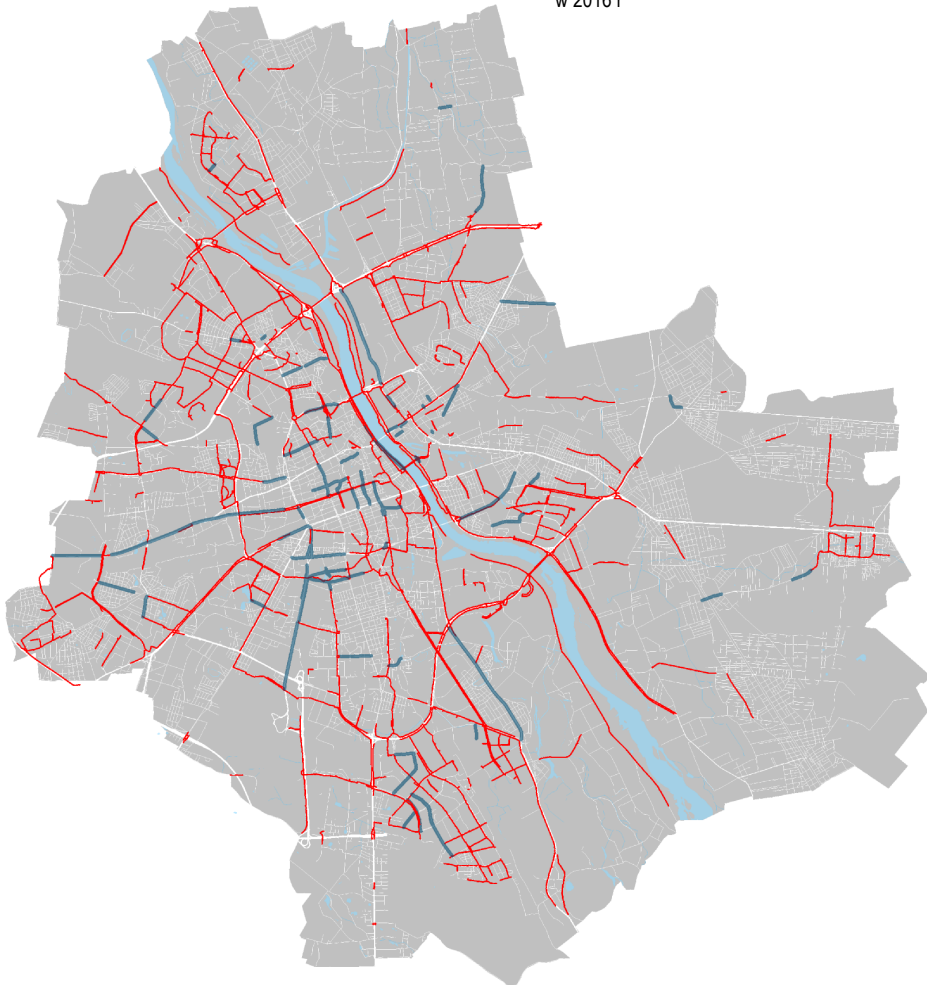
Inne - others

Plany inwestycyjne na rok 2016 zakładają powstanie w sumie 74,8 km tras rowerowych oraz remont 5,6 km tras istniejących, z czego 40 km będą stanowić drogi dla rowerów, niecałe 3 km drogi dla pieszych i rowerów, a 35 km pasy lub kontrapasy rowerowe (30,4 km to pasy zgłoszone w ramach budżetu partycypacyjnego).

Najważniejszymi inwestycjami będą: trasa rowerowa w ciągu ulic Polczyńska - Wolska - Kasprzaka (5,3 km), droga dla rowerów w ul. Jagiellońskiej (4,5 km), pasy ruchu dla rowerów na ulicach Herbsta, Bartoka i Surowieckiego (łącznie długość 4,5 km) oraz droga dla rowerów na ul. Żwirki i Wigury (4,2 km).

LEGENDA:

-  istniejąca infrastruktura /existing infrastructure
-  infrastruktura planowana /plans for 2016 w 2016 r



Na rok 2017 zaplanowano już ok. 55 km tras rowerowych (nie licząc projektów, które będą wynikiem kolejnego budżetu partycypacyjnego). Do najważniejszych przygotowywanych inwestycji należą:

Trasa rowerowa wzdłuż ul. Puławskiej od granic miasta do ul. Domaniewskiej. Powstanie tej trasy połączone będzie ze zmianami w programach sygnalizacji, budową nowych chodników oraz zasadzeniem zieleni. 17 września b.r. Rada Warszawy przeznaczyła na ten cel 40 mln zł.

Kładki rowerowe wzdłuż mostu Łazienkowskiego. Warszawa zyska nową rowerową przeprawę przez Wisłę, łączącą Pragę Południe ze Śródmieściem. Prace projektowe rozpoczęto w roku 2015, a koszt tej inwestycji szacuje się na ok. 16 mln zł.

Przedłużenie trasy rekreacyjnej na prawym brzegu Wisły. W zeszłym roku PGNiG Termika przekazało Miastu kładkę nad Kanałem Żerańskim, która służyła wcześniej do transportu żużlu z elektrociepłowni. Dzięki darowiźnie możliwa jest adaptacja kładki na potrzeby ruchu pieszego i rowerowego i tym samym przedłużenie trasy rowerowej wzdłuż Wisły aż do północnej granicy Warszawy. Koszt realizacji całej inwestycji to ponad 4 mln zł.



Wizualizacja kładki nad Kanałem Żerańskim

Ponadto, w roku 2017 planowany jest **remont jednej z najbardziej obciążonych tras rowerowych przebiegającej w ciągu al. Prymasa Tysiąclecia**. Prace obejmą 4,5 km odcinków tras oraz wyznaczenie przejść i przejazdów rowerowych w poziomie terenu na Rondzie Zesłańców Syberyjskich. Szacowany koszt inwestycji to 10 mln zł.

Na 2017 roku zaplanowano także **budowę trasy rowerowej w al. Waszyngtona, na odcinku od Wału Miedzeszyńskiego do Ronda Wiatraczna**. Koszt inwestycji szacowany jest na ponad 2,5 mln zł. W rezultacie powstanie 3,5 km nowej drogi dla rowerów.

PARKINGI ROWEROWE

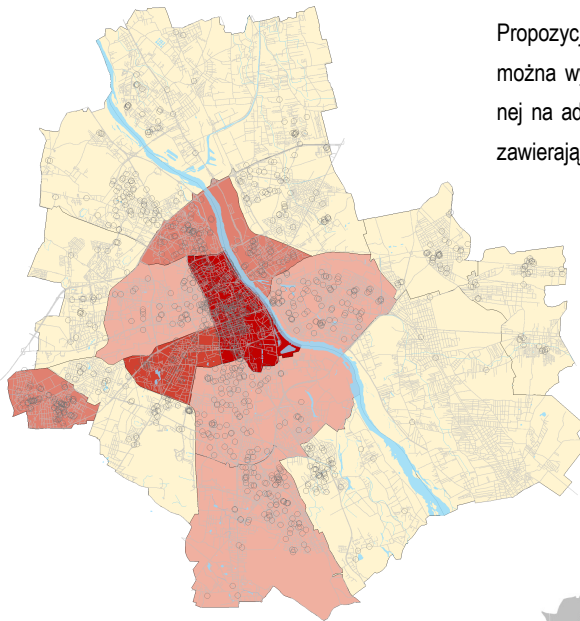
PARKING FACILITIES

W Warszawie dostępnych jest ponad 7000 wygodnych, publicznych stojaków rowerowych zgrupowanych w ponad 1300 lokalizacjach oraz liczne prywatne miejsca parkingowe dla rowerów (m.in. firm i wspólnot mieszkaniowych). Miejsca do parkowania rowerów powstają w ramach poszczególnych inwestycji rowerowych oraz przy takich celach podróży jak: szkoły, uczelnie, miejsca

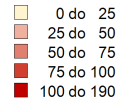
pracy, punkty usługowe, węzły przesiadkowe i przystanki transportu zbiorowego.

