

Wstępny projekt **Koncepcji Rozwoju Sieci Rowerowej** w gminie Ożarów Mazowiecki



Zdjęcie autorstwa Bruna Santos z Pexels: <https://www.pexels.com/pl-pl/zdjecie/proste-zycie-29665293/>

Opracowanie:
Maciej Fidler

We współpracy z:
Jerzy Aniołek

Ożarów Mazowiecki 2026

Spis treści

1. Wstęp	4
1.1. Słownik pojęć	5
2. Stan obecny infrastruktury rowerowej	7
2.1. Część graficzna	7
2.2 Wykaz infrastruktury rowerowej	7
2.3 Podsumowanie	10
3. Identyfikacja Problemów	11
3.1. Spójność sieci	11
3.2 Brakujące łączniki	11
3.3. Zakończenia infrastruktury i włączanie się do ruchu	12
3.4. Stosowanie dróg pieszo-rowerowych	13
3.5. Zgodność z przepisami i standardami	16
3.6. Jakość nawierzchni	17
3.7. Powiązania z układem lokalnym	18
3.8. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego	18
4. Cele koncepcji	19
4.1. Cel główny	19
4.2. Cele szczegółowe	19
5. Proponowane rozwiązania	22
5.1. Rozwiązania ogólne	22
5.1.1 Przyjęcie standardów projektowo-wykonawczych	22
5.1.2 Modernizacja istniejącej infrastruktury	23
5.1.3 Planowanie przestrzenne i rezerwy terenowe	24
5.1.4 System roweru miejskiego	24
5.1.5 Rozwiązania na ulicach bez wydzielonej infrastruktury rowerowej	25
5.1.6 Edukacja i promocja ruchu rowerowego	26
5.1.7 Konsultacje społeczne przy projektowaniu infrastruktury rowerowej i drogowej	27
5.2. Proponowana sieć rowerowa na rok 2034	28

5.3. Rozwiązania szczegółowe	32
6. Uwagi końcowe i rekomendacje do pełnej koncepcji	34
6.1. Kluczowe działania i inwestycje	34
6.2. Priorytetowe działania 2026-2028	34
6.3. Uwagi zgłoszone przez mieszkańców	37
6.4. Finansowanie	37
6.5. Analizy, planowanie i wdrażanie koncepcji	38

1. Wstęp

Niniejszy dokument stanowi wstępny projekt koncepcji rozwoju sieci rowerowej w gminie Ożarów Mazowiecki, przygotowany przez mieszkańców jako załącznik do petycji skierowanej do władz gminy.

Celem opracowania jest wskazanie kierunków rozwoju infrastruktury rowerowej – bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i dostosowanej do potrzeb lokalnej społeczności. Dynamiczny rozwój gminy oraz jej bliskie sąsiedztwo z Warszawą stwarzają ku temu wyjątkową szansę.

Na wstępie należy wskazać, że powiat warszawski zachodni charakteryzuje się bardzo wysokim poziomem zmotoryzowania – na 1000 mieszkańców przypada w nim aż 927,2 samochodu osobowego, co wg. danych GUS znacząco wykracza ponad średnią dla obszaru całej Polski (612,2) czy samego województwa mazowieckiego (674,2). W połączeniu z rosnącymi kosztami paliw zwiększa to znaczenie rozwoju dostępnych i ekonomicznych alternatywnych form transportu, w tym infrastruktury rowerowej.

W latach 2018–2024 na terenie gminy Ożarów Mazowiecki odnotowano łącznie 91 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, z czego 42 na terenie miejskim i 49 na terenie wiejskim. Dominującym typem zdarzenia były zderzenia boczne na jezdni, wynikające z nieudzielenia pierwszeństwa – co wskazuje bezpośrednio na potrzebę wydzielonej infrastruktury rowerowej oraz poprawy organizacji ruchu na skrzyżowaniach. Dane pochodzą z systemu SEWIK.

Te dane, w połączeniu z dynamiczną urbanizacją Ożarowa Mazowieckiego i rosnącym ruchem na drogach pokazują, że rozwój spójnej sieci rowerowej powinien stanowić jeden z priorytetów polityki transportowej Gminy.

Opracowanie koncepcji rozwoju sieci rowerowej pozwoli na prowadzenie inwestycji w sposób planowy i skoordynowany, z uwzględnieniem docelowego układu sieci oraz rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Dokument umożliwi określenie priorytetów inwestycyjnych, etapowanie realizacji przedsięwzięć oraz lepszą koordynację działań różnych zarządców dróg.

Posiadanie spójnej koncepcji sprzyja również racjonalnemu zarządzaniu środkami publicznymi. Pozwala ograniczyć ryzyko realizacji odcinków o niewielkiej funkcjonalności, uniknąć kosztownych przebudów wynikających z braku długofalowego planowania oraz zwiększa możliwości pozyskiwania środków zewnętrznych, w tym funduszy krajowych i europejskich.

Potrzeba opracowania koncepcji rozwoju sieci rowerowej wynika także z obowiązujących dokumentów strategicznych gminy. W przyjętym przez Radę Miejską Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Metropolii Warszawskiej (SUMP) przewidziano działanie 5.7 „Opracowanie gminnych planów rozwoju tras rowerowych”, którego realizację harmonogram określał do 2025 roku.

Opracowanie niniejszej koncepcji wpisuje się zatem w realizację przyjętych wcześniej kierunków rozwoju transportu oraz założeń obowiązujących dokumentów strategicznych.

Dokument ma charakter poglądowy i stanowi punkt wyjścia do dalszych analiz, konsultacji oraz opracowania pełnej koncepcji przez właściwych specjalistów.

1.1. Słownik pojęć

Z uwagi na niejednolite stosowanie terminologii w przepisach prawa, dokumentach techniczno-budowlanych oraz opracowaniach branżowych, w niniejszym dokumencie przyjmuje się poniższy słownik pojęć, obowiązujący w całej jego treści.

Droga dla rowerów (DDR) – infrastruktura przeznaczona do ruchu rowerowego, wydzielona od ruchu pieszego w sposób fizyczny lub funkcjonalny, oznaczona znakiem C-13.

W niniejszym dokumencie pojęcie DDR obejmuje:

- samodzielne drogi dla rowerów,
- wydzielone części przeznaczone do ruchu rowerów w obrębie ciągów pieszo-rowerowych (dróg dla pieszych i rowerów) oznaczonych znakami C-13/C-16, w przypadku występowania rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego.

Ciąg pieszo-rowerowy – infrastruktura przeznaczona do wspólnego ruchu pieszych i rowerzystów, oznaczona znakami C-13/C-16, w której ruch pieszy i rowerowy odbywa się na wspólnej powierzchni bez wydzielenia przestrzeni dla poszczególnych użytkowników.

Pas rowerowy – część jezdni przeznaczona do ruchu rowerów, wyznaczona za pomocą oznakowania poziomego.

Kontrapas rowerowy – pas rowerowy wyznaczony na jezdni ulicy jednokierunkowej, umożliwiający ruch rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego kierunku ruchu pojazdów.

Przejazd rowerowy – część drogi przeznaczona do przejazdu rowerzystów przez jezdnię lub torowisko, stanowiąca odpowiednik przejścia dla pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami pionowymi i poziomymi.

Śluza rowerowa – wydzielona powierzchnia na wlocie skrzyżowania przed linią zatrzymania pojazdów silnikowych, umożliwiająca rowerzystom ustawienie się przed innymi pojazdami w celu poprawy widoczności i bezpieczeństwa przy ruszaniu.

Sierżant rowerowy (oznaczenie P-27) – oznakowanie poziome w postaci symbolu roweru z kierunkowymi strzałkami, wskazujące zalecany tor jazdy rowerzysty w jezdni oraz podkreślające współdzielenie pasa ruchu z innymi pojazdami.

Ruch ogólny (jezdnia) – ruch pojazdów odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, bez wydzielonej infrastruktury rowerowej.

Spójność sieci rowerowej – stopień powiązania poszczególnych elementów infrastruktury rowerowej w sposób umożliwiający realizację ciągłych i bezpiecznych podróży między różnymi punktami.

Ciągłość infrastruktury rowerowej – brak przerw w przebiegu tras rowerowych, umożliwiający nieprzerwane poruszanie się rowerem bez konieczności nagłej zmiany sposobu jazdy.

Łącznik (odcinek łącznikowy) – krótki odcinek infrastruktury rowerowej, którego realizacja umożliwia połączenie istniejących fragmentów sieci i poprawę jej spójności.

Włączenie do ruchu – miejsce i sposób wprowadzenia ruchu rowerowego z infrastruktury wydzielonej do jezdni lub innego elementu układu drogowego, zapewniające bezpieczeństwo i czytelność dla wszystkich uczestników ruchu.

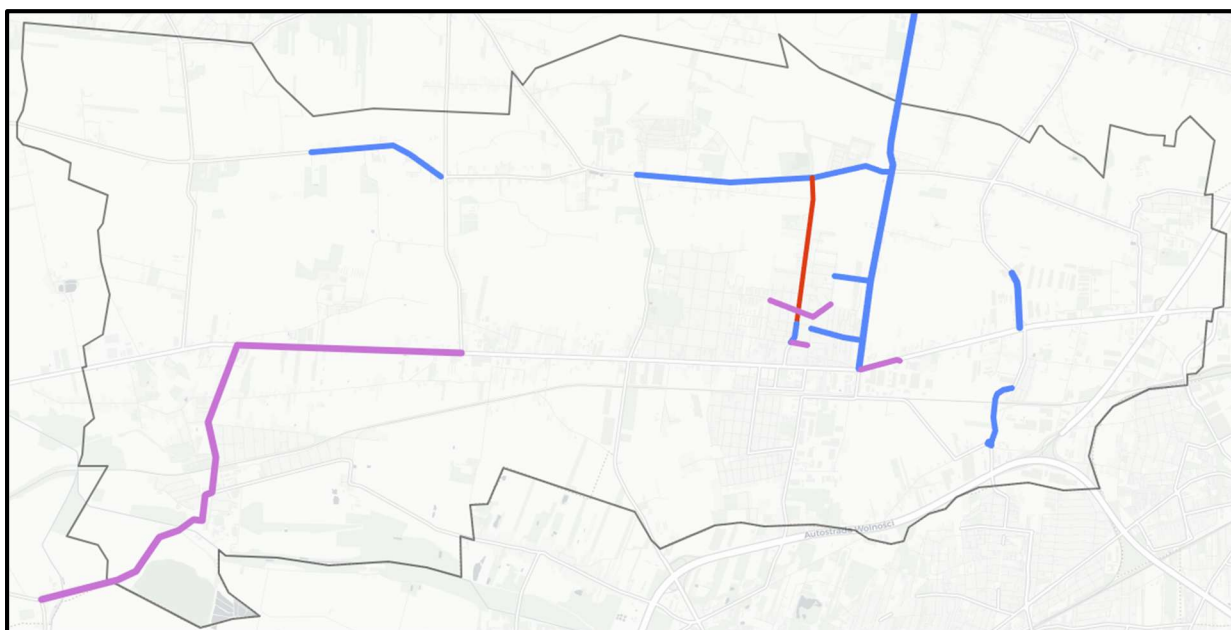
Uspokojenie ruchu – zestaw rozwiązań organizacyjnych i technicznych mających na celu ograniczenie prędkości oraz natężenia ruchu pojazdów, w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi.

Natężenie ruchu – liczba użytkowników (np. rowerzystów, pieszych lub pojazdów) poruszających się w danym miejscu w określonym czasie.

Węzeł komunikacyjny – miejsce umożliwiające przesiadkę pomiędzy różnymi środkami transportu, w szczególności transportem rowerowym i publicznym (np. stacja kolejowa, przystanek).

2. Stan obecny infrastruktury rowerowej

2.1. Część graficzna



rys. 1 – stan obecny infrastruktury rowerowej

Legenda:

- Ciągi pieszo-rowerowe
- Drogi dla rowerów
- Niespełniające wymogu szerokości

Jak przedstawiono na rys. 1, infrastruktura rowerowa koncentruje się głównie wzdłuż głównych ciągów drogowych, bez zapewnienia powiązań między nimi.

