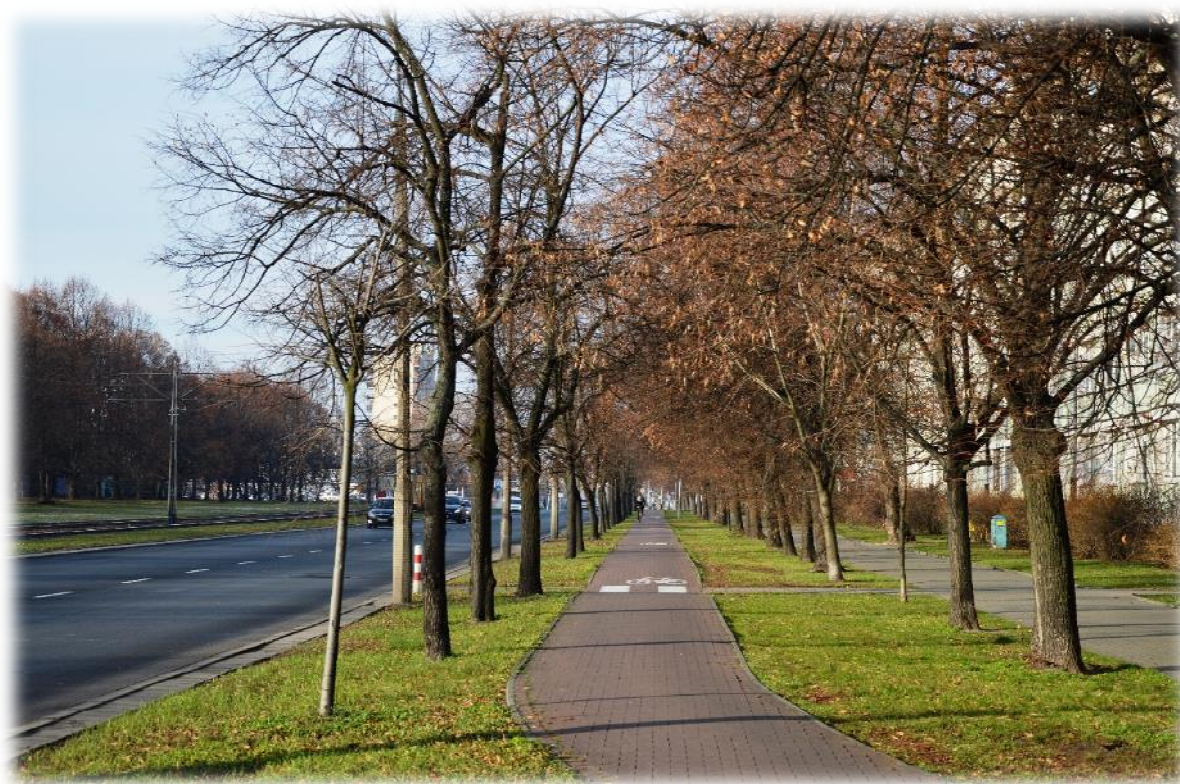


Koncepcja rozwiązania ruchu rowerowego i pieszego w dzielnicy Żoliborz

w związku z projektami zgłoszonymi do budżetu partycypacyjnego m.st. Warszawy

wraz z analizą ruchu



kwiecień 2016

Wykonawca: EU-Consult Sp. z o.o.

Zamawiający: Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy



Spis treści

Wstęp	7
Struktura opracowania	7
1 Etap I	8
1.1 Przegląd dokumentów strategicznych i wytycznych technicznych	8
1.2 Inwentaryzacja	16
1.3 Analiza wybranych projektów zgłoszonych do budżetu partycypacyjnego	20
1.4 Typowe rozwiązania organizacji ruchu	25
2 Etap II i IV	29
2.1 Założenia koncepcyjne	29
2.1.1 Ruch pieszy	29
2.1.2 Ruch rowerowy	30
2.2 Sieć podstawowa	33
2.2.1 Korytarz I – Powązkowska	33
2.2.2 Korytarz II – Broniewskiego – Jana Pawła II	34
2.2.3 Korytarz III – Kolektorska – Popietuszki	35
2.2.4 Korytarz IV – Słowackiego	36
2.2.5 Korytarz V – Mickiewicza	40
2.2.6 Korytarz VI – Gwiazdzista	50
2.2.7 Korytarz VII – Wybrzeże Gdyńskie	51
2.2.8 Korytarz VIII – Armii Krajowej	52
2.2.9 Korytarz IX – Potocka – Słowackiego – Włociańska	53
2.2.10 Korytarz X – Krasińskiego	59
2.2.11 Korytarz XI – Rydygiera	60
2.2.12 Korytarz XIa – Rydygiera – Wojska Polskiego	64
2.2.13 Korytarz XIb – Rydygiera – Kokarda – Zajączka – Krajewskiego	65
2.3 Sieć uzupełniająca	74
2.3.1 Bieniewicka	74
2.3.2 Bitwy pod Rokitną	75
2.3.3 Boguckiego	76
2.3.4 Bohomolca	78
2.3.5 Braci Załuskich	79
2.3.6 Brodzińskiego	80
2.3.7 Czarneckiego	81
2.3.8 Dziennikarska	84

2.3.9	Drohicka.....	85
2.3.10	Felińskiego.....	86
2.3.11	Filarecka.....	87
2.3.12	Gdańska.....	88
2.3.13	Jaśkiewicza.....	89
2.3.14	Koźmiana.....	90
2.3.15	Mierostawskiego.....	91
2.3.16	Mściszawska.....	95
2.3.17	Niegolewskiego.....	96
2.3.18	Or-Ota.....	97
2.3.19	Jana Chryzostoma Paska.....	98
2.3.20	Plac Lelewela.....	99
2.3.21	Promyka.....	100
2.3.22	Próchnika.....	101
2.3.23	Przasnyska.....	102
2.3.24	Sarbiewskiego.....	104
2.3.25	Solskiego.....	105
2.3.26	Sułkowskiego.....	106
2.3.27	Suzina.....	107
2.3.28	Szczepanowskiego.....	108
2.3.29	Śmiała.....	109
2.3.30	Toeplitza.....	112
2.3.31	Trentowskiego.....	113
2.3.32	Wieniawskiego.....	114
2.3.33	Włociańska.....	115
2.3.34	Wyspiańskiego.....	117
2.3.35	Zajączka.....	118
2.3.36	Żółkowskich.....	120
2.3.37	Skrót rowerowy Rydygiera – Dymińska.....	121
2.4	Usprawnienia w ruchu pieszym.....	122
3	Zbiorne zestawienie rekomendowanych rozwiązań.....	123

Załącznik 1. Mapa rekomendowanych rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego

Załącznik 2. Raport z wykonania analiz ruchu

WYKAZ SKRÓTÓW

BRD	bezpieczeństwo ruchu drogowego
CPR	ciąg pieszo-rowerowy
DDR	droga dla rowerów
GIS	geographical information systems
G	droga klasy głównej
GP	droga klasy głównej ruchu przyspieszonego
L	droga klasy lokalnej
Z	droga klasy zbiorczej

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1. Schemat rozmieszczenia stref o różnych wymogach materiałowych na terenie m.st. Warszawy	12
Rys. 2. Schemat korytarzy rowerowych, w których zalecane jest prowadzenie analiz dot. prowadzenia ruchu rowerowego.....	13
Rys. 3. Infrastruktura planowana przez Program rozwoju tras rowerowych do 2020 roku	14
Rys. 4. Klasyfikacja dróg w dzielnicy Żoliborz	16
Rys. 5. Drogi dla rowerów zaplanowane w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego.....	17
Rys. 6. Kwalifikacja odcinków ulic w dzielnicy Żoliborz	18
Rys. 7. Istotne generatory ruchu pieszego w dzielnicy Żoliborz.....	19
Rys. 8. Kontrapas rowerowy	25
Rys. 9. Kontraruch rowerowy.....	25
Rys. 10. False one-way street.....	26
Rys. 11. Kontraruch – łuki poziome.....	26
Rys. 12. Punktowe zwężenie do CPR.....	26
Rys. 13. Śluzy rowerowe	26
Rys. 14. Parkowanie	27
Rys. 15. Sposób realizacji skrętu w lewo z pasa rowerowego w drogę rowerową / przejazd rowerowy	27
Rys. 16. Sposób realizacji skrętu w lewo z pasa rowerowego na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną.....	28
Rys. 17. Klasyfikacja sieci rowerowej	30
Rys. 18. Korytarze sieci podstawowej	33
Rys. 19. Ulica Powązkowska – istniejąca infrastruktura rowerowa	33
Rys. 20. Ulica Broniewskiego – istniejąca infrastruktura rowerowa	34
Rys. 21. Ulica Popiełuszki – korytarz podstawowy w koncepcji sieci rowerowej	35
Rys. 22. Ulica Wybrzeże Gdyńskie – istniejąca infrastruktura rowerowa	51
Rys. 23. Ulica Armii Krajowej – istniejąca infrastruktura rowerowa	52
Rys. 24. Ulica Krasińskiego – brak chodnika dla pieszych na dojeździe do skrzyżowania z ul. Przasnyską.....	59
Rys. 25. Aleja Wojska Polskiego – istniejąca infrastruktura rowerowa.....	64
Rys. 26. Ulica Gdańska – utrudnienia w ruchu pieszym wynikające z niewłaściwego sposobu parkowania	122

Wszystkie zdjęcia w dokumencie stanowią opracowanie własne wykonawcy (fot. Wiktor Mrozowski)

SPIS TABEL

Tab. 1. Kategoryzacja stref miasta o odmiennych wymogach	11
Tab. 2. Analiza wybranych projektów zgłoszonych do budżetu partycypacyjnego	20
Tab. 3. Założenia koncepcyjne dla ruchu pieszego.....	29
Tab. 4. Założenia funkcjonalne i techniczne dla rowerowej sieci podstawowej i uzupełniającej.....	30
Tab. 5. Zestawienie długości ulic objętych rekomendowanymi rozwiązaniami w koncepcji	123
Tab. 6. Zestawienie kosztów wdrożenia rekomendowanych rozwiązań	123

Wstęp

Niniejsze opracowanie zostało wykonane na zlecenie Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy w celu ustalenia sposobu prowadzenia ruchu rowerowego na drogach publicznych znajdujących się w granicach dzielnicy Żoliborz oraz poprawy warunków ruchu pieszego. W szczególności skupiono się na rozwiązaniach dostosowujących istniejące odcinki ulic do przeprowadzanie ruchu rowerowego po istniejących jezdniach dzięki zastosowaniu różnego rodzaju środków technicznych z zakresu elementów uspokajania ruchu i jego odpowiedniej organizacji. Opracowanie zawiera także propozycje usprawnień w ruchu pieszym w postaci propozycji nowych przejść dla pieszych oraz likwidacji barier komunikacyjnych utrudniających poruszanie się.

Fazę opracowania rekomendacji zawartych w opracowaniu poprzedził etap przeglądu dokumentów strategicznych i operacyjnych dotyczących polityki transportowej m.st. Warszawy, w tym wytycznych projektowych w zakresie ruchu pieszego i rowerowego. Następnie przystąpiono do analizy całości układu drogowego dzielnicy wraz z kwalifikacją odcinków ulic. Polegała ona na przypisaniu do każdego z odcinków jednej z następujących kategorii:

- odcinki, dla których prowadzenie ruchu rowerowego po istniejących jezdniach nie jest możliwe bez ich istotnej przebudowy;
- odcinki, dla których nie jest ono obecnie uzasadnione z uwagi na istniejącą infrastrukturę;
- odcinki, na których istnieją dogodne warunki poruszania się pieszych.

Kolejną fazą projektu była szczegółowa inwentaryzacja istniejącego zagospodarowania terenu, organizacji ruchu i funkcjonujących rozwiązań technicznych z wykorzystaniem wizji lokalnych i dokumentacji fotograficznych, której wyniki zestawiono w bazach danych GIS. Na jej podstawie przygotowano opracowania kartograficzne oraz przystąpiono do formułowania rekomendacji. Ulice podzielono na odcinki w sposób umożliwiający zaprezentowanie proponowanych rozwiązań w przystępny sposób w formie tabel.

Na podstawie przeprowadzonych pomiarów natężenia ruchu w wybranych lokalizacjach na obszarze dzielnicy Żoliborz przygotowano także analizy prognostyczne dla układu drogowego. Ich wyniki zawarto w załączniku nr 2.

W oparciu o przygotowane dane przystąpiono do etapu tworzenia koncepcji rozwiązania ruchu rowerowego i pieszego w dzielnicy Żoliborz. Na wstępie sformułowano założenia, gdzie podzielono sieć rowerową na podstawową i uzupełniającą oraz opracowano katalog działań w zakresie poprawy warunków ruchu pieszego.

Po oszacowaniu wpływu rekomendowanych rozwiązań zestawiono zbiorcze podsumowanie dla całego koncepcji, a także oszacowano koszty jej wdrożenia.

Struktura opracowania

Opracowanie składa się z trzech rozdziałów. Pierwszy z nich ma na celu zaprezentowanie wyników przeglądu dokumentów strategicznych i wytycznych technicznych oraz wniosków płynących z przeprowadzonej inwentaryzacji.

W rozdziale drugim omówiono szczegółowo założenia koncepcyjne, a także przedstawiono w tabelach rekomendowane rozwiązania dla poszczególnych odcinków ulic w podziale na sieć

podstawową i uzupełniającą. W tabelach proponowane wytyczne rozróżniono i przedstawiono w osobno dla ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego. Rozdział drugi kończy się podsumowaniem rekomendacji mających na celu usprawnienia w ruchu pieszym.