Dostępność parkingów rowerowych jest zróżnicowana. Zdecydowanie największą gęstość miejsc do parkowania rowerów ma Śródmieście, ponad 180 miejsc/km². Powyżej 80 miejsc/km² ma Ochota, a powyżej 50 miejsc/km² Żoliborz i Praga Północ.

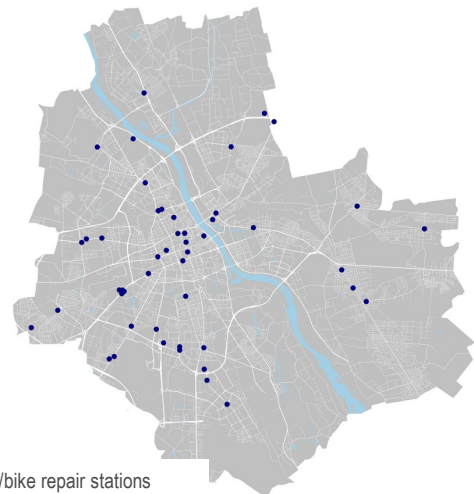
Propozycję nowych lokalizacji parkingów rowerowych można wysłać za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres: rowery@um.warszawa.pl wraz z mapką zawierającą dokładne wskazanie lokalizacji.



Liczba miejsc na km² /places per 1 sq km:



W Warszawie dostępnych jest 49 stacji naprawczych rowerów. Wszystkie są wyposażone w zestaw narzędzi: wkrętak krzyżowy, wkrętak płaski, wkrętak TORX T25, klucz nastawny, klucz płaski 8×10 mm, klucz płaski 13×15 mm, zestaw imbusów w rękojeści, łyżki do opon oraz pompkę z adapterem na wszystkie zawory.



Stacje naprawcze rowerów /bike repair stations

ROWER PUBLICZNY

CITY BIKE



Stacja Veturilko

System roweru publicznego funkcjonuje od 2012 roku. Sezon trwa od 1 marca do 30 listopada. Do dyspozycji mieszkańców jest ponad 3000 rowerów rozmieszczonych w ponad 200 stacjach. Położenie najbliższej stacji najwygodniej jest sprawdzić, korzystając ze strony internetowej systemu: <https://www.veturilo.waw.pl/>.

W tym roku rozszerzono ofertę rowerów o tandemy (10 sztuk), które można wypożyczać w taki sam sposób, jak rowery jednoosobowe. Już po pierwszym miesiącu okazało się, że wspólne podróżowanie cieszy się dużym zainteresowaniem.

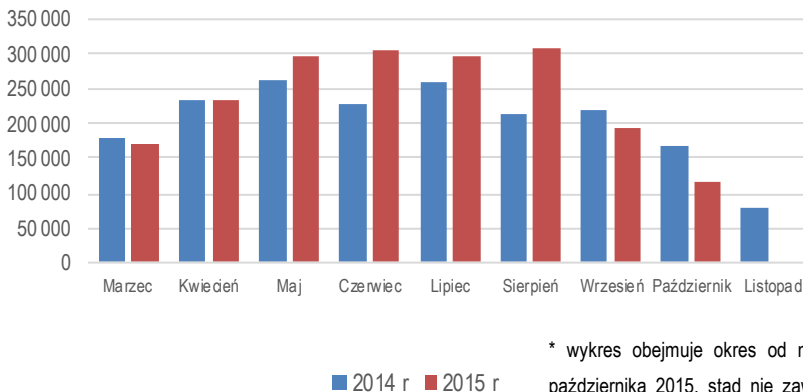
Od sierpnia 2015 udostępniono możliwość korzystania z rowerów publicznych najmłodszym rowerzystom (Veturilko). Uruchomiono specjalną stację na rogu al. Niepodległości i ul. Batorego, gdzie można wypożyczyć rowery przeznaczone dla dzieci w wieku od 4 do 6 lat. Rowery wypożyczane są na tych samych zasadach, co zwykle rowery, ale należy pamiętać, że zwrot może odbyć się tylko na tej samej stacji.

5,8 mln — liczba wypożyczeń Veturilo od początku funkcjonowania systemu

27 minut — średni czas podróży rowerem Veturilo

320 000 — liczba aktywnych użytkowników Veturilo

Wypożyczenia rowerów Veturilo* /numbers of rents per month



* wykres obejmuje okres od marca 2014 do końca października 2015, stąd nie zawiera danych dotyczących liczby wypożyczeń w listopadzie b.r.

Umowa z operatorem systemu, firmą Nextbike wygasa z końcem 2016 roku.

W okresie od 3 września do 13 października przeprowadzono konsultacje społeczne, których celem było poznanie oczekiwań mieszkańców Warszawy dotyczących kierunków rozwoju systemu roweru publicznego. Podczas siedmiu spotkań organizowanych w dzielnicach

dyskutowano na temat możliwych rozwiązań technicznych systemu, taryf oraz rozmieszczenia wypożyczalni. Mieszkańcy mogli skorzystać także z internetowej interaktywnej mapy, na którą nanoszono propozycję lokalizacji.

Konsultacje zostaną wykorzystane w opracowywanej koncepcji rozwoju systemu Veturilo.



Źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie



Stacje Veturilo o największej liczbie wypożyczeń w 2015 r.

/most frequently used stations in 2015

WYPOŻYCZALNIE

RENTAL POINTS

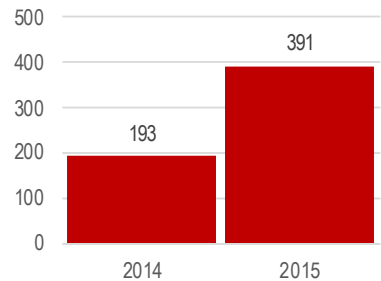
W Warszawie, oprócz systemu Veturilo, funkcjonuje szereg wypożyczalni, które oferują różnego typu rowery:

- **Rowery towarowe.** Dopuszczalna masa ładunku w skrzyni to 100 kg. W zależności od modelu, w skrzyni znajdują się ławeczki dla 2 lub 4 dzieci. Możliwe jest także zamontowanie własnego fotelika. Szczegółowe informacje i lista punktów, gdzie można wypożyczyć rower dostępna jest na stronie: <http://rowery.um.warszawa.pl/rowery-towarowe>

Rowery towarowe w 2015 roku można było wypożyczyć w 9 lokalizacjach. Najpopularniejszym miejscem była klubokawiarnia PaństwoMiasto przy ul. Andersa. W 2014 roku rowery z tego miejsca wypożyczono 97 razy, a w 2015 87 razy. Mieszkańcy chętnie korzystali także z otwartej w tym roku wypożyczalni przy Białoleckim Ośrodku Kultury - 76 wypożyczeń. W sumie, w 2015 roku rowery były dostępne w 6 nowych lokalizacjach. Dzięki temu, odnotowano dwukrotny wzrost liczby wypożyczeń w stosunku do roku 2014.



źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie



Wypożyczenia rowerów towarowych
/cargo bikes rental

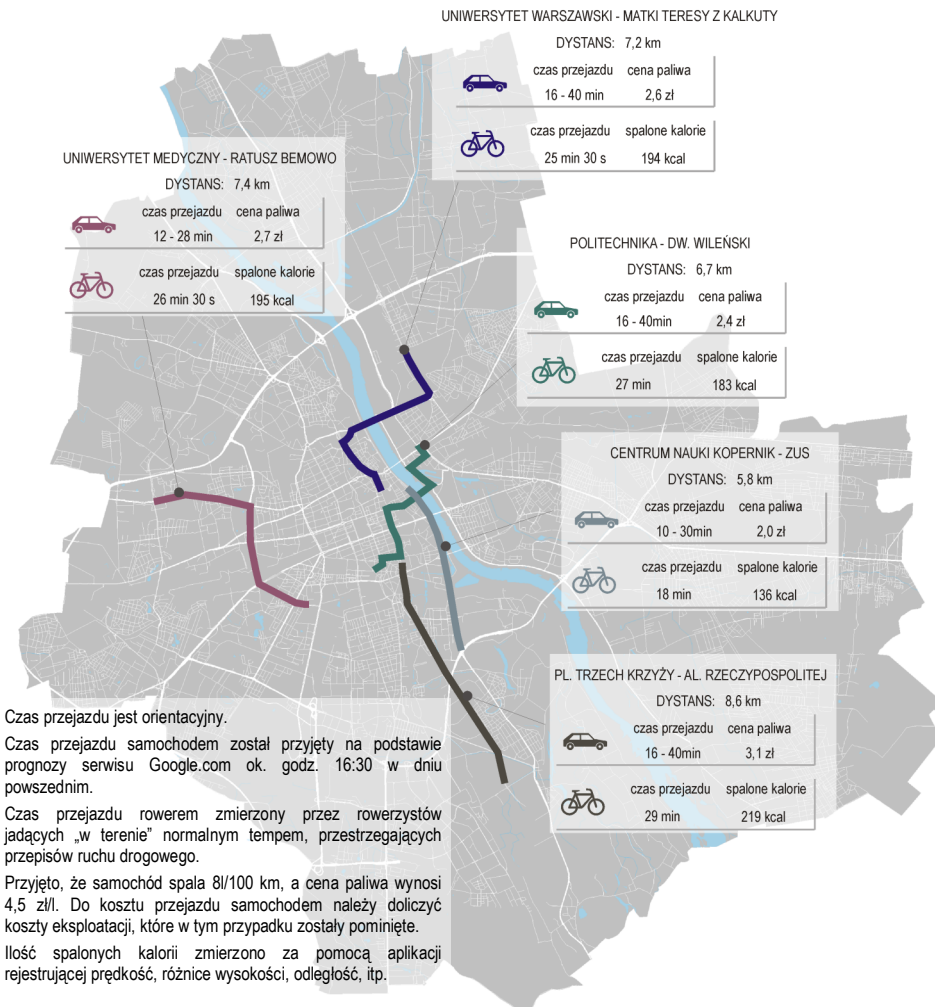
- **Rowery dla dzieci.** Oprócz rowerów Veturilko, bezpłatnie można wypożyczyć rowerek dla dziecka w wieku 7-9 lat. Wypożyczalnia funkcjonuje w Węźle Komunikacyjnym Młociny i oferuje 35 rowerków. Wraz z pojazdem, dzieci otrzymują kask i kamizelkę odblaskową. Aby zarezerwować dowolną ilość rowerów (np. dla zorganizowanych zajęć terenowych), wystarczy zadzwonić pod numer telefonu (22) 459 42 45 lub wysłać maila na adres: wypozyczalnia@ztm.waw.pl.
- **3 KÓŁKA. Publiczne rowery trójkołowe.** Projekt jest inicjatywą Stowarzyszenia Targówek w Spólnicy. Celem jest ułatwienie seniorom bezpiecznego poruszania się na rowerach. Zarząd Transportu Miejskiego sfinansował zakup trzech rowerów trójkołowych, które dostępne są na terenie boiska Syrenka w Parku Bródnowskim. Szczegółowe informacje dostępne są pod numerem telefonu: 535 884 237.

ROWER - TO SIĘ OPŁACA!

Rower, zwłaszcza w centrum miasta, jest atrakcyjnym środkiem transportu. W warunkach zatłoczenia ulic, w szczytach porannych i popołudniowych rowerem często można poruszać się szybciej niż samochodem, nie ponosząc żadnych kosztów. Jazda rowerem sprzyja także poprawie kondycji fizycznej.

Rower daje pewność dojazdu do celu w określonym czasie. Jest to także podróż bardziej bezpośrednia - rowery można przypiąć (bezpłatnie!) u samego celu podróży, np. na uczelni czy przy budynku biurowym.

Poniżej 5 przykładowych tras dojazdu rowerami do centrum miasta i na uczelnie warszawskie.



OPINIA MIESZKAŃCÓW

PUBLIC OPINION

Co roku w Warszawie w ramach tzw. „Barometru Warszawskiego” prowadzone są badania opinii publicznej, także w zakresie oceny jakości infrastruktury rowerowej i korzystania z roweru w ogóle.

Od 5 lat odsetek osób deklarujących korzystanie z rowerów prawie codziennie jest na zbliżonym poziomie.

Zwiększa się udział osób korzystających z roweru przynajmniej raz w miesiącu. Od 2013 zmniejsza się natomiast udział osób nie korzystających z rowerów wcale.

Wyniki z roku 2015 są bardzo zbliżone do roku 2014.



W ostatnich latach znacznie poprawiła się ocena Warszawy jako miasta przyjaznego dla rowerzystów. W 2015 roku aż 70 % respondentów uznało, że Warszawa jest miastem przyjaznym rowerzystom (w 2013 roku było to niecałe 45 %).



RUCH ROWEROWY

BICYCLE TRAFFIC

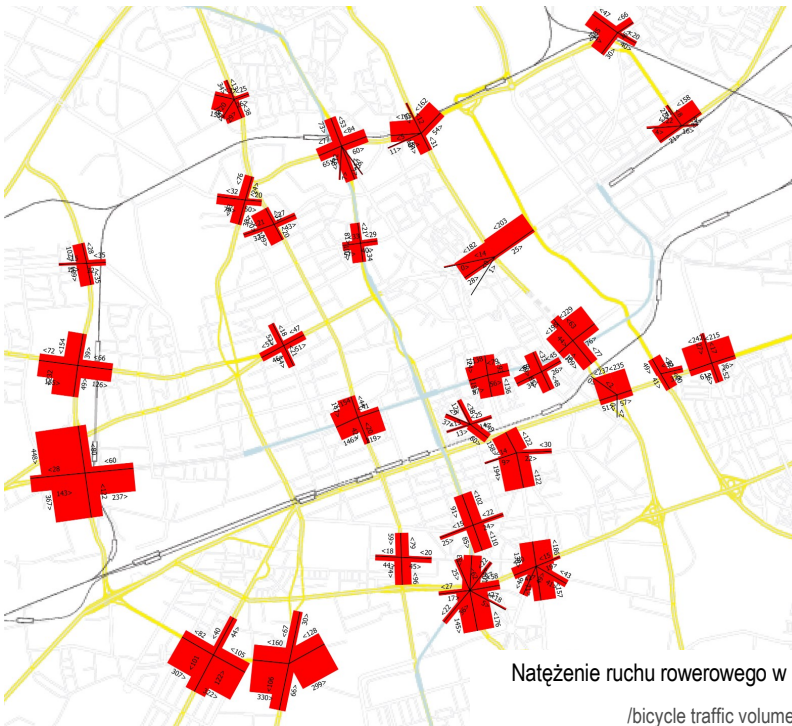
W 2015 po raz kolejny przeprowadzono Warszawski Pomiar Ruchu Rowerowego. Badaniem objęto 42 skrzyżowania. Ruch mierzono w dni powszednie w godzinach szczytu porannego, tj. między godz. 07:00 a 09:00 i popołudniowego, tj. w godz. 16:00-19:00 oraz na 10 skrzyżowaniach w weekendy w godz. 12:00-17:00. Pomiary, podobnie jak w roku 2014, przeprowadzono na przełomie maja i czerwca podczas bezdeszczowej pogody.