2.2 Wykaz infrastruktury rowerowej

Nazwa drogi/ulicy	Odcinek	Nawierzchnia	Typ	Długość [m]
Poznańska (DK92)	od Warszawska (DW700) do Macieja Rataja	bitumiczna	droga dla rowerów	~2700 m
	od Strzykulskiej do Radziwiłtów	kostka brukowa	droga dla rowerów	~500 m
Warszawska, Lipowa, Rokicka (DW700)	od DK92 Poznańskiej do granicy gminy z gminą Błonie	bitumiczna	droga dla rowerów	~3630 m
Strzykulska	od Poznańskiej	kostka	ciąg pieszo-	~3250 m

	do granicy z gm. Stare Babice	brukowa	rowerowy	
Sochaczewska	od Strzykulskiej do Umiastowskiej (DW718)	kostka brukowa	ciąg pieszo- rowerowy	~3060 m
Nowowiejska	od Macieja Rataja do Ukośna	bitumiczna	ciąg pieszo- rowerowy	~1680 m
Świerkowa	od DK92 Poznańskiej do adresu Świerkowa 3	kostka brukowa	ciąg pieszo- rowerowy	~650 m
Piastowska	od początek wiaduktu do rondo w m. Konotopa	kostka brukowa (wiadukt), bitumiczna	ciąg pieszo- rowerowy	~850 m
Partyzantów	od Floriana do Strzykulskiej	bitumiczna	ciąg pieszo- rowerowy	~630 m
Józefa Poniatowskiego	od Dmowskiego do Sochaczewska	kostka brukowa	ciąg pieszo- rowerowy	~1980 m
Obrońców Warszawy	od Poniatowskiego do Floriana	kostka brukowa	droga dla rowerów	~200 m
Nadbrzeżna	od Polnej do Szkolnej	kostka brukowa	droga dla rowerów	~790 m
Niepodległości	od Strzykulskiej do Wolności	bitumiczna	ciąg pieszo- rowerowy	~450 m

*Nie uwzględniono odcinków niespełniających obowiązujących wymogów technicznych (m.in. minimalnej szerokości infrastruktury rowerowej)

Inwentaryzacji dokonano na podstawie <https://ozarow-mazowiecki.pl/strefa-mieszkanca/sport-i-rekreacja/sciezki-pieszo-rowerowe/>, OpenStreetMaps oraz obserwacji terenowych.

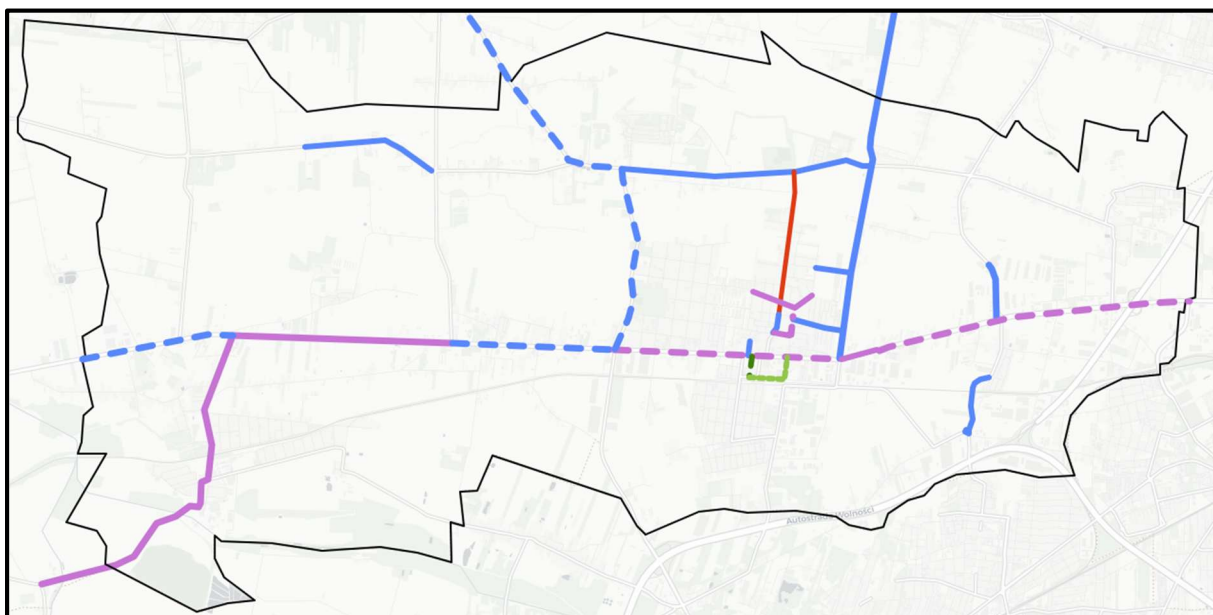
Ponadto, z dostępnych publicznie informacji gmina Ożarów Mazowiecki oraz inni zarządcy dróg na jej terenie planują budowę następującej infrastruktury rowerowej:

Nazwa	Odcinek	Nawierzchnia	Typ	Długość
-------	---------	--------------	-----	---------

drogi/ulicy				[m]
Poznańska (DK92)	od granicy z gminy z gm. Błonie do granicy gminy z m. st. Warszawa	bitumiczna	droga dla rowerów, ciąg pieszo- rowerowy	~1870 m + ~9120 m*
Umiastowska (DW718)	od Poznańskiej (DK92) do DW580 (poza gm. Ożarów Maz.)	brak danych	ciąg pieszo- rowerowy**	~4140 m
Szkolna	od Poznańskiej (DK92) do Dmowskiego	bitumiczna	ciąg pieszo- rowerowy	~290 m
	od obecnego końca ulicy do Zachodzącego Słońca	bitumiczna	droga dla rowerów	~850 m
Floriana	od Obrońców Warszawy do Partyzantów	bitumiczna	droga dla rowerów	~180 m
Majewskiego	od Poznańskiej (DK92) do Kolejowej	kostka brukowa	kontrapas	~250 m

* odcinek od granicy z gm. Błonie do DW700 + odcinek od ul. Rataja do granicy z m. st. Warszawa

** brak szczegółowych danych (prawdopodobnie ciąg pieszo-rowerowy)



rys. 2 – stan obecny infrastruktury rowerowej, uzupełniony o planowane inwestycje zaznaczone linią przerywaną

Legenda:

■ Ciągi pieszo-rowerowe

- Drogi dla rowerów
- Niespełniające wymogu szerokości
- Pas rowerowy (kontrapas)
- Planowane, brak szczegółów/uwagi do projektu

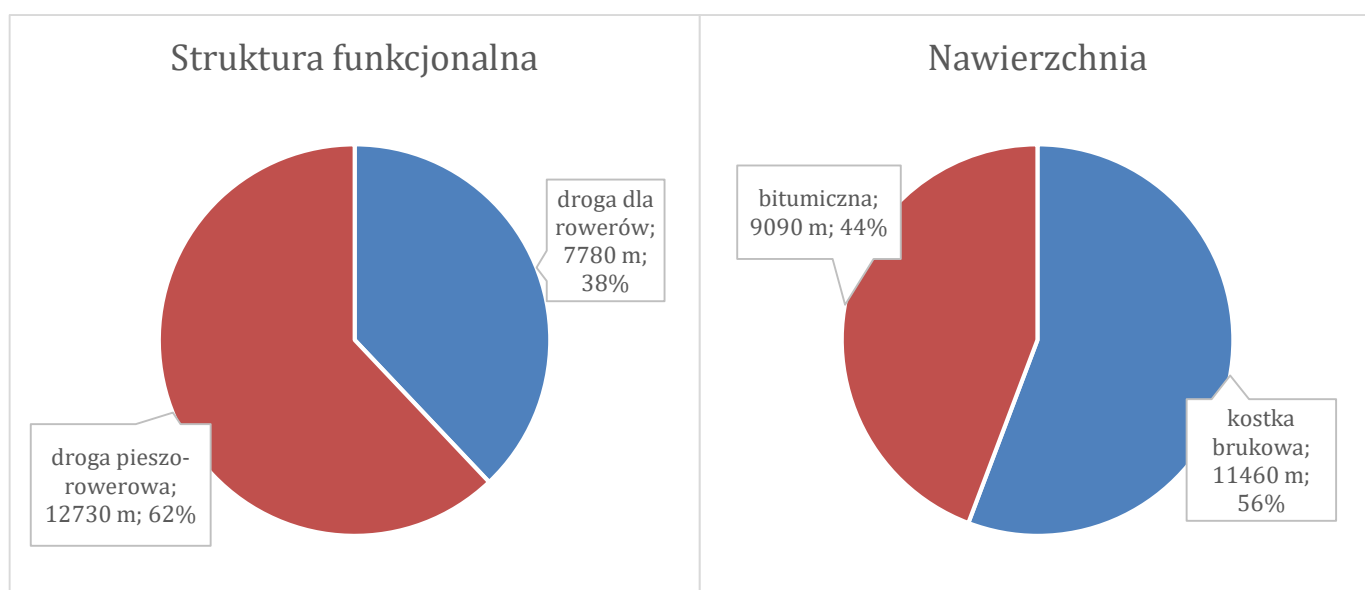
Tabela nie zawiera informacji dot. ul. Kolejowej oraz ul. Strażackiej - mimo uwzględnienia ich w koncepcji drogi rowerowej wzdłuż Poznańskiej - ze względu na uwagi *Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie (MBPR)*, podważającego proponowane rozwiązania na tych ulicach.

Zawartość zestawienia bazuje wyłącznie na informacjach dostępnych publicznie, w tym dokumentacji przetargów, publicznych wypowiedziach oraz publikacjach odpowiedzialnych podmiotów. Oznacza to, że przedstawione informacje w tym m.in. nawierzchnia oraz typ mogą ulec zmianie i powinny zostać poddane weryfikacji.

2.3 Podsumowanie

Na podstawie zestawienia można stwierdzić, że:

- łącznie gmina posiada ok. **20,55 km** infrastruktury rowerowej, z **czego 7,82 km** to drogi dla rowerów, a **12,73 km** to ciągi pieszo-rowerowe
- dominującą formą infrastruktury są ciągi pieszo-rowerowe (CPR), które stanowią ok. **62%** długości istniejącej infrastruktury rowerowej,
- w strukturze nawierzchni przeważa kostka brukowa (ok. **56%**), natomiast nawierzchnie bitumiczne stanowią ok. **44%**,
- oznacza to, że większość infrastruktury ma charakter współdzielony z ruchem pieszym, a w zakresie nawierzchni dominuje rozwiązanie mniej typowe dla infrastruktury stricte transportowej.



3. Identyfikacja Problemów

(Część z poniższych zagadnień wynika z uwarunkowań przestrzennych lub etapowego rozwoju sieci)

3.1. Spójność sieci

Jak pokazuje zamieszczona powyżej mapa, w obecnym stanie infrastruktura rowerowa w gminie Ożarów Maz. nie tworzy spójnej sieci - ma charakter fragmentaryczny i w wielu przypadkach nie zapewnia ciągłości między odcinkami.

Obserwowany model rozwoju infrastruktury rowerowej w zdecydowanej większości opiera się na tworzeniu jej przy okazji rozbudowy danej ulicy, co przyczynia się do powstawania opisanego problemu.