W rozdziale trzecim zawarto zbiorcze zestawienie rekomendowanych rozwiązań, które ujęto w kategoriach odnoszących się do rozwiązań proponowanych w koncepcji. Szacunkowo przedstawiono także sumy kosztów ich wdrożenia.

1 Etap I

1.1 Przegląd dokumentów strategicznych i wytycznych technicznych

Dokonano przeglądu najważniejszych dokumentów strategicznych i planistycznych m.st. Warszawy pod kątem istotnych zamierzeń inwestycyjnych w sieć drogowo-uliczną w obrębie dzielnicy Żoliborz, zwłaszcza w zakresie planowanej rozbudowy sieci dróg rowerowych.

Dokumenty te zawierały szczegółowe informacje dotyczące m.in.:

- inwentaryzacji stanu istniejącego;
- oceny możliwości przyszłych przekształceń przekroju drogowo-ulicznego;
- polityki transportowej m.st. Warszawy na terenie dzielnicy Żoliborz;
- analizy głównych projektów rozwoju infrastruktury transportowej w obrębie dzielnicy Żoliborz (Trasa Krasieńskiego, sieć tramwajowa);
- strategii rozwoju ruchu pieszego i rowerowego Warszawy, w tym szczególnie rozwoju tras rowerowych na terenie dzielnicy Żoliborz.

Powyższy przegląd obejmował następujące dokumenty strategiczne i operacyjne miasta:

- a) projekty budowlane w zakresie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz zmiany organizacji ruchu dotyczące ruchu pieszego i rowerowego planowane do wdrożenia przez Urząd Dzielnicy Żoliborz, Zarząd Dróg Miejskich, Zarząd Transportu Miejskiego, Tramwaje Warszawskie i inne jednostki m.st. Warszawy na analizowanym obszarze;
- b) Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy;
- c) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie – załącznik do Zarządzenia Prezydent m.st. Warszawy nr 55263/2010 z dnia 18.11.2010 r. z późn. zm.;
- d) Rozwój ruchu pieszego w Warszawie – załączniki do projektu zarządzenia Prezydent m.st. Warszawy ws. tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy;
- e) Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020;
- f) Studium obsługi komunikacyjnej Dzielnicy Żoliborz – ze szczególnym uwzględnieniem ciągu ul. Krasieńskiego.

Poniżej zestawiono podsumowanie głównych wniosków, zamierzeń i rekomendacji z cytowanych dokumentów strategicznych, istotnych z punktu widzenia niniejszego opracowania.

b) Projekty budowlane w zakresie infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz zmiany organizacji ruchu dotyczące ruchu pieszego i rowerowego planowane do wdrożenia przez Urząd Dzielnicy Żoliborz, Zarząd Dróg Miejskich, Zarząd Transportu Miejskiego, Tramwaje Warszawskie i inne jednostki m.st. Warszawy na analizowanym obszarze

W ramach prowadzonych analiz zidentyfikowano projekt dotyczący zmian w organizacji ruchu na ul. Krajewskiego. Zmiany dotyczą utworzenia pasów rowerowych w obu kierunkach. Należy zwrócić uwagę, że na terenie bezpośrednio przylegającym do obszaru analizy prowadzone są prace w celu budowy drogi rowerowej oraz korekty jej dotychczasowego przebiegu (dotyczy ul. Słomińskiego). W ramach opracowania zostały one uwzględnione w analizach ruchu rowerowego, jako projekty w trakcie realizacji.

Pozostałe planowane inwestycje zostały ujęte w analizie innych dokumentów.

c) Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy

Dokument ten formułuje politykę rozwoju systemu transportowego z podziałem na poszczególne formy transportu indywidualnego i zbiorowego w skali całego miasta. Podkreśla się w nim konieczność prowadzenia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy z większym naciskiem na transport publiczny oraz zwiększenia atrakcyjności ruchu pieszego i rowerowego. W uwarunkowaniach planistycznych obszar dzielnicy Żoliborz stanowi część obszaru zabudowy śródmiejskiej o wysokiej gęstości zaludnienia, koncentracji obiektów usługowych, terenów zielonych, ale także z dużym udziałem powierzchni dróg (ok. 20% obszaru całej dzielnicy). Tak duży współczynnik wskazuje na wysoki stopień rozbudowy istniejącego układu drogowo-ulicznego w obrębie Żoliborza oraz obecność ważnych ciągów transportowych w skali Warszawy (a nawet ponadregionalnej, np. Trasa Armii Krajowej, Wisłostrada). Można z tego wyciągnąć wniosek, że zagęszczona sieć uliczna w połączeniu z rozbudowanymi przekrojami drogowymi stwarza możliwość zaproponowania różnorodnych (i kompleksowych) wariantów rozwoju infrastruktury rowerowej na terenie Żoliborza.

W zakresie polityki przestrzennej strategia definiuje główne przestrzenie publiczne dzielnicy Żoliborz (plac Wilsona, ulica Słowackiego, plac Inwalidów), które w stanie istniejącym „charakteryzują się na ogół niską jakością i intensywnością zagospodarowania oraz słabym wyposażeniem w usługi publiczne, jednocześnie nie są dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami”. Przestrzenie te są często zdominowane przez komunikację, np. poprzez obecność dużych powierzchni parkingowych na placach miejskich. W dalszych rozdziałach strategia wymienia czynniki niekorzystne dla warunków ruchu pieszych, które można zaobserwować na wielu obszarach („warunki te pogarszają się wraz ze zbliżaniem się do centrum miasta”) – m. in. brak dostosowania szerokości chodników do natężeń ruchu pieszego, przeszkody w chodnikach i niską jakość nawierzchni, nieprawidłowe zasady parkowania na wielu ulicach, konieczność przekraczania jezdni w dwóch poziomach i wydłużanie tras ruchu pieszego – skutkujące pogarszającą się konkurencyjnością poruszania się pieszo w podróży miejskich.