Największą liczbę rowerzystów odnotowano w ciągu al. Prymasa Tysiąclecia - Bitwy Warszawskiej 1920, a także na Moście Świętokrzyskim.

Oprócz natężenia ruchu rejestrowano również rodzaj

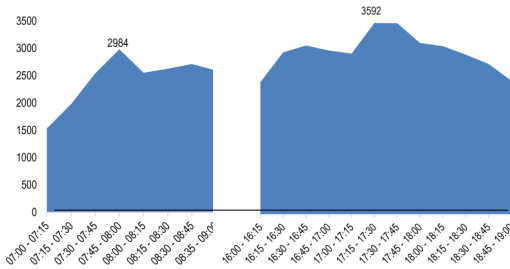
wykorzystywanych rowerów, płéć rowerzystów, ich strój i korzystanie z kasku.

W drugim kwartale 2015 r. przeprowadzono kompleksowe badanie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Warszawy w ramach Warszawskiego Badania Ruchu 2015. Podczas realizacji badania przeprowadzono 17000 wywiadów z mieszkańcami Warszawy, w których odpowiadali na pytania min. jakimi środkami transportu poruszają się po mieście. Z badania wynika, że rowerami wykonywanych jest 3,1 % podróży ogółem, natomiast wśród podróży niepieszych rower ma udział na poziomie 3,8 %. Najchętniej rowerem poruszają się osoby w wieku 16-19 lat. Większość podróży trwa do 30 minut.



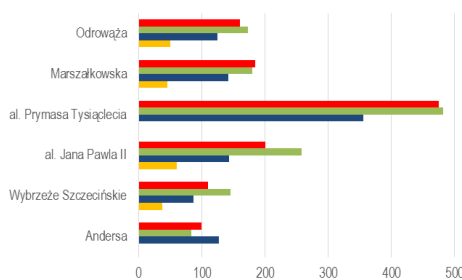
Natężenie ruchu rowerowego w szczycie popołudniowym

/bicycle traffic volume during afternoon peak hour

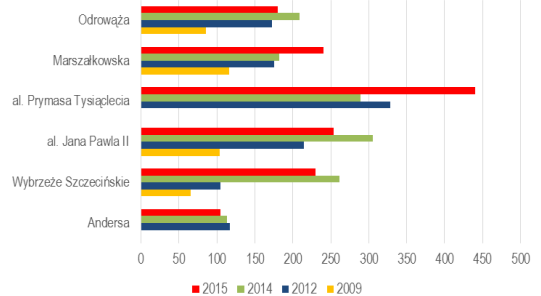


Natężenie ruchu rowerowego, suma we wszystkich punktach
/bicycle traffic volume, sum from all points

W rozkładzie ruchu dobowego, podobnie jak w przypadku samochodów, wyraźnie zarysowują się szczyty komunikacyjne. Natężenia ruchu popołudniowego są większe niż w okresie porannym. Wynika to z „nakładania się” ruchu rekreacyjnego i związanego z zakupami na ruch związany z powrotami ze szkoły czy pracy.



Pomiary ruchu. Szczyt poranny
/Bicycle traffic volume. Morning peak hour



Pomiary ruchu. Szczyt popołudniowy
/Bicycle traffic volume. Afternoon peak hour

Od roku 2009 obserwowany jest stały wzrost ruchu rowerowego, ale jego dynamika zmniejsza się. Między rokiem 2014 a 2015 wzrost był znacznie mniejszy niż odnotowany między rokiem 2012 a 2014. W części punktów pomiarowych zanotowano nawet zmniejszenie ruchu w stosunku do roku poprzedniego. Wśród prawdopodobnych przyczyn należy wymienić możliwe różnice w warunkach atmosferycznych w trakcie pomiaru lub powstanie alternatywnej trasy, atrakcyjnej dla części rowerzystów.

W tabeli poniżej przedstawiono szacunkowy udział rowerzystów w ruchu na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu rowerowego.

odcinek	rano	popołudniu
al. Solidarności (pl. Wileński - Szwedzka)		1,10%
most Marii Skłodowskiej-Curie (kier. zachód)	0,80%	
most Śląsko-Dąbrowski (kier. wschód)	0,70%	0,90%
most Śląsko-Dąbrowski (kier. zachód)	1,90%	
most Świętokrzyski (kier. wschód)	3,20%	9,00%
most Świętokrzyski (kier. zachód)	3,90%	10,30%
Odrowąza (Rondo Żaba - Staniewicka)		2,60%
Odrowąza (Staniewicka - Rondo Żaba)	1,80%	
al. Prymasa Tysiąclecia (Kasprzaka - Rondo Zesłańców Syberyjskich)	3,30%	

Na udział ruchu rowerowego znacząco wpływa transport zbiorowy. Na moście Śląsko-Dąbrowskim, charakteryzującym się bardzo dobrą obsługą komunikacją tramwajową i autobusową, udział ruchu rowerowego nie przekracza 2 %. Z kolei na sąsiednim Moście Świętokrzyskim, gdzie rola transportu zbiorowego jest relatywnie niewielka, udział ruchu rowerowego jest na poziomie nawet 9 - 10 % w szczytce popołudniowym.



Od września 2014 roku w Warszawie instalowane są automatyczne liczniki ruchu rowerowego. Pierwsze pojawiły się na Nadwiślańskim Szlaku Rowerowym przy Moście Gdańskim oraz przy Solcu. W obu przekrojach rowerzyści liczeni są zarówno na bulwarze betonowym, jak i na drodze asfaltowej po zachodniej stronie. Od roku rowerzyści zliczani są na Praskiej Ścieżce Rekreacyjnej. Ponadto, liczniki zamontowano także na Wybrzeżu Helskim, ul. Wysockiego, ul. Bazylińskiej, przy Dw. Wileńskim na al. Solidarności i ul. Targowej oraz na ul. Banacha. Do końca 2015 r. będą instalowane kolejne liczniki, a ich montaż będzie standardem przy realizacji inwestycji w kolejnych latach.

Wyniki pomiarów (następna strona) potwierdzają występowanie sezonowości ruchu rowerowego. Na NSR najczęściej rowerzystów odnotowano w sierpniu - przy wjeździe na Most Gdański ponad 115 tys. Z kolei w miesiącach zimowych ruch rowerowy jest na poziomie ok. 3-5 % ruchu letniego. Praska ścieżka rekreacyjna nie jest tak silnie obciążona ruchem, ale pełni też inną funkcję — jest bardzo popularną trasą weekendowych wycieczek rowerowych (zielony wykres).

