



MINR

MARSZAŁKOWSKĄ NA ROWERZE

Skrócony opis:

Projekt zakłada wydzielenie bezpiecznych, fizycznie odseparowanych reprezentacyjnymi donicami dwukierunkowych dróg rowerowych (lub wariantowo jednokierunkowych pasów rowerowych) z szerokich zewnętrznych pasów ulicy Marszałkowskiej na odcinku ul. Świętokrzyska - ul. Widok wraz z dowiązaniem w postaci krótkich dróg rowerowych do skrzyżowania z ul. Świętokrzyską.

Zasady korzystania z efektu realizacji projektu przez ogół mieszkańców:

Projekt dotyczy drogi publicznej - korzystać z niego mogą wszyscy jej użytkownicy.

Lokalizacja:

Ulica Marszałkowska pomiędzy ul. Świętokrzyską, a ul. Widok

Istotne informacje dotyczące lokalizacji:

Ulica Marszałkowska pomiędzy ul. Świętokrzyską, a ul. Widok

Opis:

Celem projektu jest umożliwienie bezpiecznego, legalnego i wygodnego poruszania się na rowerze po kluczowym dla komunikacji rowerowej w centrum odcinku ulicy Marszałkowskiej od Ronda Dmowskiego do ul. Świętokrzyskiej.

Odcinek nie jest ujęty w istniejących planach budowy dróg rowerowych do roku 2020 pomimo tego, iż na południe od Ronda Dmowskiego istnieje droga rowerowa, a w 2014 otworzono ul. Świętokrzyską wraz z szeroko rozwiniętą infrastrukturą rowerową. Ponadto na rok 2015 planowana jest budowa na odcinku ul. Królewska - ul. Świętokrzyska oraz dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów ulicą Widok^[1,2]. Proponowany odcinek jest więc częścią systemu.

Ograniczenie od stycznia 2017 roku (niedługo po wdrożeniu projektu) wjazdu autobusów prywatnych^[3] do centrum Warszawy stanowi okazję na zmniejszenie szerokości obecnego buspasu na ul. Marszałkowskiej i umożliwienie jazdy rowerem.

Na zwężonym buspasie powinien powstać pas fizycznie odgradzający jezdnię od dróg dla rowerów. Na drugiej jezdni ulicy Marszałkowskiej powinien natomiast powstać buspas w drugą stronę i analogiczna droga rowerowa.

Doświadczenia amerykańskie wskazują, że takie zmiany nie powodują zwiększenia korków, ulice zachowują swoją przepustowość (ogranicza sygnalizacja), a efekty są ogromne^[4,5,6,7].

Niejednokrotnie ruch rowerowy wzrasta ponad dwukrotnie, rośnie bezpieczeństwo wszystkich, jednocześnie nawet o parędziesiąt % wzrastają obroty sklepów (pomimo obaw)^[8,9,10,11]. Miasta, które posiadają więcej infrastruktury rowerowej rozwijają się też szybciej^[12].

Dlatego kraj znany z kultury samochodowej przeżywa boom rozwoju infrastruktury rowerowej^[13].

Projekt powinien być realizowany z zamiarem rewitalizacji ulicy. Pas bezpieczeństwa można wykonać poprzez ustawienie, bądź wmurowanie w jezdnię donic z roślinnością. Roślinność powinna być odporna na warunki przydrożne. Donice powinny być reprezentacyjne i solidne, jednocześnie niezbyt szerokie, aby droga rowerowa spełniała kryteria określone w standardach.

Kluczową kwestią jest zapewnienie bezpieczeństwa na wjazdach (powinny być słupki) oraz na przystankach autobusów, które powinny posiadać wygodne przystosowane do osób niepełnosprawnych platformy, a przejazdy w tych miejscach powinny być odchylone.

Opis wariantów w kosztorysie i załącznikach.

Uzasadnienie:

Obecnie na ulicy Marszałkowskiej jazda rowerem jest bardzo nieprzyjemna dla ruchu rowerowego (w kierunku na północ wymagana jest jazda środkiem 12m jezdni).

Spora część rowerzystów łamie przepisy ruchu drogowego jeżdżąc buspasem bądź po chodniku.

Celem projektu jest budowa wygodnych dwukierunkowych (z racji braku skrzyżowań) dróg rowerowych z obu stron jezdni wraz z poprawą estetyki ulicy i komunikacji autobusowej.

Jednocześnie Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy nakłada priorytet na komunikację zbiorową i transport rowerowy w centrum^[14].