W strategii znajduje się także szereg zapisów istotnych dla prowadzenia polityki rozwoju transportu rowerowego w mieście. „Podstawową wadą systemu dróg rowerowych w Warszawie jest brak ciągłości”, a wiele dróg rowerowych stanowi „odrębne, niepowiązane ze sobą lub słabo powiązane krótkie, kilkusetmetrowe odcinki”. Wśród wad wymienia się niedostateczną jakość nawierzchni na wielu odcinkach, zły stan bezpieczeństwa w ruchu rowerowym (np. w obrębie skrzyżowań i przystanków komunikacji zbiorowej), brak właściwych parkingów rowerowych. Ważny jest także brak dobrej organizacji ruchu na styku ruchu rowerowy – ruch samochodowy. Dokument definiuje główne zasady strategii rozwoju transportu rowerowego w Warszawie (rozdział 4.5), który powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto,

przede wszystkim w codziennych podróżach (nie tylko rekreacyjno-sportowych) i w relacjach międzyczłonnicowych (nie tylko lokalnych). Główne kryteria kształtowanego układu to spójność, bezpośredniość, wygoda, bezpieczeństwo ruchu i atrakcyjność – przy z 3-stopniowej hierarchizacji sieci tras rowerowych wyróżniającej trasy główne, lokalne i rekreacyjne. Docelowo wskaźnik gęstości sieci rowerowej powinien dążyć do 0,65 km/1000 mieszkańców, tj. poziomu, przy którym system rowerowy osiągnie wysoki stopień atrakcyjności podróżowania. Strategia wymienia główne środki (metody) kształtowania infrastruktury rowerowej:

- budowę samodzielnych dróg rowerowych prowadzonych niezależnie od układu drogowego;
- tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego, odizolowanych od jezdni oraz budowanych z ograniczeniem do minimum potencjalnych kolizji z innymi uczestnikami ruchu;
- przystosowanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych przy pomocy różnego rodzaju środków technicznych i odpowiedniej organizacji ruchu (np. pasy dla rowerów lub tzw. „niewidzialna” infrastruktura rowerowa);
- tworzenie stref ruchu uspokojonego (z ograniczeniem prędkości do 30 km/h), zwłaszcza w strefach zamieszkania, dzielnicach willowych i terenach zabytkowych.

W obszarach śródmiejskich (do której według strategii zalicza się obszar dzielnicy Żoliborz) rekomenduje się dążenie do „uwzględnienia potrzeb ruchu rowerowego, zwłaszcza w postaci pierwszeństwa przejazdu (w wybranych punktach) oraz *przyjaznej rowerowi* sygnalizacji świetlnej”, jako że w dzielnicach centralnych sieć uliczna pokrywa się w znacznym stopniu z siecią rowerową (ze względu m.in. na wspólne cele podróży dla rowerzystów i zmotoryzowanych).

W 2012 r. przeprowadzono ocenę realizacji założeń dokumentu, w którym przeprowadzona analiza stanu istniejącego systemu transportowego Warszawy i stopnia realizacji strategii wykazała, że pomimo krótkiego okresu czasu od jej uchwalenia realizacja znacznej części działań została podjęta, a w niektórych przypadkach w dużej części zrealizowana. Na kolejne lata wskazano ustalenie priorytetów realizacyjnych oraz niewielkie zweryfikowanie i doprecyzowanie zadań do realizacji. Niezależnie od działań które powinny być podejmowane bezpośrednio w odniesieniu do systemu transportowego i jego użytkowników wskazano także na zasadność dokonania korekt organizacyjnych. W dokumencie rekomenduje się również 11 priorytetów, jako rozwinięcie dotychczasowych kierunków działań, w tym m.in. rozwój ruchu rowerowego oraz rewitalizację ulic w obszarze centrum miasta. Zakładają one m.in. poprawę obsługi centrum miasta, stworzenie tras międzyczłonnicowych czy poprawienie dojazdu do węzłów transportu zbiorowego oraz modernizację infrastruktury, stworzenie nowego podziału przestrzeni ulic, priorytetów dla pieszych i rowerzystów.

d) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie

W ramach przeprowadzonych prac przeanalizowano niniejszy dokument, którego celem było określenie stałych zasad planowania, projektowania, wykonywania i eksploatacji infrastruktury rowerowej na terenie Warszawy. Z jego analizy płyną konkretne wnioski, które będą musiały być uwzględnione na kolejnych etapach prac nad opracowywaną koncepcją. Należy zwrócić uwagę, że wszelkie zapisy, które pojawiły się we wspomnianych wytycznych, będą musiały zostać skonfrontowane np. z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, gdyż ze wstępnych analiz dokumentów planistycznych wynika, że w niektórych przypadkach będzie należało rozważyć odejście od stosowania standardów celem spełnienia zapisów MPZP. Jednak na tym etapie prac należy ten fakt wyłącznie zasygnalizować.

Jednymi z istotniejszych elementów, na które będzie należało zwrócić uwagę przy projektowaniu infrastruktury rowerowej na terenie dzielnicy Żoliborz, są:

- zalecane szerokości dróg rowerowych jednokierunkowych i dwukierunkowych w zależności od zmierzonych i prognozowanych natężeń;
- poszerzenia związane z zastosowaniem *buforu bezpieczeństwa* pomiędzy jezdnią a drogą dla rowerów;
- minimalne i zalecane szerokości pasów dla rowerów;
- warunki, w których dopuszczalne jest stosowanie ciągów pieszo-rowerowych i zalecane ich szerokości w zależności od obserwowanych natężeń ruchu;
- stopnie segregacji ruchu rowerowego na skrzyżowaniach w zależności od warunków ruchu na nich panujących.

e) Rozwój ruchu pieszego w Warszawie – załączniki do projektu zarządzenia Prezydent m.st. Warszawy ws. tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy

Celem głównym dla transportu pieszego w Warszawie, zgodnie z powyższym dokumentem, jest „zwiększenie roli i jakości systemu transportu pieszego z uwzględnieniem wszystkich grup użytkowników w tym osób starszych i z niepełnosprawności”, który powinien zostać osiągnięty przez:

1. zwiększenie liczby podróży odbywanych pieszo we wszystkich grupach użytkowników (wzrost ruchliwości pieszej);
2. zapewnienie dobrych warunków ruchu pieszego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami
3. przywrócenie ulicom i placom funkcji miejskich;
4. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego pieszych.