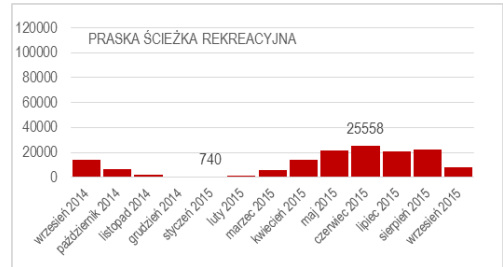
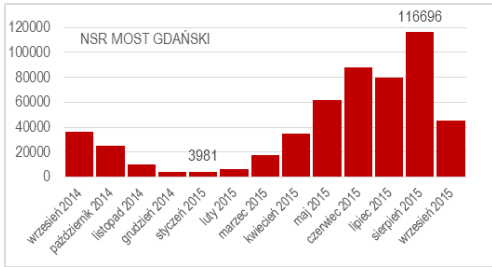
Jedną z najbardziej obciążonych tras rowerowych przebiega w ul. Banacha. W pomiarach wykonywanych od połowy maja 2015 maksymalne odnotowane natężenie w ciągu dnia wyniosło 4,5 tys. rowerzystów! (wtorek, 7 lipca b.r.)

Przykładowy, tygodniowy rozkład ruchu potwierdza, że trasa ta jest istotnym połączeniem wykorzystywanym do codziennych dojazdów do szkoły, na uczelnie i do pracy. W weekendy ruch jest mniejszy nawet o 1,5 tys. rowerzystów dziennie.



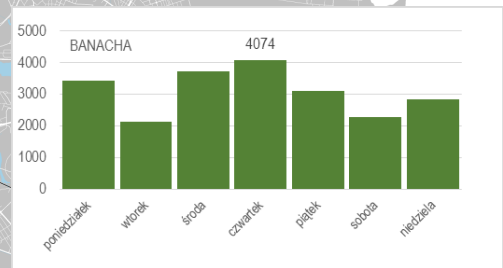
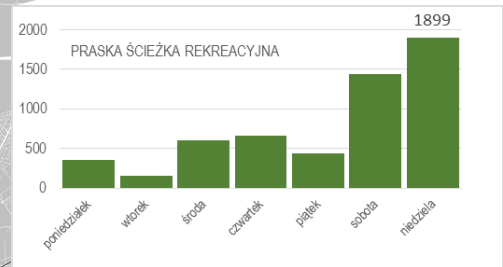
Przejazd rowerowy przez Żwirki i Wigury w ciągu ul. Banacha

Roczny rozkład ruchu rowerowego /the annual distribution of bicycle traffic



Tygodniowy rozkład ruchu rowerowego
22-28 czerwca 2015

/the weekly distribution of bicycle traffic



Wybrane wyniki pomiarów ruchu rowerowego automatycznymi licznikami
/Selected bicycle automatic traffic count results

NOWE PRZEPISY

NEW REGULATIONS

W lipcu 2015 r. weszły w życie nowe przepisy regulujące zasady ruchu rowerowego. Najważniejsza zmiana dotyczy jednoznacznego dopuszczenia ruchu rowerowego pod prąd. Wprowadzono także pojęcie śluzu rowerowej i sierżantów rowerowych, a także wiele innych ułatwień dla ruchu rowerowego.

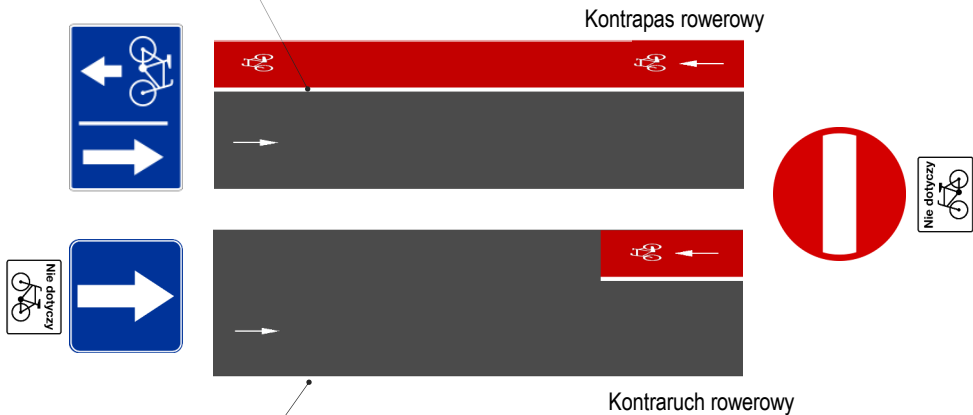
Możliwe rozwiązania ruchu rowerowego „pod prąd”.

1) Kontrapas rowerowy, jako pas ruchu wyłącznie dla ruchu rowerowego (ruch samochodów w tym kierunku jest niedozwolony). W drugą stronę ruch rowerowy może odbywać się na zasadach ogólnych razem z samochodami lub po wyznaczonym pasie ruchu dla rowerów. Takie rozwiązanie wprowadzono na ul. Zawrat (przykład na str. 7).

W takim przypadku wjazd w ulicę jednokierunkową oznakowany jest zakazem wjazdu z tabliczką „nie dotyczy rowerów”, a na przeciwnym końcu ulicy stosowany jest znak informacyjny F-19 informujący o układzie pasów ruchu.



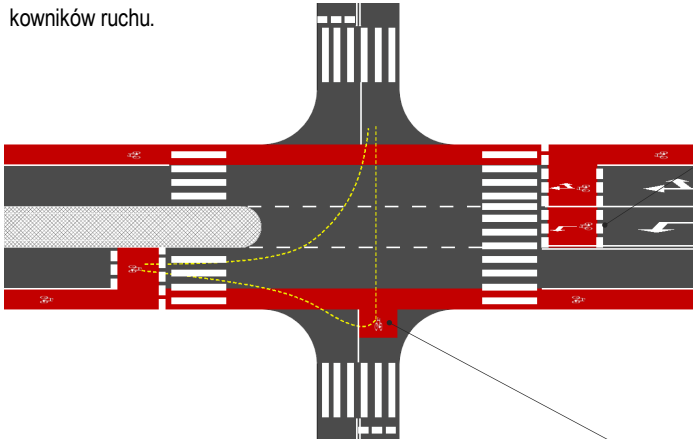
Sierżanty rowerowe na ul. Wrocławskiej



2) Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd bez wyznaczenia specjalnego pasa dla ruchu rowerowego. Takie rozwiązanie może być stosowane na krótkich odcinkach ulic o charakterze uspokojonym, gdzie rowerzyści i kierowcy mogą się nawzajem dobrze widzieć. Często stosuje się oznakowanie innym kolorem wjazdu dla rowerów na ulicę jednokierunkową, ale nie jest to obowiązkowe. Na wjeździe pod znakiem zakaz wjazdu umieszczana jest tabliczka „nie dotyczy rowerów”.

Śluza rowerowa wyznacza miejsce na jezdni na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną, gdzie rowerzyści mogą oczekiwać na światło zielone przed stojącymi samochodami. Śluza rowerowa podczas zapalenia światła zielonego umożliwia rowerzystom ruszenie przed samochodami. Zazwyczaj oznaczona jest kolorem czerwonym.

Śluzy rowerowe zwiększają bezpieczeństwo ruchu drogowego – rowerzyści są lepiej widoczni przez innych użytkowników ruchu.