Brak spójnej sieci rowerowej powoduje m.in.:

- zmniejszenie bezpieczeństwa użytkowników poprzez konieczność częstego włączania się do ruchu ogólnego na jezdni
- obniżenie atrakcyjności roweru jako środka transportu
- zwiększenie ryzyka konfliktów między uczestnikami ruchu (rowerzystami, pieszymi i kierowcami)
- ograniczenie rozwoju transportu rowerowego w mieście

3.2 Brakujące łączniki

Na podstawie analizy istniejącej oraz planowanej infrastruktury rowerowej zidentyfikowano szereg krótkich odcinków, których realizacja pozwoliłaby na znaczne zwiększenie spójności sieci. Brak realizacji tych krótkich odcinków powoduje powstawanie przerw w ciągłości infrastruktury, co znacząco ogranicza jej funkcjonalność i bezpieczeństwo użytkowników. Odcinki te nie zostały dotychczas uwzględnione w żadnych znanych planach inwestycyjnych, lub termin ich realizacji wynosi kilka lat:

- **ul. Floriana**, od ul. Partyzantów do ul. Nadbrzeżnej (ok. 140 m) - odcinek w tym miejscu umożliwiłby połączenie istniejącej drogi dla rowerów na ul. Nadbrzeżnej z planowaną drogą dla rowerów na ul. Floriana oraz pośrednio z pozostałą częścią sieci rowerowej (ul. Partyzantów). Głównym problemem może być w tym przypadku wykonanie przepustu nad Kanąłem Ożarowskim (obecna przeprawa ma szerokość ok. 2,0 m, co nie pozwala na dopuszczenie ruchu rowerowego przy jednoczesnym zachowaniu ruchu pieszego).
- **skrzyżowanie Poznańska - Strzykulska - Konotopska (DW701)** - na ul. Strzykulskiej istnieje ciąg pieszo-rowerowy, który kończy się w obrębie skrzyżowania po jego północno-zachodniej stronie. W południowo-wschodniej części skrzyżowania rozpoczyna się odcinek drogi dla rowerów wzdłuż ul. Poznańskiej. Obecnie nie istnieje logiczne połączenie między tymi elementami infrastruktury rowerowej. Plan rozbudowy Drogi Krajowej

nr 92 zakłada wyznaczenie w tym miejscu przejazdów rowerowych, jednak termin realizacji tej inwestycji przewidziano do 2029 roku. Stworzenie połączenia powinno być możliwe w ramach modyfikacji organizacji ruchu, bez znacznych nakładów finansowych.

- **skrzyżowanie Niepodległości - Gierymskiego - Wolności** - W obrębie skrzyżowania wykonano wyniesioną tarczę skrzyżowania oraz ciąg pieszo-rowerowy po stronie wschodniej, jednak po stronie zachodniej ciąg ten nie posiada kontynuacji i bez zapowiedzi kończy się na chodniku, bez zapewnienia dalszej możliwości ruchu rowerowego. Powoduje to przerwanie ciągłości infrastruktury rowerowej na osi wschód-zachód, pomimo istnienia warunków infrastrukturalnych sprzyjających jej prowadzeniu (wyniesione skrzyżowanie).
- **skrzyżowanie Nadbrzeżna - Szkolna** - na tym skrzyżowaniu droga dla rowerów po północnej stronie jezdni kończy się po stronie zachodniej bez zapewnienia kontynuacji oraz bez możliwości bezpiecznego włączenia się do ruchu ogólnego. W efekcie dochodzi do przerwania ciągłości infrastruktury rowerowej. Ograniczenia terenowe, wynikające z lokalizacji skrzyżowania nad Kanątem Ożarowskim oraz w sąsiedztwie rowu melioracyjnego, wymagają zastosowania indywidualnych rozwiązań projektowych, jednak nie uzasadniają braku zapewnienia ciągłości ruchu rowerowego.
- **przejazd kolejowy w ciągu DW700** – istniejąca droga dla rowerów kończy się bezpośrednio przed przejazdem kolejowym, a jej kontynuacja rozpoczyna się dopiero za nim, co powoduje przerwanie ciągłości trasy. W obecnym stanie nie ma możliwości bezpiecznego i zgodnego z przepisami przejazdu rowerem przez torowisko, co wymusza każdorazowe zejście z roweru i przeprowadzenie go przez przejazd. Rozwiązanie to obniża komfort i czytelność układu komunikacyjnego oraz stanowi istotną barierę w funkcjonowaniu ciągu rowerowego na tym odcinku.
- **rondo Sochaczewska – Strzykulska** – istniejący ciąg pieszo-rowerowy przebiegający przez rondo po jego zachodniej stronie nie posiada przejazdu rowerowego. Ze względu na szerokie przejście dla pieszych (ok. 6 m), wyznaczenie przejazdu powinno być możliwe w ramach modyfikacji organizacji ruchu.

3.3. Zakończenia infrastruktury i włączanie się do ruchu

Głównym problemem obecnej infrastruktury rowerowej jest brak bezpiecznego i spójnego połączenia z ruchem ogólnym na początku i końcu tras - tzw. *teleportów rowerowych*. W wielu przypadkach infrastruktura kończy się znakiem C-13a „Koniec drogi dla rowerów”, bez zapewnienia odpowiednich warunków do kontynuowania jazdy. W efekcie rowerzysta zmuszony jest nagle włączyć się do ruchu ogólnego, często przy dużej różnicy prędkości i ograniczonej widoczności.

Niejednokrotnie odbywa się to w miejscach do tego nieprzystosowanych, takich jak wjazdy na posesje czy przejścia dla pieszych.

Opisany problem prowadzi do:

- zwiększenia ryzyka konfliktów między uczestnikami ruchu (rowerzystami, pieszymi i kierowcami),
- obniżenia poziomu bezpieczeństwa rowerzystów,
- niejasności w zakresie zasad korzystania z infrastruktury,
- spadku atrakcyjności roweru jako środka transportu.

3.4. Stosowanie ciągów pieszo-rowerowych

Ciągi pieszo-rowerowe stanowią obecnie najpowszechniej występujący typ infrastruktury rowerowej na terenie gminy Ożarów Mazowiecki.

Drogę dla pieszych i rowerów projektuje się, jeżeli ze względu na warunki terenowe nie jest możliwe wprowadzenie segregacji ruchu lub nie jest to uzasadnione ze względu na małe natężenie ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.

§ 40 ust. 3 Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U.2022.1518)

W części nowych inwestycji drogowych na terenie gminy zastosowano ciągi pieszo-rowerowe w miejscach, gdzie warunki terenowe mogły umożliwić zastosowanie rozwiązań alternatywnych, takich jak wydzielone drogi dla rowerów lub organizacja ruchu w standardzie uspokojonym (np. strefy „Tempo 30”).

Funkcjonowanie ciągów pieszo-rowerowych wiąże się z szeregiem istotnych ograniczeń oraz konfliktów pomiędzy użytkownikami, w szczególności:

- **znaczne różnice prędkości poruszania się** – przeciętna prędkość pieszego wynosi ok. 3–5 km/h, podczas gdy prędkość rowerzysty w warunkach miejskich to 15–25 km/h, co generuje różnice rzędu 10–23 km/h; dla porównania, różnice prędkości między rowerzystami a pojazdami w strefach „Tempo 30” są istotnie mniejsze,
- **brak jednoznacznej organizacji ruchu** – wspólne użytkowanie całej szerokości drogi przez pieszych i rowerzystów skutkuje koniecznością częstego manewrowania, co obniża płynność ruchu oraz zwiększa ryzyko kolizji,
- **wysoka wrażliwość pieszych na skutki zdarzeń** – piesi, jako niechronieni uczestnicy ruchu, są szczególnie narażeni na obrażenia; dotyczy to zwłaszcza dzieci, osób starszych oraz osób o ograniczonej mobilności,
- **ograniczenia przestrzenne wynikające ze sposobu użytkowania dróg** – przemieszczanie się pieszych w grupach, a także obecność zwierząt (np. na smyczy), może istotnie ograniczać dostępne pole ruchu dla rowerzystów i wpływać na komfort oraz bezpieczeństwo przejazdu.

- **wyższe koszty utrzymania w warunkach zimowych** — ciągi pieszo-rowerowe wymagają odśnieżania i utrzymania na całej szerokości, podczas gdy ruch rowerowy na jezdni z uspokojonym ruchem korzysta z odśnieżanej nawierzchni jezdniowej.

Mając na uwadze powyższe uwarunkowania, rekomenduje się ograniczenie stosowania ciągów pieszo-rowerowych do sytuacji uzasadnionych, tj. przede wszystkim przy niskim natężeniu ruchu pieszo-rowerowego oraz w warunkach przestrzennych uniemożliwiających zastosowanie rozwiązań segregujących ruch. W pozostałych przypadkach należy dążyć do wdrażania infrastruktury rozdzielającej ruch pieszy i rowerowy lub rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu.

Podczas wizji lokalnych przeprowadzonych w ramach niniejszego opracowania zaobserwowano na ul. Partyzantów, gdzie istnieje ciąg pieszo-rowerowy przebiegającym przez teren osiedli domów jednorodzinnych, konieczność częstego ustępowania przez rowerzystów pieszym oraz inne z wymienionych problemów, co ograniczało płynność ruchu rowerowego. Analogiczna sytuacja może wystąpić na ul. Niepodległości, której otoczenie, zgodnie z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, podlega sukcesywnemu zagospodarowaniu, co będzie skutkować wzrostem natężenia ruchu pieszego.

Biorąc pod uwagę przedstawione problemy związane ze stosowaniem ciągów pieszo-rowerowych, poniżej zaprezentowano przykład ul. Niepodległości, która ilustruje opisane zagadnienie w lokalnych warunkach. Nie jest to ocena konkretnej inwestycji, lecz przykład szerszego problemu projektowego — sposobu rozdysponowania przestrzeni pasa drogowego między poszczególnych uczestników ruchu.

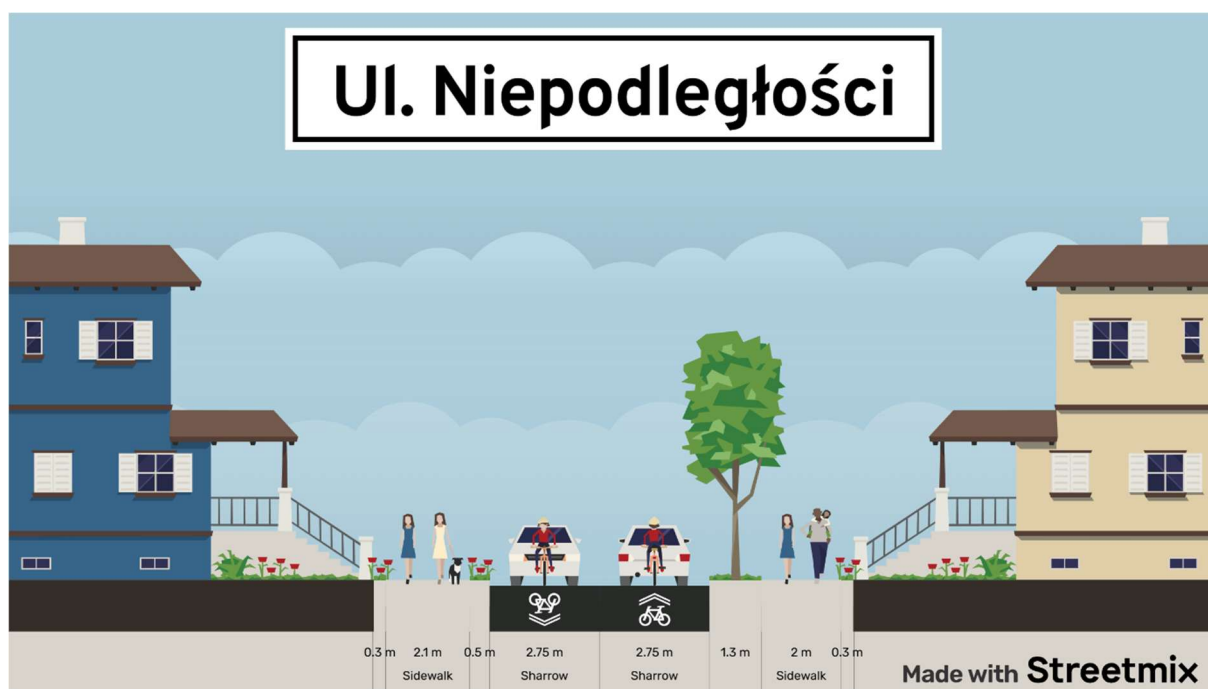
Ul. Niepodległości sklasyfikowana jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego jako KDW. Zastosowany przekrój obejmuje pas zieleni o szerokości 2,45 m, dwa pasy ruchu po 3,00 m oraz jednostronny ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,15 m, zamknięty pasem zieleni o szerokości 0,40 m.



rys. 3 – istniejący przekrój ul. Niepodległości z wykorzystaniem ciągu pieszo-rowerowego

Zgodnie z § 17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury (Dz.U.2022.1518), dla drogi klasy L standardowa szerokość pasa ruchu wynosi 2,75 m, a dla klasy D — 2,50 m. Biorąc pod uwagę klasyfikację ulicy jako KDW w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego oraz jej charakter jako przedłużenia drogi klasy D — ul. Wolności — zastosowanie węższych pasów ruchu jest w pełni uzasadnione przepisami i pozwala na wygospodarowanie przestrzeni dla obustronnych chodników oraz pasa zieleni izolacyjnej po obu stronach jezdni. Ruch rowerowy na ulicy z uspokojonym ruchem może odbywać się na zasadach ogólnych po jezdni, bez konieczności wydzielania osobnej infrastruktury rowerowej.