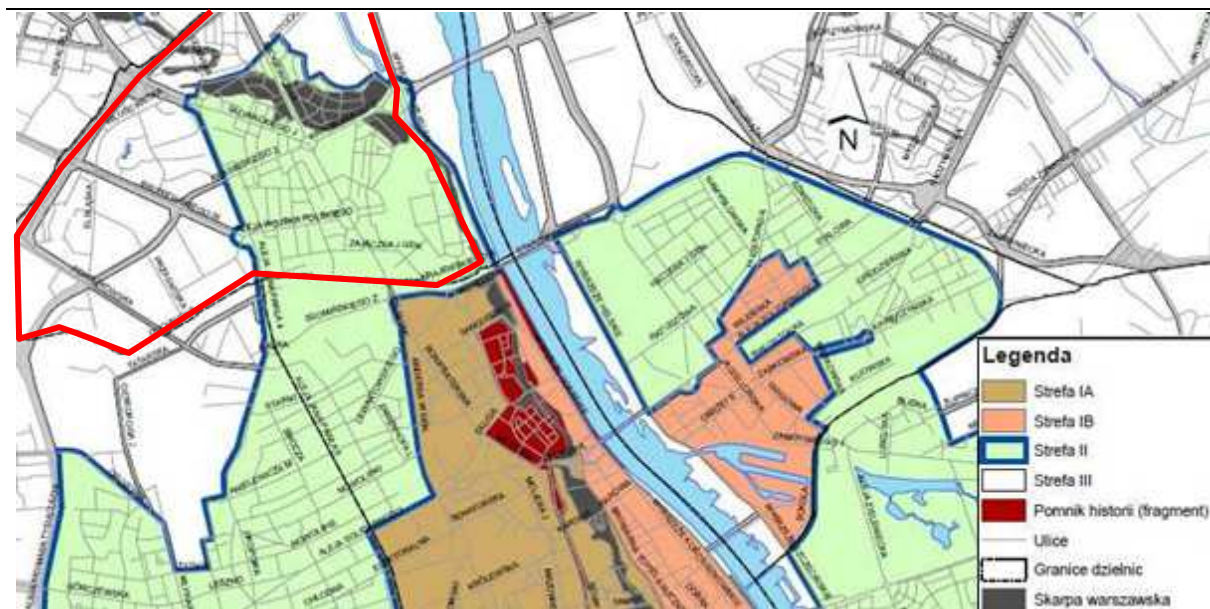
W kontekście tego dokumentu w trakcie dalszych analiz konieczne jest skupienie się przede wszystkim na kwestii uporządkowania parkowania, które w wielu przypadkach może będzie przyczynkiem do realizacji wszystkich celów, o których mowa we wspomnianych standardach.

W dokumencie mowa jest o „podziale m.st. Warszawy na strefy o zróżnicowanych wymogach projektowania rozwiązań dla ruchu pieszego oraz estetycznych i materiałowych”, w ramach którego zastosowano podział zaprezentowany w poniższej tabeli.

Tab. 1. Kategoryzacja stref miasta o odmiennych wymogach

Strefy miasta o odmiennych wymogach	
STREFA IA	obszar o najwyższych wymaganiach, zlokalizowany w obrębie centrum funkcjonalno–przestrzennego na zachód od Skarpy Warszawskiej, z wyłączeniem ulic Starego i Nowego Miasta oraz ul. Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat i Belwederskiej
STREFA IB	obszar o najwyższych wymaganiach jw., zlokalizowany w obrębie centrum funkcjonalno–przestrzennego na wschód od Skarpy Warszawskiej
STREFA II	rejon „zabudowy pierzejowej”, wartościowej pod względem dziedzictwa kulturowego
STREFA III	przedmieścia, zabudowa rozproszona, pozostały obszar miasta niewymieniony powyżej

Analizowany obszar dzielnicy Żoliborz znajduje się zgodnie z przedstawioną powyżej kategoryzacją w strefie II i w strefie III. Do strefy II zalicza się obszar Starego Żoliborza, który ograniczony jest ulicami Popiełuszki (od strony zachodniej), Potocką, Małogoską i Promyka (od strony północnej) oraz granicą dzielnicy od strony południowej i wschodniej. Pozostała część dzielnicy leży w strefie III wymogów projektowania rozwiązań dla ruchu pieszego.



Rys. 1. Schemat rozmieszczenia stref o różnych wymogach materiałowych na terenie m.st. Warszawy

Źródło: Rozwój ruchu pieszego w Warszawie – załączniki do projektu zarządzenia Prezydent m.st. Warszawy ws. tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie m.st. Warszawy

W dokumencie wymieniono m.in. materiały konstrukcyjne, jakimi powinny być wykonywane poszczególne elementy infrastrukturalne w podziale na (nomenklatura zgodna z analizowanym dokumentem):

- a) paletę optymalną,
- b) paletę dopuszczalną tylko w uzasadnionych i uzgodnionych przypadkach,
- c) materiały niedopuszczalne.

f) Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020

Podstawowy dokument strategiczny wskazujący szczegółowe zamierzenia w rozwoju systemu rowerowego w całej Warszawie na lata 2015 – 2020. Tutaj także podkreśla się, że głównym celem realizacji programu powinno być „znaczące poprawienie spójności sieci tras rowerowych Warszawy” i umożliwienie odbywania dłuższych podróży rowerami także w podróżach międzydzielnicowych. Wśród podstawowych **kryteriów rozwoju sieci rowerowej** wymienia się:

- eliminację „dziur” (nieciągłości) i wąskich gardeł w systemie tras rowerowych Warszawy;
- identyfikację korytarzy transportowych o potencjalnie dużym zainteresowaniu podróżujących rowerami;
- uwarunkowania społeczno-ekonomiczne (tj. możliwości finansowe, zgodność z dokumentami strategicznymi, nastawienie opinii publicznej).

Podobnie jak poprzednie dokumenty strategiczne, program podkreśla priorytet budowy dróg rowerowych wykorzystywanych w codziennych podróżach, i wprowadza 3-stopniową **klasyfikację funkcjonalną dróg rowerowych**:

- główne,
- lokalne,
- rekreacyjno-sportowe.

Oprócz tego definiuje także klasyfikację techniczną dróg rowerowych z podstawowymi środkami budowy infrastruktury rowerowej:

- drogi dla rowerów (**DDR**), prowadzone poza jezdnią i oddzielone fizycznie od ruchu pieszego (znak C13) lub bez fizycznej separacji od ruchu pieszego (znak C13|16);
- ciągi pieszo-rowerowe (**CPR**), tj. ruch rowerowy prowadzony wspólnie z ruchem pieszym, zalecany na krótkich odcinkach, gdzie ze względu na ograniczenia terenowe nie ma możliwości wydzielenia drogi dla rowerów (znak C13-16);
- pasy dla rowerów (**PR**) w jezdni drogowej, oddzielone elementami fizycznymi (separatory) lub środkami organizacji ruchu (oznakowanie poziome);
- ulice wspólne dla ruchu rowerowego i samochodowego bez rozdzielania poszczególnych środków transportu, a na pojedynczych ciągach ulicznych – z ograniczeniem lub wyłączeniem ruchu zmotoryzowanych;
- wprowadzanie obszarów ruchu uspokojonego.

Program wymienia preferowane rozwiązania infrastruktury rowerowej w zależności od obszaru m.st. Warszawy:

- **w Śródmieściu:** pasy rowerowe (PR) na drogach głównych, a także ulice wspólne (z ograniczaniem ruchu zmotoryzowanych);
- **poza Śródmieściem:** drogi dla rowerów (DDR) wzdłuż dróg głównych, a także strefy ruchu uspokojonego oraz – punktowo – ciągi pieszo-rowerowe (CPR).



Rys. 2. Schemat korytarzy rowerowych, w których zalecane jest prowadzenie analiz dot. prowadzenia ruchu rowerowego.