Śluza rowerowa powinna odpowiadać organizacji ruchu, tzn. np. gdy wyznaczony jest pas do skrętu w lewo, śluza rowerowa również powinna być odpowiednio oznaczona. Rowerzyści powinni zatrzymać się w śluzie rowerowej po odpowiedniej stronie. W śluzie rowerzyści, nawet jeśli jadą w tym samym kierunku, powinni ustawiać się

obok siebie tak, aby być dobrze widocznymi dla kierowców samochodów.

Gdy skręt w lewo odbywa się ze wspólnego pasa, często stosowana jest dodatkowa śluza. Ułatwia ona manewr - rowerzysta najpierw zjeżdża do śluzy, a gdy zapali się dla niego światło zielone, przejeżdża skrzyżowanie na wprost. Skręt w lewo odbywa się „na dwa razy”, ale może być wygodnym rozwiązaniem w przypadku dużych skrzyżowań, dużego ruchu lub gdy rowerzyści nie czują się pewnie. Skrzyżowanie można także przejechać w „tradycyjny” sposób.

Do śluzy rowerowej powinien być doprowadzony pas ruchu dla rowerów. W przypadku braku pasa, rowerzyści mogą z obu stron omijać stojące samochody. Nie ma też obowiązku korzystania ze śluzy.

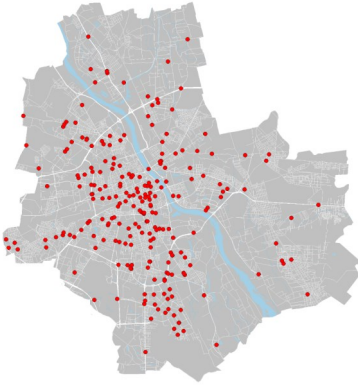
W przypadku braku pasa ruchu dla rowerów lub gdy rowerzyści nie czują się pewnie, mogą ustawić się z rowerem za stojącymi samochodami.

Sierżant rowerowy to oznakowanie informacyjne stosowane na jezdni, gdy nie ma miejsca na wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów. Oznakowanie to wyznacza tor jazdy rowerzysty. Przypomina także kierującym samochodami o możliwości pojawienia się rowerzystów na jezdni oraz o konieczności odsunięcia się samochodem od prawej krawędzi jezdni tak, aby zostawić rowerzystom wystarczająco dużo miejsca.

Sierżanty rowerowe zastosowano np. na ul. Koszykowej i ul. Wrocławskiej.



BEZPIECZEŃSTWO RUCHU ROWEROWEGO

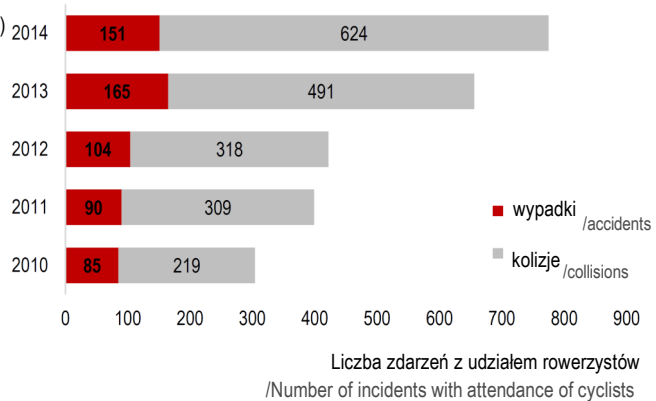


Mimo rosnącego ruchu rowerowego, liczba wypadków z udziałem rowerzystów była w 2014 roku nieznacznie mniejsza niż w roku 2013 (zmniejszenie o ok. 10%). W wypadkach śmierć poniosło 4 rowerzystów, o 2 mniej niż w roku 2013*.

Wg statystyk policyjnych, liczba kolizji rokrocznie wzrasta. Od 2010 roku wzrosła niemal trzykrotnie - z 219 do 624 kolizji w roku 2014.

Najwięcej zdarzeń odnotowano na Mokotowie i w Śródmieściu, co prawdopodobnie wynika z dużego ruchu rowerowego w tych dzielnicach.

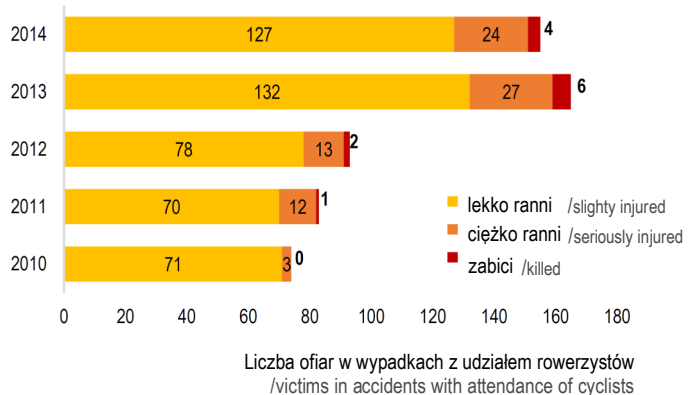
Zdarzenia z udziałem rowerzystów (baza ZDM)
/Incidents with attendance of cyclists (ZDM's database)



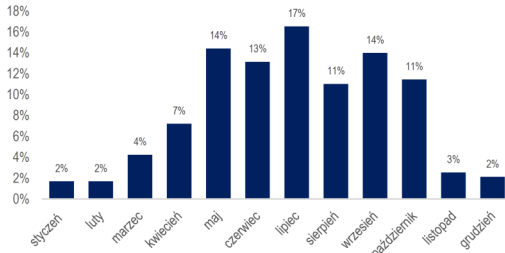
Przyczyną prawie 30% zdarzeń jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu (trzykrotnie częściej przez kierującego samochodem niż przez rowerzystę) oraz nieprawidłowe przejeżdżanie przez przejazdy rowerowe (25% wszystkich zdarzeń). W tym przypadku wszystkie zdarzenia wydarzyły się z winy kierujących samochodami.

Z kolei rowerzyści byli odpowiedzialni za 80% zdarzeń spowodowanych nieprawidłowym zachowaniem na przejściach dla pieszych.

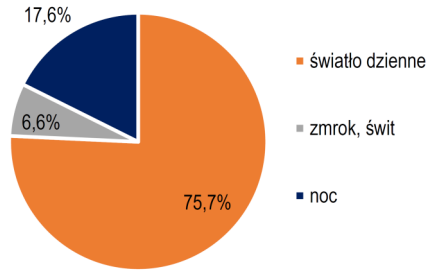
75% zdarzeń to zderzenia boczne, a co drugie miało miejsce na skrzyżowaniu.



* w Raporcie przedstawiono dane na podstawie Bazy Danych o zdarzeniach drogowych za 2014 rok przygotowanej przez ZDM oraz na podstawie policyjnego Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji.



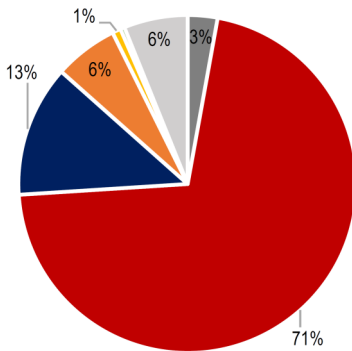
Rozkład zdarzeń z udziałem rowerzystów w ciągu roku
/distribution of incidents involving cyclists during the year



Zdarzenia z udziałem rowerzystów wg warunków oświetlenia
/bike incidents by light condition

Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów wzrasta w miesiącach wiosenno-letnich, przy mniejszej ich liczbie w sierpniu (ze względu na sezon wakacyjny i ogólnie mniejszy ruch).