Kosztorys:

Wariant proponowany oraz wariant z przystankami półwyspowymi:

1. Projekt - 20 tys. zł
2. Zmiana organizacji ruchu, wyznaczenie dróg rowerowych (wariantowo jednokierunkowych pasów rowerowych) na jezdni (1km) - 100 tys. zł
3. Donice chroniące wraz z roślinnością, montażem (2 na 10 m, ok. 1500 zł) - 150 tys. z
4. Budowa przystosowanych dla potrzeb osób niepełnosprawnych platform przystankowych z nawierzchni z płyt granitowych z nowoczesnymi barierkami (standard nowych linii tramwajowych), przeniesienie wiat przystankowych na platformy - 3x40 tys. zł
5. Budowa 100 mb dróg rowerowych (dowiązanie dróg na ul. Świątokrzyskiej i obejścia platform przystankowych) - 50 tys. zł

RAZEM: 460 tys. zł

Wariant "przejazd przez przystanek" powinien być ok. 150 tys. zł tańszy.

Koszt utrzymania w latach następnych:

Sprzątanie, konserwacja, podlewanie i utrzymanie roślin itp. - 3 tys. zł msc.

Źródła:

- [1] Projekt do BP 2015 - http://www.zm.org.pl/?a=bp-142-srodmiescie%2312._Kontrapasy_rowerowe_-_Zakroczymska_Podwale_Obozna_Widok_Nowogrodzka_Emilii_Plater_Poznanska_Hoza_Mokotowska_Koszykowa
- [2] Wyniki głosowania BP 2015 - https://twojbudzet.um.warszawa.pl/sites/twojbudzet.um.warszawa.pl/files/srodmiescie_1.pdf
- [3] Zmiany w komunikacji autobusowej od 2017 roku - <http://www.ztm.waw.pl/informacje.php?c=98&i=357&l=1>
- [4] Doświadczenia z Nowego Jorku nie potwierdzają tezy o zwiększeniu korków - Prospect Park West - <http://www.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/prospectparkwest.shtml>
- [5] Na niektórych ulicach Nowego Jorku zaobserwowano wręcz zmniejszenie korków - <http://www.citylab.com/cityfixer/2014/09/when-adding-bike-lanes-actually-reduces-traffic-delays/379623/>
- [6] Na Prospect Park ruch rowerowy wzrósł prawie 3 krotnie, jednocześnie dramatycznie spadła ilość osób jeżdżących chodnikami - http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/20110120_ppw.pdf
- [7] Wzrost ruchu jest obserwowany prawie wszędzie, ilość dróg dla rowerów będzie wzrastać - <http://momentummag.com/protected-bike-lanes-by-the-numbers/>
- [8] jw. - <http://www.peopleforbikes.org/blog/entry/everywhere-they-appear-protected-bike-lanes-seem-to-attract-riders>
- [9] Wzrost obrotów, poprawa bezpieczeństwa - <http://bikeaccidentattorneysblog.com/wp-content/uploads/2013/11/Bike-Lane-Benefits1.jpg>
- [10] To się opłaca - <http://www.sfbike.org/news/protected-bike-lanes-mean-business-in-sf-and-around-the-country/>
- [11] Spadek liczby wypadków nawet o 90% - <http://usa.streetsblog.org/2012/10/22/study-protected-bike-lanes-reduce-injury-risk-up-to-90-percent/>
- [12] Miasta, które inwestują więcej, więcej potem zyskują - <http://www.fastcoexist.com/3034354/the-cities-that-spend-the-most-on-bike-lanes-later-reap-the-most-reward>
- [13] Boom dróg rowerowych w USA - <http://greatergreaterwashington.org/post/25403/us-awareness-of-protected-bike-lanes-is-literally-growing-exponentially/>
- [14] Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne - <http://strategiatransportowa.um.warszawa.pl/book00.html>
- [15] Rozwiązania przystanków - <https://www.cyclemanual.ie/manual/detailsright/busstops/>
- [16] Przystanki półwyspowe - <http://nacto.org/usdg/street-design-elements/curb-extensions/bus-bulbs/>

Zdjęcia:

Vancouver, Kanada

<http://momentummag.com/the-rise-of-the-north-american-protected-bike-lane/>

Nowy Jork, USA

<http://www.vaccaroandwhite.com/bicycles/dnainfo-new-york-protected-bike-lanes-coming-to-east-harlem-next-spring/>

Londyn, Wielka Brytania

<http://cyclinglondoncity.blogspot.com/2013/12/central-london-cycling-grid-first.html>

Auckland, Nowa Zelandia

<http://www.fastcoexist.com/3034354/the-cities-that-spend-the-most-on-bike-lanes-later-reap-the-most-reward>

Denver, USA

<http://nacto.org/usdg/street-design-elements/curb-extensions/bus-bulbs/>