Źródło: Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020

W programie zdefiniowano 42 korytarze tras rowerowych na terenie całej Warszawy. Dla każdego z nich dokonano inwentaryzacji stanu istniejącego oraz stopnia pokrycia trasami rowerowymi, spisano planowane zamierzenia inwestycyjne wynikające z innych dokumentów strategicznych. W drugiej części raportu sformułowano zasadniczą część programu z harmonogramem budowy poszczególnych odcinków tras rowerowych, z podziałem na trzy etapy: etap I (2015 – 2016), etap II (2017 – 2018), etap III (2019 – 2020). Dokument ten można zatem uznać za podstawowe

- **11. (Mickiewicza – Andersa):** w stanie istniejącym jedynie krótkie DDR na wiadukcie nad ul. Słomińskiego; program proponuje budowę jedno- i dwustronnych DDR oddzielonych pasem zieleni lub w chodniku, na krótkich odcinkach jako CPR; PR wprowadzone zostałyby na odc. plac Wilsona – Potocka oraz wariantowo na dalszym odcinku do trasy S8.
- **12. ((Wisłostrada) Wybrzeże Gdańskie – Wybrzeże Gdynie):** obecnie odcinek od Gwiaździstej do Mostu Gdańskiego połączony jest poprzez DDR po stronie zachodniej Wisłostrady; korytarz stanowi element Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego zapisane w dokumentach miejskich, w ramach którego proponuje się dodatkowy CPR wzdłuż Wisłostrady oraz CPR wzdłuż skarpy wiślanej; należy także rozważyć lepsze dowiązanie do innych szlaków rowerowych (np. kontrapas na ul. Krajewskiego).
- **31. (Słowackiego):** w stanie istniejącym cały odcinek ul. Słowackiego objęty korytarzem posiada DDR po północnej stronie oraz krótki odcinek po południowej stronie przed placem Wilsona; program sugeruje wydłużenie DDR po południowej stronie ulicy wraz jednocześnie likwidacją parkowania na chodniku, a na odcinku Popiełuszki – Czaki wariantowo zaleca się obustronne PR w jezdni.
- **39. (Kraśińskiego):** obecnie brak infrastruktury rowerowej w ul. Kraśińskiego; program proponuje jedno- i dwustronne DDR na całej długości ulicy, z odcinkowym prowadzeniem DDR przez szeroki pas dzielący obie jezdnie; na odcinku wschodnim (plac Wilsona – Wisłostrada) wariantowo można rozważyć także PR w jezdni, z zawężeniem pozostałych dwóch pasów ruchu w każdym kierunku i parkowaniem równoległym; należy także uwzględnić rozplot DDR w pobliżu Wisłostrady.

g) Studium obsługi komunikacyjnej Dzielnicy Żoliborz – ze szczególnym uwzględnieniem ciągu ul. Kraśińskiego.

Głównym celem studium była analiza rozbudowy elementów układu drogowo-tramwajowego w obrębie dzielnicy Żoliborz. W ramach dokumentu dokonano szczegółowej inwentaryzacji stanu istniejącego ciągów ulic Kraśińskiego, Maczka, Powązkowska, a także placu Wilsona, oraz analizy uwarunkowań dokumentów strategicznych oraz rekomendacji i wniosków płynących z analiz prognostycznych. Przedmiotem analiz prognostycznych były następujące projekty transportowe:

- w wariantcie drogowym: (roz)budowa Trasy Kraśińskiego na zachód od placu Wilsona,
- w wariantcie tramwajowym: budowa tras tramwajowych w ciągu ulic Maczka – Powązkowska, oraz w ulicy Kraśińskiego.

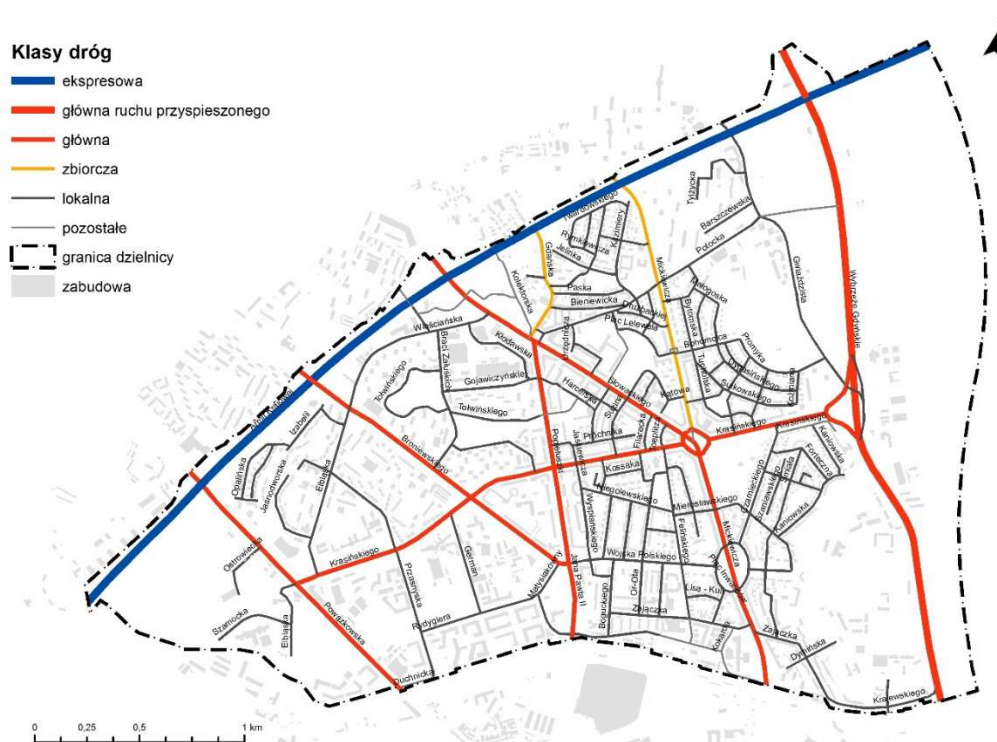
W studium **zaproponowano szczegółowe rozwiązania projektowanych tras rowerowych w ciągu ulic Kraśińskiego, Maczka oraz Powązkowskiej**, przedstawionym na planach sytuacyjnych. Zamierzenia te można podsumować następująco:

- w ulicy Kraśińskiego: na odcinku plac Wilsona – Broniewskiego DDR po stronie północnej ulicy, z prowadzeniem wzdłuż pasa dzielącego jezdnie na krótkim odcinku; na odcinku Broniewskiego – Powązkowska DDR po obydwu stronach ulicy;
- w ciągu ulic Maczka – Powązkowska: na odcinku trasa S8 – Kraśińskiego DDR po stronie północnej ulicy, a na odcinku Kraśińskiego – Okopowa DDR po południowej stronie ulicy, z włączeniem w istniejącą sieć rowerową w pobliżu Ronda Zgrupowania AK „Radostaw”;
- dodatkowe przejazdy dla rowerzystów (PdR) w poprzek ulicy Kraśińskiego, łączące DDR po przeciwnych stronach ulicy;
- w Trasie Kraśińskiego zaleca się standardową szerokość DDR równą 2,5 metra, a sposób kształtowania infrastruktury rowerowej w miarę możliwości kolejno jako: DDR oddzielony pasem zieleni, DDR wydzielony w chodniku, punktowo jako CPR.