75% zdarzeń miało miejsce w ciągu dnia. Prawie 20% wydarzyło się w nocy, na drogach oświetlonych, na drogach nieoświetlonych nie odnotowano zdarzeń.



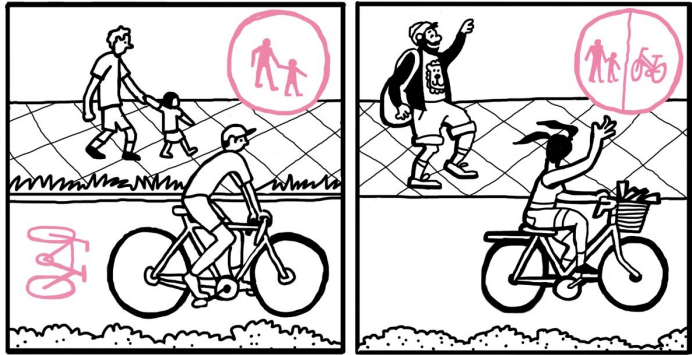
- Zderzenie boczne /side collision
- Najechanie na pieszego /collision with pedestrian
- Zderzenie czołowe /head-on collision
- Zderzenie tylne /back collision
- Najechanie na pojazd /hovering over the vehicle
- Inne /other

Rodzaje zdarzeń z udziałem rowerzystów
/type of the incidents with attendance of the cyclists



Przyczyny zdarzeń z udziałem rowerzystów

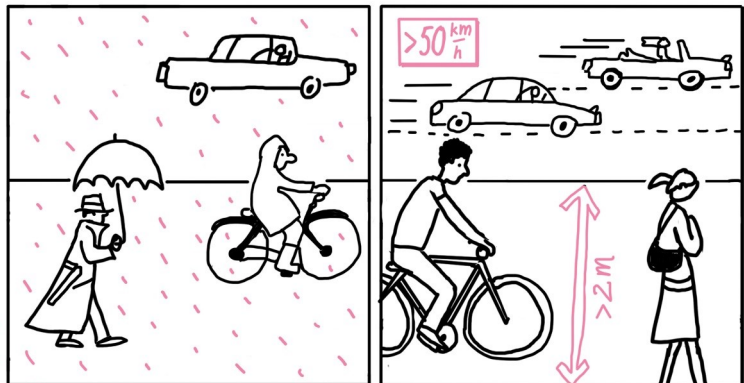
RUCH PIĘSZYCH i



NIEZBEDNE WYPOSAŻENIE ROWERU



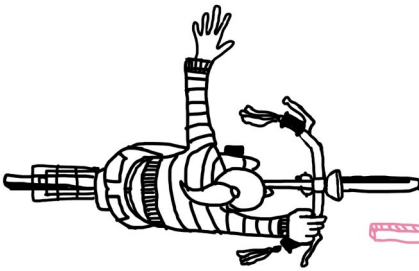
SPRZYPADKI, gdy możesz jeździć po chodniku:



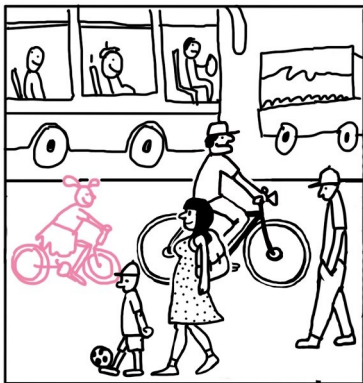
1. jest śnieg, silny wiatr ulewa, gołoledź, gęsta mgła.

2. dozwolona prędkość na jezdni przekracza 50 km/h, a chodnik ma szerokość > 2 m.

ROWERZYSTÓW



SYGNALIZUJ
MANEWRY



3. jedziesz z dzieckiem do lat 10.



WYDARZENIA ROWEROWE

BICYCLE ACTIONS

Miasto i dzielnice, oprócz budowy infrastruktury, organizują wydarzenia promujące ruch rowerowy.

Warszawa po raz drugi brała udział w Europejskiej Rywalizacji Rowerowej. Warszawscy rowerzyści w ciągu miesiąca (maj 2015) wykręcili 193 tys. km i zajęli 3. miejsce wśród 39 europejskich miast. Najlepsze zespoły złożone z przedstawicieli warszawskich szkół, firm i instytucji w nagrodę dostały samoobsługowe stacje naprawy rowerów.

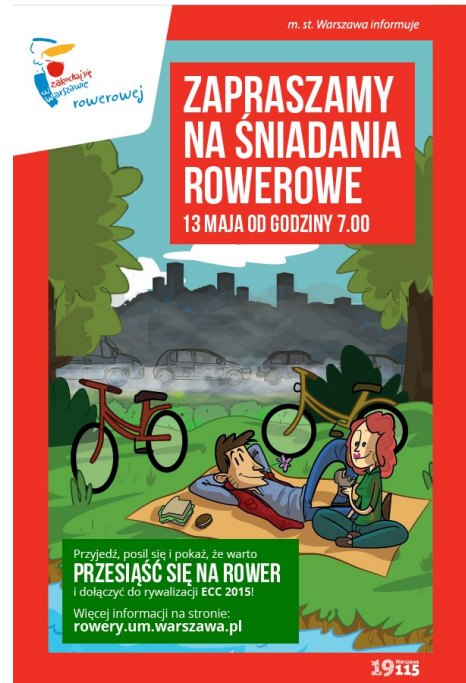
W tym roku zorganizowano kampanię „Prześiądź się”, która miała na celu pokazanie, że rower jest szybkim, tanim, zdrowym i wygodnym środkiem transportu.

Częścią kampanii był poranny poczęstunek dla rowerzystów, rozdawany w 6 punktach, na trasach do centrum. Śniadania były rozdawane od godz. 07:00 do godz. 10:00 (lub do wyczerpania zapasów).

W ramach akcji przeprowadzono konkursy i zorganizowano grę miejską.

Kampania była obecna w formie reklam na miejskich autobusach i wiatkach przystankowych oraz spotów na ekranach wyświetlaczy w komunikacji miejskiej.

Aby pokazać, że miejsce postojowe dla jednego samochodu to przestrzeń umożliwiająca zaparkowanie aż 10 rowerów, w przestrzeni miasta ustawiono stojak rowerowy w kształcie samochodu. Po zakończonej akcji stojak na stałe zainstalowano pod siedzibą ZDM.



źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie



źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

22 września, jak co roku, Warszawa uczestniczyła w Europejskim Dniu bez Samochodu. W tegorocznej edycji nie trzeba było kasować biletów w metrze, autobusach, tramwajach, pociągach SKM i KM oraz w pociągach WKD na terenie obowiązywania Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD. Europejski Dzień bez Samochodu

zakończył 14. edycję Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, podczas którego promowano min. korzystanie z transportu zbiorowego i roweru, jako środka transportu. Zwrócono również uwagę na negatywne skutki codziennego korzystania z samochodu, szczególnie w centrum miasta.



Po raz czwarty w Warszawie odbyło się ogólnopolskie Święto Cykliczne, organizowane przez sieć Miasta dla Rowerów i współorganizowane przez Urząd Dzielnicy Ursynów

W imprezie wzięło udział ponad 300 rowerzystów. Przejazd od pl. Zamkowego, przez Śródmieście i Mokotów zakończył się piknikiem pod Urzędem Dzielnicy Ursynów.