Proponowany przekrój alternatywny zakłada: chodnik 2,10 m, zieleń izolacyjna 0,50 m, dwa pasy ruchu po 2,75 m, pas zieleni 1,30 m, chodnik 2,00 m po stronie przeciwnej oraz obustronne bufory 0,3 m od posesji.



rys. 4 – alternatywny przekrój ul. Niepodległości z uspokojeniem ruchu, obustronnym chodnikiem i pasem zieleni

Przykład ten ilustruje szersze zagadnienie projektowe dotyczące kształtowania przekrojów ulic z uwzględnieniem potrzeb wszystkich uczestników ruchu. Zastosowanie ciągu pieszo-rowerowego jako rozwiązania kompromisowego skutkuje obniżeniem standardu obsługi każdej z grup użytkowników: piesi pozbawieni są wydzielonego chodnika, rowerzyści korzystają z przestrzeni o parametrach nieodpowiadających wymaganiom ruchu rowerowego, a zieleni izolacyjna ulega redukcji lub całkowitej eliminacji z przekroju.

Właściwym podejściem jest projektowanie przekroju ulicy od potrzeb wszystkich użytkowników — przyjęcie minimalnych dopuszczalnych szerokości pasów ruchu, a następnie świadome rozdysponowanie pozostałej przestrzeni między chodniki, zieleni i infrastrukturę rowerową dostosowaną do charakteru ulicy. Ciąg pieszo-rowerowy powinien być świadomym wyborem projektowym stosowanym w uzasadnionych przypadkach, a nie domyślnym rozwiązaniem wynikającym z braku miejsca po zaprojektowaniu jezdni.

3.5. Zgodność z przepisami i standardami

W obecnym stanie część infrastruktury rowerowej na terenie gminy Ożarów Mazowiecki odbiega od wytycznych określonych w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. (Dz.U.2022.1518)*. Analiza wskazuje na następujące obszary wymagające dalszego dostosowania i ujednolicenia:

- **ciągłość tras rowerowych (§ 40)** - w niektórych lokalizacjach, szczególnie na skrzyżowaniach, brakuje pełnej ciągłości infrastruktury rowerowej; zamiast przejazdów rowerowych stosowane jest zakończenie drogi dla rowerów (znak C-13a)

- **stosowanie ciągów pieszo-rowerowych (§ 40)** - zgodnie z przepisami rozwiązanie to rekomendowane jest w sytuacjach ograniczonej przestrzeni lub niskiego natężenia ruchu. W praktyce pojawia się ono również w nowych inwestycjach, gdzie alternatywą mogłoby być rozdzielenie ruchu lub zastosowanie uspokojenia ruchu (np. ul. Niepodległości)
- **szerokość infrastruktury (§ 42)** - na niektórych odcinkach, w tym na głównym ciągu N-S w ul. Poniatowskiego, szerokość ciągu pieszo-rowerowego nie osiąga parametrów minimalnych (3,0 m). Podobne przypadki występują również w innych częściach gminy.

Mimo braku formalnego obowiązku stosowania Standardów Infrastruktury Rowerowej opracowanych przez MBPR, ich analiza i wdrażanie powinno stanowić istotne wsparcie dla podnoszenia jakości projektowanych rozwiązań.

- **niewystarczająca skrajnia infrastruktury rowerowej** - w niektórych miejscach droga dla rowerów prowadzona jest bezpośrednio przy krawężniku jezdni, bez zachowania zalecanej skrajni 0,5 m, co obniża komfort i poczucie bezpieczeństwa użytkowników oraz utrudnia wykonywanie manewrów, szczególnie podczas skrętów na skrzyżowaniach i przejazdach rowerowych
- **dobór typu infrastruktury do charakteru ulicy** - na ulicach o ruchu uspokojonym (strefy 30) stosowane są ciągi pieszo-rowerowe, mimo że warunki sprzyjają prowadzeniu ruchu rowerowego w jezdni i wydzieleniu pełnowartościowej przestrzeni dla pieszych. Przykładowo, na ul. Niepodległości zastosowano szeroką jezdnię i ciąg pieszo-rowerowy, podczas gdy możliwe było zastosowanie węższej jezdni i obustronnych chodników, lepiej odpowiadających funkcji ulicy.
- **niweleta i uskoki** - w wybranych punktach (skrzyżowania, przejazdy rowerowe, połączenia z jezdnią) występują różnice wysokości przekraczające zalecane wartości, co może obniżać komfort przejazdu.

3.6. Jakość nawierzchni

Większość infrastruktury rowerowej wykonana jest z kostki brukowej. Rozwiązanie to może obniżać komfort jazdy rowerem z powodu większego oporu co przyczynia się do zwiększonego wysiłku oraz mniejszych prędkości, jak i nierówności występujących w tego rodzaju nawierzchni.

Jak wynika z raportu *UPI-Bericht 41*, nawierzchnie z kostki brukowej generują istotnie większe opory toczenia niż asfalt.

W zależności od rodzaju kostki oraz stanu technicznego:

- kostka bezfazowa powoduje wzrost oporów o ok. **20–40%**,
- kostka fazowana o ok. **30–50%**.

Należy również zaznaczyć, że nawierzchnia z kostki brukowej generuje wyższy poziom hałasu niż nawierzchnia bitumiczna.

3.7. Powiązania z układem lokalnym

W projektach infrastruktury rowerowej wzdłuż głównych korytarzy (m.in. DK92) występuje systemowy problem niewystarczającego powiązania drogi dla rowerów z przyległą siecią ulic lokalnych. Mimo przebiegu trasy w sąsiedztwie ulic takich jak Cicha, Kapucka czy Zamoyskiego, często brakuje czytelnych i bezpiecznych punktów włączenia ruchu rowerowego na skrzyżowaniach i zjazdach.

W odniesieniu do koncepcji DK92 zagadnienie to było przedmiotem uwag Mazowieckiego Biura Planowania Regionalnego w Warszawie, które wskazywało na konieczność zapewnienia lepszej integracji trasy z układem lokalnym, w szczególności poprzez powiązania skrzyżowań i dostępność z ulic niższych klas.

Problem ten ma charakter systemowy i dotyczy nie pojedynczych rozwiązań projektowych, lecz sposobu projektowania powiązań między trasami głównymi a siecią lokalną, co wpływa na rzeczywistą funkcjonalność infrastruktury rowerowej jako spójnego systemu.

3.8. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

W latach 2018–2024 na terenie gminy Ożarów Mazowiecki odnotowano łącznie 91 zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, z czego 42 miały miejsce na obszarze miejskim, a 49 na obszarze wiejskim. Najczęściej występującym rodzajem zdarzeń były zderzenia boczne na jezdni spowodowane nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu.

Struktura odnotowanych zdarzeń wskazuje, że znaczna część zagrożeń dla rowerzystów występuje w miejscach, gdzie ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym lub na skrzyżowaniach. Może to świadczyć o potrzebie dalszego rozwoju spójnej infrastruktury rowerowej oraz stosowania rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo, takich jak właściwie projektowane przejazdy rowerowe, uspokojenie ruchu czy wyraźna separacja ruchu rowerowego od samochodowego tam, gdzie jest to uzasadnione.

Choć w analizowanym okresie nie odnotowano zdarzeń skutkujących ofiarami śmiertelnymi ani ciężkimi obrażeniami, dalszy rozwój zabudowy, wzrost liczby mieszkańców oraz rosnące natężenie ruchu samochodowego i rowerowego mogą prowadzić do zwiększenia liczby zdarzeń drogowych, jeśli rozwój infrastruktury nie będzie prowadzony w sposób systemowy i uwzględniający potrzeby wszystkich uczestników ruchu. Z tego względu poprawa bezpieczeństwa powinna stanowić jeden z podstawowych celów planowania i realizacji inwestycji rowerowych.

Wskazane powyżej problemy mają charakter systemowy i wymagają kompleksowego podejścia, wykraczającego poza punktowe inwestycje

4. Cele koncepcji

4.1. Cel główny

Celem głównym koncepcji jest opracowanie i wdrożenie spójnego planu rozwoju infrastruktury rowerowej w gminie Ożarów Mazowiecki, obejmującego określenie przebiegu tras priorytetowych, standardów technicznych oraz kolejności realizacji inwestycji, umożliwiającego stopniowe przekształcenie istniejącej, fragmentarycznej infrastruktury w funkcjonalną, bezpieczną i ciągłą sieć rowerową.

Celem nadrzędnym jest stworzenie warunków umożliwiających rowerowi pełnienie realnej funkcji transportowej w codziennych podróżach mieszkańców w szczególności do szkół, pracy, usług oraz węzłów transportu publicznego oraz zwiększenie udziału ruchu rowerowego w ogólnym podziale modalnym gminy.

4.2. Cele szczegółowe

Cele szczegółowe obejmują działania inwestycyjne, jakościowe oraz organizacyjne, których realizacja umożliwi stopniowe przekształcenie istniejącej, fragmentarycznej infrastruktury w spójną sieć rowerową. Są one zgodne ze Strategią Rozwoju Gminy Ożarów Mazowiecki w zakresie budowy sieci szkieletowej dróg rowerowych, jednocześnie uszczegóławiając i rozszerzając jej założenia o dodatkowe priorytety, takie jak uspokojenie ruchu, poprawa oznakowania czy integracja z transportem publicznym.

	Kierunek działania	Oczekiwane rezultaty	Wskaźnik osiągnięcia + kierunek zmian
C1	Budowa spójnej sieci dróg rowerowych zgodnych z wojewódzkimi standardami	• zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego; • redukcja emisji zanieczyszczeń; • przeniesienie ruchu rowerowego na wyznaczoną infrastrukturę; • wzmocnienie potencjału turystyki rowerowej	• Łączna długość dróg rowerowych, pasów dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych [km] ↑ wzrost • Liczba wybudowanych parkingów i wiat rowerowych [szt.] ↑ wzrost

C2	Uzupełnienie brakujących łączników sieci rowerowej	• likwidacja wyspowego charakteru infrastruktury; • umożliwienie ciągłych przejazdów rowerowych przez gminę	• Długość zrealizowanych odcinków łącznikowych [km] ↑ wzrost • Długość brakujących połączeń w sieci [km] ↓ spadek
C3	Poprawa bezpieczeństwa — właściwe zakończenia infrastruktury i włączenia do ruchu	• eliminacja niebezpiecznych zakończeń dróg rowerowych; • poprawa bezpieczeństwa rowerzystów w miejscach włączania do jezdni	• Liczba odcinków pozbawionych prawidłowego zakończenia lub włączenia [szt.] ↓ spadek • Liczba wybudowanych wyniesionych przejazdów rowerowych [szt.] ↑ wzrost
C4	Dostosowanie infrastruktury do obowiązujących przepisów	• zapewnienie zgodności szerokości dróg i ciągów z Rozporządzeniem MI (Dz.U.2022.1518); • poprawa komfortu i bezpieczeństwa użytkowników	• Długość odcinków niezgodnych z przepisami [km] ↓ spadek • Udział odcinków zgodnych z normami w łącznej sieci [%] ↑ wzrost
C5	Poprawa jakości nawierzchni dróg rowerowych	• zwiększenie komfortu jazdy; zmniejszenie ryzyka upadków na nierównej kostce; • zachęcenie nowych użytkowników do jazdy rowerem	• Udział nawierzchni bitumicznej w łącznej sieci [%] ↑ wzrost • Długość odcinków z nawierzchnią kostki brukowej wymagających modernizacji [km] ↓ spadek
C6	Integracja sieci rowerowej z transportem publicznym	• ułatwienie kombinowanych podróży rower+kolej/autobus; • zwiększenie dostępności stacji i przystanków dla rowerzystów	• Liczba węzłów komunikacyjnych wyposażonych w infrastrukturę rowerową [szt.] ↑ wzrost • Długość infrastruktury rowerowej zapewniającej dojazd do węzłów komunikacyjnych [km] ↑ wzrost
C7	Przyjęcie i stosowanie standardów projektowo-wykonawczych	• ujednolicenie jakości nowo powstającej infrastruktury; • uniknięcie błędów projektowych powtarzanych w istniejącej sieci	• Przyjęcie gminnych standardów projektowych [tak/nie] tak • Udział nowych inwestycji zgodnych ze standardami [%] ↑ wzrost