W zaleceniach planistycznych podkreśla się także znaczenie ulic Krasińskiego i Powązkowskiej jako ważnych przestrzeni publicznych w obrębie dzielnicy Żoliborz. W procesie kształtowania (projektowania) przekrojów tych ulic należy mieć na uwadze głównie funkcję związaną z obsługą przylegającego obszaru. Wyniki analiz prognostycznych podkreślają, że w wyniku budowy Trasy Krasińskiego na odc. Prymasa Tysiąclecia – plac Wilsona (bez budowy Mostu Krasińskiego), nie więcej niż 10% ruchu w ciągu Krasińskiego stanowić będzie tranzyt międz dzielnicowy – zdecydowanie przeważać będzie ruch wewnętrzny i docelowo-źródłowy. Stąd też na odcinku Broniewskiego – Plac Wilsona w wariantcie wynikowym proponuje się pozostawienie przekroju dwujezdniowego z zaniżonymi parametrami technicznymi: zwężone pasy ruchu, uporządkowane parkowanie i, co ważne, szerokie ciągi piesze i rowerowe. W celu poprawienia bezpieczeństwa w ruchu rowerowym sugeruje się także wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na przejazdach dla rowerzystów (PdR), zwłaszcza w obrębie głównych skrzyżowań i w przypadku budowy linii tramwajowej. Budowa DDR lub CPR może oznaczać także odcinkową konieczność reorganizacji parkowania (usunięcie parkujących aut z chodników, wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni) oraz przesunięcia zatok przystankowych (np. na ul. Powązkowskiej).

1.2 Inwentaryzacja

Na etapie inwentaryzacji istniejącego stanu zagospodarowania terenu i organizacji ruchu dokonano wizji lokalnych, które miały na celu wykazanie miejsc potencjalnie możliwych dla przystosowania dla ruchu rowerowego oraz zdiagnozowanie problemów w poruszaniu się pieszych.

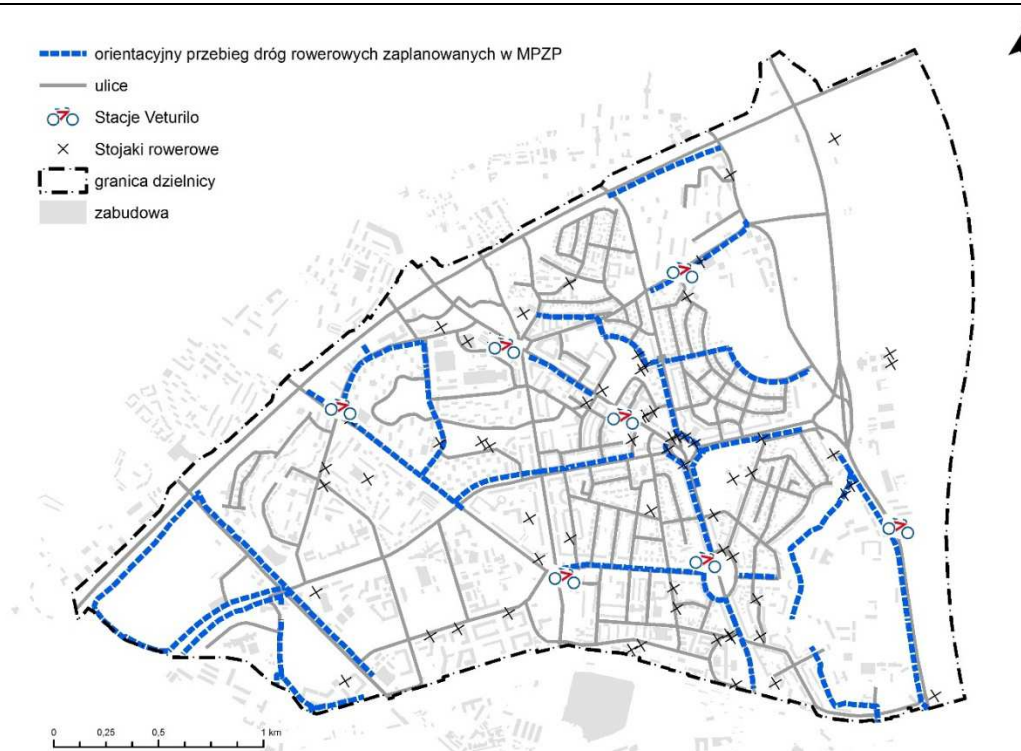


Rys. 4. Klasyfikacja dróg w dzielnicy Żoliborz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie SUIKZP m. st. Warszawy i danych OpenStreetMap.org

Układ drogowy w dzielnicy Żoliborz jest stanowiony przez drogę ekspresową (S8), drogi GP i G (ulice Wybrzeże Gdyńskie, Popiełuszki, Powązkowska, Krasińskiego, Broniewskiego, Mickiewicza i Słowackiego), oraz drogi zbiorcze, lokalne i dojazdowe (por. Rys. 4). Bardzo dobrze rozwinięta sieć

dróg głównych jest w pewnym stopniu uciążliwością dla mieszkańców z racji przenoszenia dużego natężenia ruchu oraz warunków technicznych jakie spełniać powinny drogi tej klasy, w tym szczególności w zakresie szerokości pasów ruchu, lokalizacji skrzyżowań i przejść dla pieszych.



Rys. 5. Drogi dla rowerów zaplanowane w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie ustaleń szczegółowych planów miejscowych uchwalonych w dzielnicy Żoliborz i danych OpenStreetMap.org

Etap inwentaryzacji obejmował także analizę zapisów MPZP obowiązujących na obszarze dzielnicy Żoliborz, których zestawienie zostało zawarte w załączniku nr 1 do Raportu z wykonania Etapu I.