źródło: <http://ursynow.pl>

Oprócz akcji ogólnomiejskich, swoje wydarzenia, przejazdy rowerowe i zawody sportowe organizowały także dzielnice.

Na Ursynowie, oprócz Święta Cyklicznego, zorganizowano akcję „Bezpieczna KEN” skierowaną do rowerzystów. Wspiera się także finansowo rowerowe wydarzenia sportowe.

Na Bielanych odbył się XVI Bielański Rajd Rowerowy do Puszczy Kampinoskiej, w którym wzięło udział 140 rowerzystów w różnym wieku.

Na Białoleęce przeprowadzono cykl bezpłatnych wycieczek z przewodnikiem „Białoleka na rowery”.

W Ursusie, w ramach dni otwartych w Miasteczku Ruchu Drogowego odbywają się zajęcia dla dzieci w zakresie doskonalenia jazdy na rowerze.

Na Bemowie przeprowadzono szereg akcji edukacyjnych, konkursów i innych imprez związanych z ruchem rowerowym, np. „Jestem bezpieczny na drodze”, „Ze Strażą Miejską bezpiecznie” i wiele innych.



źródło: <http://tkkfchomiczowka.waw.pl>

ORGANIZATORZY RUCHU ROWEROWEGO

Koordinacja działań związanych z funkcjonowaniem i rozwojem systemu rowerowego w Warszawie należy do Biura Drogownictwa i Komunikacji (BDiK). Zadania związane z transportem rowerowym realizuje Wydział Analiz Programowych oraz Sekcja Ruchu Rowerowego i Pieszego w Wydziale Stałej Organizacji Ruchu. Działania te dotyczą:

- współpracy z komórkami organizacyjnymi Urzędu i jednostkami organizacyjnymi Miasta oraz innymi podmiotami w zakresie rozwoju sieci dróg rowerowych;
- inicjowania i wykonywania opracowań studialnych oraz koncepcyjnych dotyczących komunikacji pieszej i ruchu rowerowego;
- analizy potrzeb i możliwości budowy dróg rowerowych oraz ciągów pieszych;
- prowadzenia działalności informacyjno-promocyjnej oraz organizowania konferencji, spotkań i dyskusji.

Niezależnie od BDiK funkcjonuje Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej. Wśród zadań pełnomocnika są m.in.:

- podejmowanie, konsultowanie i monitorowanie działań mających na celu rozwój komunikacji rowerowej;
- zgłaszanie uwag i propozycji do projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczących tras rowerowych;
- przedstawianie opinii i uwag do prac związanych z opracowywaniem rozwoju tras rowerowych oraz zasad budowy infrastruktury rowerowej;
- współpraca z biurami Urzędu m.st. Warszawy i miejskimi jednostkami organizacyjnymi w zakresie rozwoju komunikacji rowerowej;
- przygotowywanie materiałów dotyczących komunikacji rowerowej na potrzeby Prezydenta m.st. Warszawy, mediów i strony internetowej;
- reprezentowanie Prezydenta m.st. Warszawy na spotkaniach i konferencjach dotyczących zagadnień transportu rowerowego.

Pełnomocnik działa samodzielnie we współpracy z BDiK. Zwierzchnikiem Pełnomocnika jest bezpośrednio Prezydent m.st. Warszawy. Pełnomocnik ma do swojej dyspozycji zespół w Zarządzie Dróg Miejskich. Zespół ten zajmuje się przygotowaniem i zlecaniem miejskich inwestycji rowerowych, instalacją stojaków rowerowych oraz systemem roweru publicznego „Veturilo”.

Biuro Drogownictwa i Komunikacji
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa,
tel.: 22 443 06 54, 22 443 06 41
Kontakt: a.dabrowa@um.warszawa.pl

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy
ds. komunikacji rowerowej
Łukasz Puchalski
tel.: 22 45 94 249
Kontakt: rowery@um.warszawa.pl

W dzielnicach na rzecz ruchu rowerowego działają Koordynatorzy rozwoju systemu transportu rowerowego:

Dzielnica	Koordynator/ka	Kontakt	Adres e-mail
Bemowo	Tomasz Lechowski	22 533 79 93	t.lechowiak@bemowo.waw.pl
Białoleka	Andrzej Szewczyk Piotr Powala	22 510 32 83	andrzejszewczyk@um.warszawa.pl, ppowala@um.warszawa.pl
Bielany	Anna Miedzińska	22 373 32 99	miedzinska_a@poczta.bielany.waw.pl
Mokotów	Katarzyna Kazubek	22 565 15 35	katarzyna.kazubek@mokotow.waw.pl
Ochota	Tadeusz Usiadek	22 578 36 41	tusiadek@urzadochota.waw.pl
Praga Południe	Marek Górski	22 338 03 33	wir@pragapld.waw.pl
Praga Północ	Agnieszka Zawistowska	22 590 01 28	a.zawistowska@um.warszawa.pl
Rembertów	Ewaryst Ciesiolka	22 443 39 05	eciesiolka@um.warszawa.pl
Śródmieście	Joanna Lenart	22 699 83 36	Jlenart-druzna@um.warszawa.pl
Targówek	Piotr Majewski	22 443 86 31	pmajewski@targowek.waw.pl
Ursus	Krzysztof Izwantowski	22 478 61 51	kizwantowski@ursus.warszawa.pl
Ursynów	Wojciech Olendzki	22 545 72 29	wolendzki@ursynow.pl
Wawer	Sebastian Wasilewski	22 443 68 87	S.wasilewski@um.warszawa.pl
Wesoła	Grzegorz Rudzki Anna Jaśkiewicz-Krupińska	22 773 60 22 22 773 60 23	grudzki@um.warszawa.pl akrupinska@um.warszawa.pl
Wilanów	Jakub Węgliński	22 116 88 13	jweglinski@um.warszawa.pl
Włochy	Agnieszka Krysiak	22 443 42 70	akrysiak@um.warszawa.pl
Wola	Jacek Woźniak	22 443 57 30	jacek.wozniak@wola.waw.pl
Żoliborz	Halina Dominiak	22 560 12 30	hdominiak@zoliborz.org.pl

Pasy ruchu dla rowerów na Targówku zrealizowane w ramach I edycji Budżetu Partycypacyjnego



RAPORT PRZYGOTOWANY PRZEZ:

Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa

tel.: 22 443 06 54, 22 443 06 41

Biuro Projektowo-Konsultingowe Transeko Brzeziński, Dybicz, Szagała sp.j.

ul. Śniadeckich 20/13, 00-656 Warszawa

tel.: 22 621 99 31

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Andrzej Brzeziński

Agnieszka Dąbrowa

Paweł Kosmowski

Mikołaj Pierńkos

Maria Przytułska

Magdalena Rezwow-Mosakowska

Agnieszka Rogala

Łukasz Szymański

Ilustracje na str. 24 i 25 oraz na mapie, załączniku do raportu: Iga Kowalczyk, www.iggykov.pl

Druk: Centrum Poligrafii Sp. z o.o., ul. Łopuszańska 53, 02-232 Warszawa

Wykaz skrótów użytych w tekście:

GDDKiA - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

NSR - Nadwiślański Szlak Rowerowy

BDiK - Biuro Drogownictwa i Komunikacji

TW - Tramwaje Warszawskie sp. z o.o

UD - Urząd Dzielnicy

ZDM - Zarząd Dróg Miejskich

ZMW - Zarząd Mienia m.st. Warszawy

ZMID - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych

ZTM - Zarząd Transportu Miejskiego