			Długość odcinków istniejącej infrastruktury dostosowanych do standardów [km] ↑ wzrost
C8	Wdrożenie systemu roweru miejskiego (bike-sharing)	- zwiększenie dostępności transportu rowerowego dla mieszkańców bez własnego roweru; - odciążenie transportu samochodowego w gminie; - zapewnienie rozwiązania "ostatniej mili" — uzupełnienie połączeń między węzłami komunikacyjnymi a miejscem zamieszkania/pracy	- Liczba stacji roweru miejskiego [szt.] ↑ wzrost - Liczba dostępnych rowerów w systemie [szt.] ↑ wzrost - Liczba stacji roweru miejskiego zlokalizowanych przy węzłach komunikacyjnych [szt.] ↑ wzrost - Liczba wypożyczeń rowerów [szt.] ↑ wzrost
C9	Wdrożenie systemu informacji rowerowej	- ułatwienie poruszania się po sieci rowerowej dla nowych użytkowników; - promocja tras rowerowych wśród mieszkańców i turystów; - zwiększenie rozpoznawalności i atrakcyjności sieci rowerowej gminy.	- Opracowanie systemu informacji rowerowej [tak/nie] tak - Liczba tablic i drogowskazów systemu informacji rowerowej [szt.] ↑ wzrost
C10	Ograniczenie stosowania ciągów pieszo-rowerowych w terenie zabudowy	- zmniejszenie konfliktów między pieszymi a rowerzystami; - poprawa bezpieczeństwa i komfortu obu grup użytkowników	- Udział dróg dla rowerów i pasów (kontrapasów) rowerowych w łącznej sieci [%] ↑ wzrost - Długość odcinków przekształconych z ciągów pieszo-rowerowego w drogę dla rowerów, drogę dla pieszych, pasy rowerowe i strefy uspokojonego ruchu [km] ↑ wzrost
C11	Rozwój stref i rozwiązań uspokojenia ruchu drogowego jako uzupełnienie sieci rowerowej	- poprawa bezpieczeństwa rowerzystów na ulicach bez wydzielonej infrastruktury - uzupełnienie ciągłości sieci rowerowej na odcinkach, gdzie budowa wydzielonej infrastruktury jest niemożliwa lub nieuzasadniona	- Łączna długość ulic z ruchem uspokojonym [km] ↑ wzrost - Liczba wprowadzonych rozwiązań uspokojenia ruchu m.in. wyniesione skrzyżowania i przejścia dla pieszych, szlaki i zwężenie jezdni [szt.] ↑ wzrost

		ekonomicznie • stworzenie warunków do bezpiecznej jazdy dla szerszej grupy użytkowników, w tym dzieci i seniorów	
C12	Zwiększenie udziału podróży rowerowych w ogólnej liczbie podróży	• realna zmiana nawyków transportowych mieszkańców na korzyść roweru • odciążenie układu drogowego i zmniejszenie liczby podróży samochodowych • poprawa jakości powietrza i zmniejszenie hałasu w obszarze zabudowanym • poprawa zdrowia publicznego poprzez wzrost aktywności fizycznej mieszkańców	• Udział podróży rowerowych w podziale modalnym [%] ↑ wzrost • Liczba rowerzystów mierzonych w punktach pomiarowych [os./dobę] ↑ wzrost • Liczba wypożyczeń rowerów w systemie roweru miejskiego [szt.] ↑ wzrost

5. Proponowane rozwiązania

5.1. Rozwiązania ogólne

Poniższe rozwiązania mają charakter ogólny i dotyczą całości infrastruktury rowerowej w gminie Ożarów Mazowiecki. Ich wdrożenie stanowi warunek skutecznej realizacji rozwiązań szczegółowych opisanych w podrozdziale 5.2.

5.1.1 Przyjęcie standardów projektowo-wykonawczych

Podstawowym warunkiem poprawy jakości infrastruktury rowerowej jest przyjęcie i konsekwentne stosowanie gminnych standardów projektowo-wykonawczych, obejmujących minimalne szerokości dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, wymagania dotyczące skrajni poziomej i pionowej, dopuszczalne nawierzchnie, wymagania dotyczące oznakowania poziomego i pionowego, zasady projektowania skrzyżowań i przejazdów rowerowych oraz standardy włączy infrastruktury rowerowej do jezdni.

Strategia Rozwoju Gminy zawiera już podział infrastruktury rowerowej względem prędkości i natężenia ruchu oraz wymagania dotyczące nawierzchni, przez co gminne standardy projektowo-wykonawcze będą ich naturalnym przedłużeniem i uszczegółowieniem.

Jednocześnie rekomenduje się, aby gminne standardy projektowo-wykonawcze były spójne z dobrymi praktykami stosowanymi w innych jednostkach samorządu terytorialnego, w szczególności w Warszawie oraz w Mazowieckim Biurze Planowania Regionalnego, gdzie opracowano kompleksowe standardy infrastruktury rowerowej obowiązujące odpowiednio na poziomie miejskim i ponadlokalnym (wojewódzkim). Adaptacja sprawdzonych rozwiązań oraz ich dostosowanie do lokalnych uwarunkowań może istotnie przyczynić się do podniesienia jakości, spójności oraz czytelności systemu tras rowerowych w gminie.

Gmina Ożarów Mazowiecki ma przy tym szansę wdrażać rozwiązania odpowiadające najnowszym trendom projektowania infrastruktury rowerowej, rozwijając i uzupełniając standardy stosowane obecnie w wielu polskich miastach. Standardy warszawskie oraz MBPR dopuszczają stosowanie separatorów fizycznych przy pasach rowerowych — niniejsza koncepcja rekomenduje traktowanie tego rozwiązania nie jako wyjątku, lecz jako standardu.

W szczególności dotyczy to ograniczania stosowania niechronionych pasów rowerowych na ulicach o większym natężeniu ruchu i prędkości oraz wprowadzania rozwiązań zwiększających poziom bezpieczeństwa, takich jak pasy rowerowe fizycznie odseparowane od ruchu samochodowego poprzez separatory, słupki lub pas parkingowy (tzw. protected bike lanes).

Podejście to wpisuje się w zasadę 8-80: dobrze zaprojektowana infrastruktura rowerowa powinna być bezpieczna i komfortowa zarówno dla ośmiolatka, jak i dla osiemdziesięciolatka, niezależnie od doświadczenia, kondycji fizycznej czy poziomu odwagi. Infrastruktura spełniająca ten standard przyciąga do roweru osoby, które dotychczas rezygnowały z jazdy ze względu na poczucie zagrożenia w ruchu drogowym, realnie zwiększając udział podróży rowerowych.

Gmina Ożarów Mazowiecki, jako gmina rozwijająca się w bezpośrednim sąsiedztwie Warszawy, ma szansę stać się przykładem konsekwentnego wdrażania wysokich standardów infrastruktury rowerowej w gminie podmiejskiej, pokazując, że wysokiej jakości, bezpieczna infrastruktura rowerowa jest możliwa również poza dużymi ośrodkami miejskimi.

Przyjęcie standardów powinno objąć również inwestycje realizowane przez zewnętrznych zarządców dróg na terenie gminy, poprzez odpowiednie zapisy w opiniach i uzgodnieniach.

5.1.2 Modernizacja istniejącej infrastruktury

Część istniejącej infrastruktury rowerowej wymaga modernizacji niezależnie od przyjętych standardów. Dotyczy to w szczególności:

- wymiany nawierzchni z kostki brukowej na bitumiczną
- likwidacji uskoków i nierówności nawierzchni, stanowiących zagrożenie dla rowerzystów i zmniejszające ich komfort,

- przebudowy lub uzupełnienia zakończeń infrastruktury rowerowej, które obecnie kończą się znakiem bez włączenia do jezdni

Modernizacja powinna być prowadzona priorytetowo na odcinkach o największym natężeniu ruchu rowerowego oraz na trasach stanowiących część planowanej sieci szkieletowej.

5.1.3 Planowanie przestrzenne i rezerwy terenowe

Skuteczna rozbudowa infrastruktury rowerowej wymaga uwzględnienia potrzeb rowerzystów już na etapie planowania przestrzennego, przed podjęciem decyzji o przebiegu i przekroju nowych ulic. Proponuje się, aby dokumenty planistyczne gminy (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) przewidywały w liniach rozgraniczających ulic rezerwy terenowe obejmujące:

- jezdnię,
- obustronne chodniki,
- pas zieleni izolacyjnej
- oraz infrastrukturę rowerową; jednostronną lub dwustronną w przypadkach gdy wymaga tego prognozowane natężenie ruchu lub klasa drogi.

Tam gdzie szerokość pasa drogowego jest ograniczona, nie zawsze konieczne jest wydzielenie osobnej infrastruktury rowerowej. Alternatywą mogą być rozwiązania organizacyjne zmniejszające wymagania przestrzenne przy zachowaniu funkcji rowerowej ulicy np. strefy zamieszkania i strefy tempo 30 na ulicach lokalnych o niskim natężeniu ruchu, oraz ulice jednokierunkowe z kontraruchem rowerowym, umożliwiające obsługę ruchu rowerowego w obu kierunkach bez konieczności wydzielania dodatkowego pasa. Rozwiązania te pozwalają na zmniejszenie wymaganych rezerw terenowych w dokumentach planistycznych, co przekłada się bezpośrednio na niższe koszty budowy i utrzymania dróg, większe możliwości zagospodarowania przyległych terenów oraz poprawę ładu przestrzennego. Ulica węższa, spokojniejsza, z zielenią i infrastrukturą rowerową sprzyja powstawaniu przyjaznych przestrzeni miejskich, w przeciwieństwie do szerokich arterii podporządkowanych wyłącznie przepustowości ruchu samochodowego.

Uwzględnienie rezerw i rozwiązań alternatywnych już na etapie planowania jest znacznie tańsze i skuteczniejsze niż późniejsze próby wciśnięcia infrastruktury rowerowej w istniejący pas drogowy kosztem zieleni, chodnika lub miejsc parkingowych.

5.1.4 System roweru miejskiego

Wdrożenie systemu roweru miejskiego (bike-sharing) stanowi istotny element rozwoju zrównoważonego systemu transportowego, pełniący funkcję uzupełniającą wobec infrastruktury rowerowej oraz transportu zbiorowego. Rozwiązanie to zwiększa dostępność transportu rowerowego dla mieszkańców nieposiadających własnego roweru, jak również dla osób dojeżdżających do gminy z zewnątrz. System przyczynia się do obniżenia barier wejścia w codzienne

korzystanie z roweru poprzez eliminację konieczności jego zakupu, przechowywania oraz serwisowania, a także wspiera realizację podróży na tzw. „ostatniej mili”.

Kluczowym założeniem wdrożenia systemu powinna być jego integracja funkcjonalna i operacyjna z systemem Veturilo obsługującym Warszawę. Istotnym elementem integracji powinno być wprowadzenie możliwości swobodnego wypożyczania i zwrotu rowerów pomiędzy systemami, w tym pozostawiania rowerów gminnych na stacjach w Warszawie oraz rowerów systemu Veturilo na terenie gminy, co znacząco usprawni codzienne dojazdy międzygminne.

Warto zaznaczyć, że w gminie Ożarów Mazowiecki w 2019 r. funkcjonował pilotażowy system roweru miejskiego „OzBike”. Jego głównym ograniczeniem była niewielka liczba stacji oraz ich nieoptymalne rozmieszczenie (cztery lokalizacje: Urząd Miejski, Starostwo Powiatowe, Park Ołtarzewski oraz Dom Kultury w Józefowie), co istotnie ograniczało dostępność systemu w codziennych podróżach, zwłaszcza w relacji do stacji kolejowych. Dodatkowo system nie był zintegrowany z Veturilo, co utrudniało dojazdy do Warszawy. Pomimo tych ograniczeń odnotowano 134 wypożyczenia o łącznym czasie blisko 57 godzin i dystansie 416 km w terminie około dwóch tygodni, co wskazuje na istniejący popyt.

Lokalizacja stacji roweru miejskiego powinna uwzględniać przede wszystkim węzły transportu zbiorowego (w szczególności stacje i przystanki kolejowe), główne przystanki komunikacji publicznej, placówki oświatowe, obiekty użyteczności publicznej oraz obszary o wysokim natężeniu ruchu pieszko-rowerowego

Wdrożenie systemu powinno zostać poprzedzone szczegółową analizą zasadności ekonomicznej i operacyjnej, obejmującą m.in. określenie optymalnej liczby stacji i rowerów, analizę potencjalnego popytu oraz identyfikację możliwych źródeł finansowania zewnętrznego, w tym środków Unii Europejskiej przeznaczonych na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej. Rekomenduje się etapową realizację systemu, umożliwiającą jego stopniowe skalowanie oraz optymalizację kosztów funkcjonowania.

5.1.5 Rozwiązania na ulicach bez wydzielonej infrastruktury rowerowej

Na ulicach, na których realizacja wydzielonej infrastruktury rowerowej jest niemożliwa, nieefektywna przestrzennie lub nieuzasadniona ekonomicznie, rekomenduje się wdrożenie rozwiązań organizacyjnych zwiększających bezpieczeństwo oraz komfort ruchu rowerowego. W szczególności wskazuje się na:

- **Śluzy rowerowe** - stosowane na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną, umożliwiające rowerzystom zajęcie pozycji przed pojazdami silnikowymi przed zmianą sygnału, co poprawia ich widoczność oraz bezpieczeństwo,

- **Oznakowanie typu „sierżant rowerowy” (P-27)** - wprowadzane w pasie ruchu w celu wskazania preferowanego toru jazdy rowerzystów oraz podkreślenia współdzielenia jezdni przez różne grupy użytkowników,



rys. 5 - oznakowanie typu „Sierżant rowerowy” (P-27)

- **Kontraruch rowerowy** - dopuszczany na ulicach jednokierunkowych o uspokojonym ruchu, umożliwiając poruszanie się rowerzystów w kierunku przeciwnym do ogólnej organizacji ruchu, bez konieczności realizacji kosztownych inwestycji infrastrukturalnych.
- **Progi zwalniające wyspowe** – stosowane na ulicach, na których ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych, pozwalają ograniczyć prędkość pojazdów silnikowych, jednocześnie umożliwiając kierującym rowerami ominięcie wyniesionej części progu, co zwiększa komfort ich jazdy.

Rozwiązania te charakteryzują się relatywnie niskimi kosztami wdrożenia oraz krótkim czasem realizacji, dzięki czemu mogą stanowić efektywne uzupełnienie docelowej sieci infrastruktury rowerowej, zwłaszcza w okresie przejściowym jej rozwoju.

5.1.6 Edukacja i promocja ruchu rowerowego

Rozbudowa infrastruktury rowerowej przyniesie pełne efekty jedynie przy jednoczesnej zmianie nawyków i świadomości uczestników ruchu drogowego. Kluczowym problemem jest powszechne korzystanie przez rowerzystów z chodników, mimo że jazda rowerem po chodniku jest co do zasady niedozwolona na mocy art. 33 Ustawy Prawo o ruchu drogowym i dopuszczalna jedynie wyjątkowo - m.in. przy braku infrastruktury rowerowej i dopuszczalnej prędkości pojazdów powyżej 50 km/h. Na ulicach lokalnych z ograniczeniem np. do 30 km/h, rowerzysta jest zobowiązany korzystać z jezdni.

W związku z powyższym proponuje się:

- **Zajęcia edukacyjne w szkołach** - obejmujące przepisy ruchu drogowego dotyczące rowerzystów, prawa i obowiązki rowerzysty na jezdni oraz zasady bezpiecznej jazdy, realizowane we współpracy z policją lub strażą miejską w ramach zajęć z zakresu karty rowerowej i wychowania komunikacyjnego,
- **Patrole edukacyjne straży miejskiej** - prowadzone w terenie, nastawione na informowanie rowerzystów o przepisach, a nie na działania mandatowe, szczególnie w okresie wiosenno-letnim,
- **Kampanię informacyjną** - skierowaną do mieszkańców poprzez lokalne media, stronę internetową gminy oraz media społecznościowe, promującą jazdę rowerem po jezdni jako bezpieczną i zgodną z prawem alternatywę dla chodnika.

5.1.7 Konsultacje społeczne przy projektowaniu infrastruktury rowerowej i drogowej

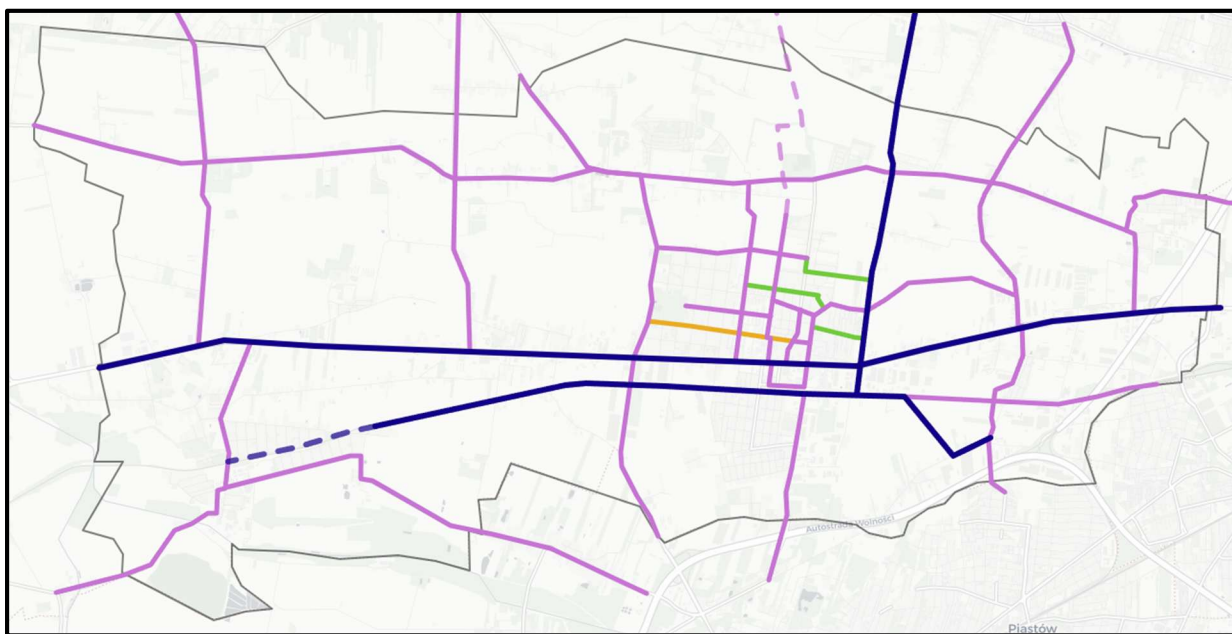
Zaleca się wprowadzenie obowiązku przeprowadzania konsultacji społecznych przy projektowaniu infrastruktury rowerowej oraz w przypadku istotnych inwestycji drogowych i zmian organizacji ruchu. Konsultacje powinny odbywać się po opracowaniu projektu koncepcyjnego, a przed złożeniem wniosku o pozwolenie na budowę lub zatwierdzeniem organizacji ruchu.

Doświadczenia samorządów wskazują, że włączenie mieszkańców oraz użytkowników infrastruktury na wczesnym etapie pozwala na identyfikację błędów koncepcyjnych, takich jak nieprawidłowe włączenia do ruchu, niewystarczająca szerokość, konflikty z istniejącą infrastrukturą czy niewłaściwy dobór nawierzchni. Ich eliminacja na etapie projektowym jest znacznie tańsza i łatwiejsza niż wprowadzanie zmian po zakończeniu inwestycji.

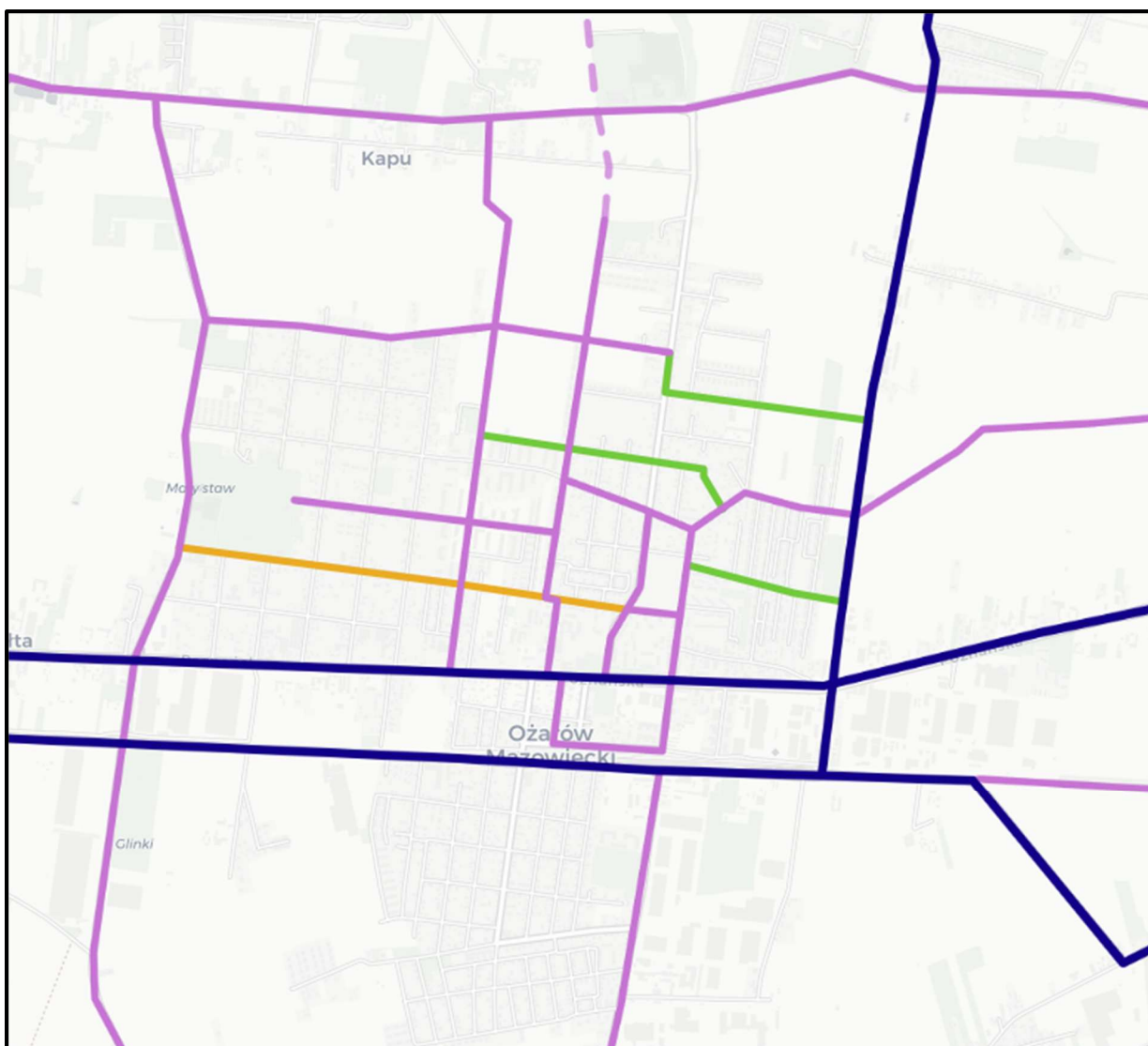
Konsultacje powinny obejmować co najmniej publiczne udostępnienie projektu koncepcyjnego, możliwość zgłaszania uwag (w tym elektronicznie) oraz organizację spotkania konsultacyjnego z udziałem projektanta i przedstawicieli gminy.

Kluczowym działaniem jest opracowanie i wdrożenie *Gminnego Standardu Konsultacji Społecznych*, który określi jednolite zasady prowadzenia konsultacji nie tylko dla inwestycji drogowych i rowerowych, ale również innych istotnych działań wpływających na przestrzeń publiczną.

5.2. Proponowana sieć rowerowa na rok 2034



rys. 6 – proponowana sieć rowerowa gminy Ożarów Mazowiecki — schemat poglądowy



rys. 6.1 – proponowana sieć rowerowa gminy Ożarów Mazowiecki — schemat poglądowy, zbliżenie na obszar miejski

Legenda:

- Trasy główne
- Trasy uzupełniające
- Trasy lokalne
- Uspokojenie ruchu
- ■ ■ Orientacyjny przebieg

Przedstawiona mapa ilustruje proponowany układ sieci rowerowej gminy Ożarów Mazowiecki. Sieć opiera się na dwóch głównych ośiach: równoleżnikowej wzdłuż DK 92 i linii kolejowej oraz południkowej wzdłuż drogi powiatowej ul. Strzykulskiej, uzupełnionych o trasy lokalne obsługujące obszar zabudowany centrum Ożarowa Mazowieckiego. Trasy uzupełniające zapewniają połączenia centrum gminy z innymi jej miejscowościami oraz integrację z głównymi korytarzami ruchu.

Przedstawiony przebieg tras ma charakter orientacyjny i koncepcyjny. Ostateczny przebieg powinien zostać określony na etapie opracowania docelowej Koncepcji Rozwoju Sieci Rowerowej po przeprowadzeniu analiz technicznych, własnościowych, ruchowych, środowiskowych oraz ekonomicznych. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się zmianę przebiegu tras przy zachowaniu celów funkcjonalnych sieci.

Zaleca się następujące standardy realizacji tras w zależności od ich kategorii:

- **Trasy główne** powinny zapewniać pełną separację ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego poprzez zastosowanie wydzielonych dróg dla rowerów o zwiększonej szerokości, wynoszącej co najmniej 3,0–3,5 m. Na odcinkach przebiegających wzdłuż ulic o dużym natężeniu ruchu zaleca się stosowanie fizycznej ochrony pasa rowerowego poprzez separatory, słupki lub wyniesioną nawierzchnię (protected bike lanes), zgodnie z zasadą 8-80.
- **Trasy uzupełniające** powinny być realizowane jako drogi dla rowerów w obszarze zabudowanym, natomiast poza obszarem zabudowanym dopuszcza się stosowanie ciągów pieszo-rowerowych, o ile prognozy ruchu pieszego i warunki lokalne nie wskazują na konieczność segregacji. Dopuszcza się również stosowanie pasów rowerowych oraz kontrapasów rowerowych na ulicach jednokierunkowych, lub elementy uspokojenia ruchu w trudnych warunkach.
- **Trasy lokalne** mogą być realizowane jako pasy rowerowe, kontrapasy na ulicach jednokierunkowych lub drogi dla rowerów, w zależności od dostępnej szerokości pasa drogowego i natężenia ruchu. Dopuszcza się ruch rowerowy na zasadach ogólnych na ulicach z uspokojonym ruchem.
- **Obszary uspokojenia ruchu** powinny być kształtowane poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych ograniczających prędkość i natężenie ruchu samochodowego, w tym wyniesionych skrzyżowań i przejść dla pieszych, szykan, zwężeń jezdni oraz organizacji parkowania na jezdni. Docelowa prędkość projektowa w tych obszarach nie powinna przekraczać 30 km/h.

Do głównych proponowanych tras należą:

- **Droga dla rowerów wzdłuż linii kolejowej i ul. Topolowej** stanowiąca alternatywę dla trasy wzdłuż DK 92, przebiegająca przez tereny w większości niezabudowane i łącząca okoliczne miejscowości z centrum gminy. Trasa ta, dzięki oddaleniu od głównych arterii, spełniać może funkcję zarówno komunikacyjną jak i rekreacyjną.
- **Droga dla rowerów wzdłuż ul. Strzykulskiej** jako główna oś północ–południe, łącząca gminę Ożarów Mazowiecki z gminą Stare Babice. Trasa przebiega w przeważającej części przez tereny niezabudowane, co umożliwia wyznaczenie niezbędnych rezerw terenowych bez konieczności kosztownych wykupów gruntów. Dodatkowym argumentem za jej

realizacją jest planowane osiedle w obszarze „0011”, dla którego trasa stanowiłaby główne połączenie rowerowe z resztą gminy.

Wyzwaniem jest przebieg przez miejscowość Piotrkówek Mały, gdzie wąski pas drogowy uniemożliwia wyznaczenie drogi dla rowerów w ramach istniejącego przekroju. Zaleca się w tym miejscu wyznaczenie lokalnego układu drogowego, w którym droga dla rowerów pełniłaby funkcję obwodnicy miejscowości, zapewniając ciągłość trasy.

Wybór trasy uzasadniają korzystne warunki terenowe opisane powyżej, jej położenie w sąsiedztwie terenów już zurbanizowanych oraz planowanych pod dalszy rozwój, a także bliskość Warszawy umożliwiająca obsługę ruchu ponadlokalnego, w tym połączenia z gminą Stare Babice. Dodatkowym czynnikiem jest ograniczona możliwość wyznaczenia alternatywnych tras jako głównej osi północ-południe, wynikająca z uwarunkowań przestrzennych pozostałych korytarzy.

- **Trasa wzdłuż ul. Kapuckiej** stanowiąca oś północ-południe w obszarze miejskim, obsługującą ruch lokalny, międzyosiedlowy czy wewnątrzgminny. Ze względu na intensywność zabudowy i wzmożony ruch pieszy zaleca się realizację w formie dróg dla rowerów lub pasów rowerowych, a w miejscach gdzie warunki terenowe to uniemożliwiają - zastosowanie uspokojenia ruchu.
- **Korytarz ul. Piłsudskiego-Mazowieckiej** jako trasa dojazdowa do Parku Ołtarzewskiego, łącząca centrum gminy z terenami rekreacyjnymi. Warto zaznaczyć, że ul. Mazowiecka cechuje się niskim natężeniem ruchu, a spójna siatka ulic osiedla Ołtarzew zezwala na wprowadzenie proponowanej trasy na tej ulicy. Pomimo relatywnie korzystnych warunków do prowadzenia ruchu rowerowego w jezdni ogólnej, trasa ta powinna być uwzględniona w koncepcji wydzielonej infrastruktury rowerowej, ze względu na jej znaczenie w obsłudze ruchu rekreacyjnego oraz dojazdów do Szkoły Podstawowej nr 2, co wskazuje na potrzebę zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i separacji ruchu. Trasa była już w przeszłości postulowana przez zarząd osiedla Zientarówka.
- **Droga rowerowa w projektowanym Ożarowskim Parku Linearnym** na przedłużeniu ul. Szkolnej, wraz z przedłużeniem na północ w kierunku Kampinoskiego Parku Narodowego, stanowiąca zarówno trasę rekreacyjną jak i element spójnej sieci rowerowej. Obecne koncepcje trasy zakładają połączenie z ciągiem pieszo-rowerowym na ul. Poniatowskiego. Ze względu na ograniczoną szerokość tej drogi oraz jej parametry techniczne, zasadne wydaje się rozważenie wydzielenia odrębnej drogi rowerowej w kierunku ul. Sochaczewskiej.

- **Przedłużenie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Nadbrzeżnej** przez ul. Wschodzącego Słońca wzdłuż Kanału Ożarowskiego, stanowiące alternatywną trasę dojazdową do Warszawy oraz trasę rekreacyjną o wysokim potencjale turystycznym.
- **Likwidacja ciągu pieszo-rowerowego na większości ul. Poniatowskiego** z powodu braku możliwości dostosowania do wymaganych standardów bez znacznej wycinki zieleni
- **Modernizacja i uzupełnienie infrastruktury rowerowej wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych** poprzez budowę lub modernizację ciągów pieszo-rowerowych i dróg dla rowerów, realizowaną we współpracy z właściwymi zarządcami dróg.

Proponowany układ tras wyznaczono na podstawie analizy uwarunkowań przestrzennych, istniejących i prognozowanych kierunków oraz natężeń ruchu oraz lokalizacji głównych generatorów podróży, takich jak szkoły, stacje kolejowe, obiekty usługowe i tereny rekreacyjne. Celem koncepcji jest stworzenie spójnej i funkcjonalnej sieci rowerowej umożliwiającej codzienne podróże pomiędzy centrum Ożarowa Mazowieckiego, osiedlami oraz miejscowościami gminy.

Przebieg tras uwzględnia również planowane kierunki rozwoju zabudowy, możliwość integracji z transportem publicznym oraz istniejące ograniczenia terenowe i techniczne. W miarę możliwości preferowano korytarze umożliwiające realizację infrastruktury o wysokim standardzie technicznym przy ograniczonej ingerencji w istniejącą zabudowę i zielen.

Przyjęty układ opiera się na hierarchii tras głównych, uzupełniających i lokalnych, co pozwala dostosować rozwiązania infrastrukturalne do funkcji poszczególnych połączeń oraz zapewnić zarówno obsługę codziennych podróży, jak i ruchu rekreacyjnego.

5.3. Rozwiązania szczegółowe

Poniższa tabela zawiera wykaz szczegółowych interwencji, uzupełniających rozwiązania ogólne opisane w podrozdziale 5.1 oraz proponowane trasy przedstawione w podrozdziale 5.2. Obejmuje ona w szczególności krótkie odcinki i punktowe rozwiązania o wysokim znaczeniu dla spójności sieci, których realizacja nie wymaga rozbudowanych analiz ani znacznych nakładów finansowych.

Lokalizacja	Propozycja	Uzasadnienie
Ul. Floriana (Partyzantów– Nadbrzeżna)	Budowa łącznika drogi dla rowerów, długość ok. 140 m	Domknięcie sieci rowerowej. Połączenie istniejącej drogi dla

		rowerów na ul. Nadbrzeżnej z planowaną drogą dla rowerów na ul. Floriana
Ul. Szkolna (Dmowskiego–Nadbrzeżna)	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego z kontrapasem rowerowym oraz wyniesionych skrzyżowań	Uspokojenie ruchu samochodowego i likwidacja funkcji tranzytowej ulicy przy zachowaniu dwukierunkowego ruchu rowerowego. Przystosowanie pod dalsze inwestycje i ciągłość tras tj. Ożarowski Park Linearny oraz ciąg pieszo-rowerowy przy szkole podstawowej
Ul. Dmowskiego	Wyniesienie skrzyżowań z ul. Szkolną i łącznikiem ul. Sikorskiego, budowa wyniesionego przejścia dla pieszych, zwężenie jezdni poprzez szykany lub zmianę organizacji parkowania	Uspokojenie ruchu samochodowego na trasie dojścia do szkoły podstawowej. Obecnie na ul. Dmowskiego od ul. Szkolnej do ronda, (300m) jedyna forma uspokojenia ruchu to pojedynczy próg zwalniający
Ul. Sikorskiego (odcinek zachodni)	Budowa drogi dla rowerów lub przebudowa nawierzchni	Istniejąca nawierzchnia z płyt ażurowych stanowi istotne utrudnienie dla ruchu rowerowego
Ul. Sikorskiego, Wybickiego oraz ulice przyległe	Przekształcenie w strefę zamieszkania, ewentualne progi zwalniające	Wąski przekrój ulic oraz brak wydzielonych chodników uzasadniają wprowadzenie strefy zamieszkania jako

		rozwiązania systemowego
Ul. Szkolna (Dmowskiego – Poznańska)	Kontraruch	Rozwiązanie tymczasowe do czasu budowy drogi dla rowerów wzdłuż DK92

6. Uwagi końcowe i rekomendacje do pełnej koncepcji

Niniejszy dokument stanowi wstępny projekt koncepcji, opracowany przez mieszkańców gminy Ożarów Mazowiecki na podstawie ogólnodostępnych informacji. Docelowa koncepcja rozwoju sieci rowerowej powinna zostać przygotowana przez wyspecjalizowane podmioty i obejmować co najmniej następujące obszary:

6.1. Kluczowe działania i inwestycje

- opracowanie oraz wdrożenie gminnych standardów projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej, określających zasady projektowania, dobór rozwiązań (drogi dla rowerów, pasy rowerowe, uspokojenie ruchu) oraz minimalne parametry techniczne,
- realizację brakujących odcinków infrastruktury, w szczególności tzw. „łączników”, zapewniających ciągłość tras,
- eliminację niebezpiecznych zakończeń infrastruktury oraz poprawę organizacji ruchu w miejscach kolizyjnych.

Wprowadzenie standardów stanowi kluczowy element zapewniający spójność, jakość oraz bezpieczeństwo infrastruktury, a także ogranicza ryzyko powstawania rozwiązań niespełniających swojej funkcji transportowej.

6.2. Priorytetowe działania 2026-2028

W latach 2026–2028 rekomenduje się realizację ograniczonego katalogu działań o potencjalnie najwyższym wpływie na poprawę spójności, bezpieczeństwa oraz funkcjonalności systemu rowerowego w gminie Ożarów Mazowiecki.

W szczególności wskazuje się następujące obszary działań, które mogą zostać uznane za priorytetowe w toku opracowania koncepcji:

- inwestycje o charakterze łączników infrastrukturalnych, eliminujących przerwy w sieci,
- działania z zakresu organizacji ruchu, możliwe do wdrożenia w krótkim czasie i przy relatywnie niskich nakładach finansowych.

Dobór proponowanych działań oparto na kryteriach takich jak zapewnienie ciągłości sieci, poprawa bezpieczeństwa w miejscach konfliktowych oraz znaczenie dla codziennych podróży mieszkańców, w szczególności dojazdów do szkół, usług oraz węzłów transportu publicznego.

Realizacja wybranych działań może przyczynić się do osiągnięcia widocznych efektów już w pierwszym etapie wdrażania koncepcji.

Ostateczny zakres oraz hierarchia działań powinny zostać określone w procesie opracowania pełnej koncepcji, z uwzględnieniem analiz technicznych, uwarunkowań przestrzennych oraz wyników konsultacji społecznych.

1. **Ul. Floriana (Partyzantów – Nadbrzeżna)**

Budowa brakującego odcinka drogi dla rowerów (ok. 140 m) wraz z zapewnieniem bezpiecznej przeprawy przez Kanał Ożarowski w ramach modernizacji istniejącej infrastruktury lub budowy nowej konstrukcji.

Realizacja zadania powinna zostać skoordynowana z inwestycjami drogowymi związanymi z obsługą obszaru „Osiedle Floriana”, w tym budową drogi dla rowerów w ciągu ul. Floriana.

Zadanie ma kluczowe znaczenie dla domknięcia lokalnej sieci rowerowej.

2. **Skrzyżowanie Poznańska – Strzykulska – Konotopska**

Wyznaczenie tymczasowych przejazdów rowerowych oraz zapewnienie ciągłości istniejącej infrastruktury poprzez zmianę organizacji ruchu.

Działanie powinno zostać zrealizowane jako rozwiązanie przejściowe do czasu docelowej przebudowy układu drogowego.

3. **Skrzyżowanie Niepodległości – Wolności – Gierymskiego**

Zapewnienie możliwości bezpiecznego i czytelnego włączenia ruchu rowerowego do jezdni poprzez przebudowę organizacji ruchu oraz likwidację obecnego zakończenia ciągu pieszo-rowerowego na chodniku.

Działanie ma na celu eliminację tzw. „teleportów rowerowych”.

4. **Ul. Szkolna (Dmowskiego – Nadbrzeżna)**

Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu obejmujących:

- ruch jednokierunkowy dla pojazdów silnikowych,
- kontrapas rowerowy,

Celem działania jest:

- ograniczenie funkcji tranzytowej ulicy,
- poprawa bezpieczeństwa w rejonie szkoły podstawowej,
- przygotowanie układu drogowego pod realizację innych inwestycji rowerowych na ul. Szkolnej,
- zapewnienie ciągłości przyszłych tras rowerowych.

5. Ul. Szkolna (Dmowskiego – Poznańska)

Dopuszczenie kontraruchu rowerowego poprzez zmianę organizacji ruchu.

Działanie powinno zostać zrealizowane jako rozwiązanie przejściowe do czasu docelowej przebudowy układu drogowego.

6. Wyznaczenie oznakowania P-27 („sierżant rowerowy”)

Wprowadzenie oznakowania poziomego P-27 na ulicach objętych strefą „Tempo 30” oraz innych ulicach o charakterze lokalnym.

Celem działania jest:

- wskazanie preferowanego toru jazdy rowerzystów,
- zwiększenie ich widoczności,
- promowanie ruchu rowerowego w jezdni jako rozwiązania zgodnego przepisami.

7. Korekty istniejącej infrastruktury

Realizacja punktowych działań poprawiających jakość i dostępność infrastruktury, w szczególności:

- likwidacja uskoków i nierówności nawierzchni,
- obniżenie krawężników w obrębie skrzyżowań i przejazdów,
- poprawa geometrii włączeń do jezdni.

Działania te charakteryzują się wysoką efektywnością kosztową i powinny być realizowane w trybie ciągłym jako element bieżącego utrzymania infrastruktury.

8. Przyjęcie standardów projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej

Opracowanie i formalne przyjęcie gminnych standardów projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej, określających w szczególności:

- minimalne szerokości dróg dla rowerów i ciągów pieszo-rowerowych,
- wymagania dotyczące skrajni poziomej i pionowej,
- dopuszczalne typy nawierzchni,
- zasady projektowania skrzyżowań i przejazdów rowerowych,
- standardy włączeń infrastruktury rowerowej do jezdni,
- zasady stosowania poszczególnych typów infrastruktury (DDR, pasy rowerowe, uspokojenie ruchu).

Przyjęcie standardów stanowi warunek konieczny dla zapewnienia spójności, jakości oraz bezpieczeństwa nowo realizowanej infrastruktury, a także ograniczenia powielania błędów projektowych występujących w istniejącej sieci.

Rekomenduje się objęcie standardami również inwestycji realizowanych przez zewnętrznych zarządców dróg poprzez ich uwzględnianie w procesie opiniowania i uzgadniania projektów.

6.3. Uwagi zgłoszone przez mieszkańców

Niniejszy dokument został udostępniony publicznie w wersji wstępnej podczas zbierania podpisów pod petycją. W tym czasie mieszkańcy zgłosili następujące uwagi i problemy, które nie zostały uwzględnione w niniejszym opracowaniu

- Brak przejazdu rowerowego na ul. Strzykulskiej na wysokości skrzyżowania z ul. Pogodną
- Konieczność usunięcia znaku C-13 (droga dla rowerów) przy budynku starostwa – w miejscu tym znajduje się parking i wysokie krawężniki uniemożliwiające korzystanie z oznakowanego ciągu; postuluje się również usunięcie znaku B-9 (zakaz jazdy rowerem) po przeciwnej stronie jezdni, dla kierunku z Warszawy
- Potrzeba ujęcia w koncepcji szerszego zakresu infrastruktury rowerowej, obejmującego m.in. miejsca odpoczynku i system oznakowania tras
- Rozwój turystyki rowerowej jako element promocji gminy
- Budowa drogi dla rowerów wzdłuż Kanłu Ożarowskiego na odcinku Bronisze – Święcice
- Brak koncepcji dojazdu rowerowego do stacji metra Karolin i Chrzanów

Uwagi te zostały przytoczone w formie, w jakiej zostały zgłoszone (z korektami stylistycznymi, zachowując sens zdania), bez ich weryfikacji merytorycznej. Wymagają one odrębnej analizy technicznej w ramach pełnego opracowania koncepcji.

6.4. Finansowanie

Istotnym elementem koncepcji jest identyfikacja dostępnych źródeł finansowania, obejmujących zarówno środki własne gminy, jak i fundusze krajowe oraz europejskie.

Posiadanie spójnej koncepcji, jasno określonych standardów oraz priorytetów inwestycyjnych znacząco zwiększa szanse na uzyskanie dofinansowania, a także umożliwia efektywne i racjonalne wykorzystanie dostępnych środków finansowych.

Należy podkreślić, że część rekomendowanych działań, w szczególności z zakresu organizacji ruchu oraz punktowych korekt infrastruktury (np. obniżenie krawężników, wprowadzenie oznakowania poziomego, wyznaczenie kontrapasów rowerowych), charakteryzuje się relatywnie niskimi kosztami wdrożenia przy jednoczesnym wysokim wpływie na poprawę bezpieczeństwa i funkcjonalności sieci.

Istotnym, choć trudniej mierzalnym efektem rozwoju infrastruktury rowerowej jest poprawa zdrowia publicznego. Wzrost udziału podróży rowerowych w podziale modalnym przyczynia się do zwiększenia aktywności fizycznej mieszkańców oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, co przekłada się na poprawę jakości powietrza i redukcję chorób układu oddechowego i krążenia w populacji.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, będąca bezpośrednim efektem wydzielonej i spójnej infrastruktury rowerowej, skutkuje natomiast ograniczeniem liczby zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, a tym samym redukcją kosztów leczenia, rehabilitacji oraz absencji zawodowej.

6.5. Analizy, planowanie i wdrażanie koncepcji

Docelowa koncepcja rozwoju sieci rowerowej powinna zostać przygotowana przez wyspecjalizowane podmioty i obejmować co najmniej następujące obszary:

- szczegółowe analizy natężenia ruchu rowerowego i pieszego na proponowanych trasach,
- inwentaryzację stanu technicznego istniejącej infrastruktury,
- analizę własności gruntów i możliwości pozyskania rezerw terenowych,
- wskazanie głównych korytarzy transportowych oraz kluczowych połączeń (osiedla, szkoły, transport publiczny),
- określenie etapów realizacji inwestycji, w tym:
 - krótkoterminowo (0–2 lata): wdrożenie standardów, realizacja brakujących łączników, poprawa organizacji ruchu,
 - średnioterminowo (2–5 lat): modernizacja infrastruktury i rozwój głównych tras,
 - długoterminowo (5+ lat): realizacja docelowej sieci oraz rozwój systemów uzupełniających (np. rower miejski),
- analizę najbardziej efektywnego wdrożenia systemu roweru miejskiego,

Pełna koncepcja powinna zostać poddana szerokim konsultacjom społecznym z udziałem mieszkańców, organizacji pozarządowych, zarządców dróg oraz innych zainteresowanych podmiotów.

Autorzy niniejszego opracowania zwracają się do władz gminy Ożarów Mazowiecki z prośbą o podjęcie następujących działań: zlecenie opracowania pełnej Koncepcji Rozwoju Sieci Rowerowej przez wyspecjalizowany podmiot, przyjęcie gminnych standardów projektowo-wykonawczych infrastruktury rowerowej oraz realizację priorytetowych działań wskazanych w rozdziale 6.2 w perspektywie budżetowej 2026–2028.

Niniejszy dokument pozostaje do dyspozycji władz gminy jako punkt wyjścia do dalszych prac i wyraz gotowości mieszkańców do współpracy na rzecz rozwoju

Źródła:

- Opracowanie własne autorów dokumentu.
- Dane publiczne oraz materiały planistyczne dostępne w zasobach Urzędu Miejskiego w Ożarowie Mazowieckim.
- Informacje opublikowane na stronie internetowej:
Urząd Miejski w Ożarowie Mazowieckim, „Ścieżki pieszo-rowerowe”:
<https://ozarow-mazowiecki.pl/strefa-mieszkanca/sport-i-rekreacja/sciezki-pieszko-rowerowe/>
- Dane przestrzenne i mapowe: © autorzy OpenStreetMap.
- Dane o natężeniu ruchu rowerowego: Strava Global Heatmap*.
**Dane Strava Global Heatmap wykorzystano wyłącznie pomocniczo, jako narzędzie wizualizacji potencjalnych korytarzy ruchu rowerowego. Nie stanowią one podstawy do podejmowania decyzji inwestycyjnych. Kluczowym elementem pełnej koncepcji powinno być przeprowadzenie reprezentatywnych pomiarów ruchu rowerowego.*
- Dokumentacja przetargowa oraz publiczne wypowiedzi przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego i zarządców dróg.
- Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie – opracowania planistyczne oraz opinie dotyczące infrastruktury drogowej i rowerowej.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. – przepisy techniczno-budowlane dotyczące dróg publicznych.
- Ustawa Prawo o ruchu drogowym.
- UPI-Bericht 41 – raport dotyczący oporów toczenia nawierzchni rowerowych.
- Informator Ożarowski 7-8/2019 — dane o “OzBike”
- System Ewidencji Wypadków i Kolizji