Kwalifikacja odcinków ulic

- do dalszych analiz
- odrzucony z uwagi na brak konieczności przystosowania na potrzeby ruchu rowerowego
- odrzucony z uwagi na zakres inwestycji konieczny do przeprowadzenia ruchu rowerowego
- odrzucony z uwagi na już istniejącą infrastrukturę rowerową
- proponowane przejścia dla pieszych
- granica dzielnicy



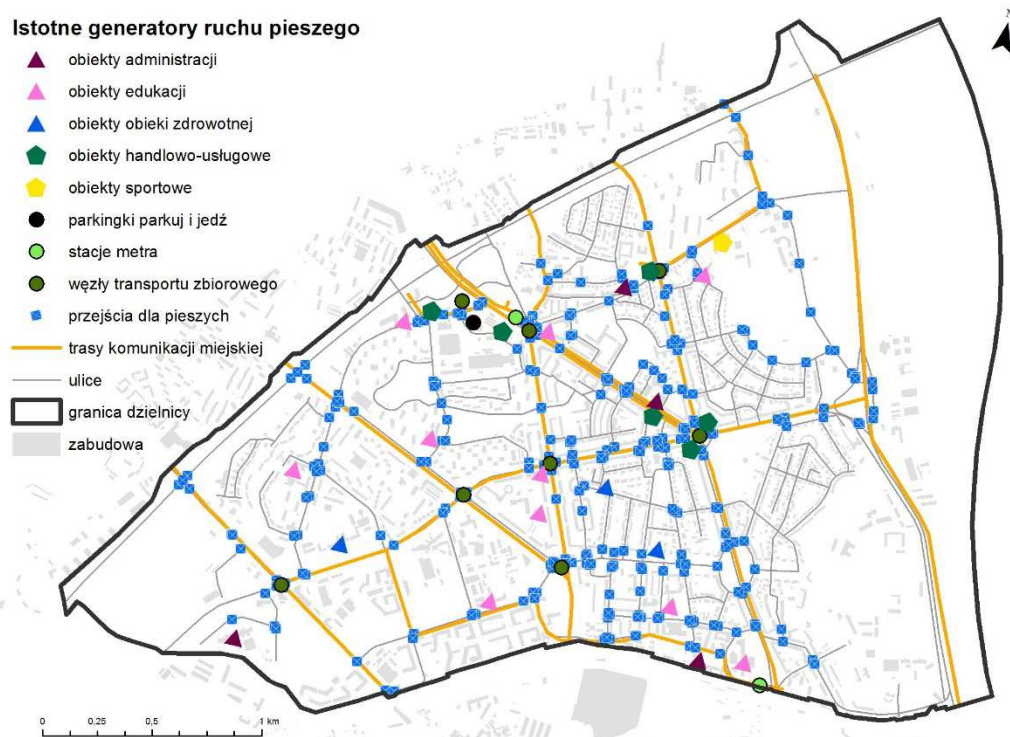
Rys. 6. Kwalifikacja odcinków ulic w dzielnicy Żoliborz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OpenStreetMap.org

Efektom inwentaryzacji oraz przeprowadzonych analiz była klasyfikacja odcinków sieci drogowej (por. Rys. 6) w podziale na:

- przeznaczone do dalszych analiz;
- odrzucone z uwagi na zakres inwestycji konieczny do przeprowadzenia ruchu rowerowego;
- odrzucone z uwagi na brak konieczności przystosowania na potrzeby ruchu rowerowego;
- odrzucone z uwagi na istniejącą infrastrukturę rowerową.

Rysunek 7 prezentuje z kolei rozmieszczenie istotnych generatorów ruchu pieszego w dzielnicy Żoliborz.



Rys. 7. Istotne generatory ruchu pieszego w dzielnicy Żoliborz

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OpenStreetMap.org oraz mapa.um.warszawa.pl

1.3 Analiza wybranych projektów zgłoszonych do budżetu partycypacyjnego

W niniejszym rozdziale przeprowadzono analizę wybranych projektów zgłoszonych do budżetu partycypacyjnego, które związane były z inwestycjami w infrastrukturę pieszą lub rowerową.

Tab. 2. Analiza wybranych projektów zgłoszonych do budżetu partycypacyjnego

Nazwa projektu	Bezpieczna i przyjazna przestrzeń ulicy Słowackiego: przejście dla pieszych, pasy dla rowerów, nowe miejsca postojowe
Główne założenia	Zwężenie ul. Słowackiego do jednego pasa ruchu w każdym kierunku oraz wyznaczenie: <ul style="list-style-type: none"> • przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Filarecką, bez sygnalizacji świetlnej, z azylem (wysepką) pośrodku jezdni; • nowych miejsc postojowych (ok. 20) po północnej stronie ulicy od pl. Wilsona do ul. Krechowickiej - parkowanie równoległe na istniejącej jezdni; • pasów rowerowych - na jezdni południowej na całym odcinku od ul. Popiełuszki (Stołecznej) do pl. Wilsona, na jezdni północnej: od pl. Wilsona do ul. Cieszkowskiego, dalej ruch rowerowy skierowany uliczką serwisową przy budynku Cieszkowskiego 1/3 do istniejącej drogi dla rowerów; • przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Szczepanowskiego, bez sygnalizacji świetlnej, z azylem (wysepką) pośrodku jezdni
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Połączenie rowerowe placu Wilsona z Nadwiślańskim Szlakiem Rowerowym wzdłuż ulicy Krasińskiego
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • budowę połączenia rowerowego placu Wilsona z Wisłostradą wzdłuż ul. Krasińskiego poprzez wyznaczenie dwukierunkowej drogi dla rowerów na prawym pasie jezdni wzdłuż parku Żeromskiego (odcinek pl. Wilsona do ul. Czarnieckiego); • dopuszczenie ruchu rowerowego na asfaltowym chodniku wzdłuż ul. Krasińskiego na odcinku od ul. Czarnieckiego do Wisłostrady; • wyniesienie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów przez ulicę Czarnieckiego, a także dodatkowy, czwarty wlot skrzyżowania ul. Krasińskiego i Czarnieckiego przeznaczony dla rowerzystów wyjeżdżających z północnej jezdni parkingowej ul. Krasińskiego
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt wdrożony do realizacji, stanowi element sieci podstawowej korytarza X – Krasińskiego
Nazwa projektu	Pasy rowerowe na ul. Mickiewicza
Główne założenia	Zwężenie ul. Mickiewicza do jednego pasa ruchu w każdym kierunku oraz: <ul style="list-style-type: none"> • wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych od ul. Zajączka do Placu Wilsona; • zmianę sposobu parkowania na chodniku z ukośnego na równoległy (odcinek od ul. Gen. Zajączka do pl. Inwalidów); • dopuszczenie skrętu w lewo dla rowerów z pl. Inwalidów w kierunku Pl. Wilsona; • wybudowanie azylu dla pieszych na przejściu przy skrzyżowaniu z ul. Mierostawskiego
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję Projekt został wskazany jako jeden z wariantów rozwiązań docelowo możliwych do wdrożenia
Nazwa projektu	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniu Braci Załuskich z Tołwińskiego

Główne założenia	<p>Projekt zakłada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przebudowę skrzyżowania ulic Totwińskiego i Braci Załuskich –wyniesienie tarczy skrzyżowani do poziomu chodnika, uregulowanie parkowania na północno-zachodnim i południowo-zachodnim narożniku skrzyżowania (słupki, donice) oraz umożliwienie przekraczania przez pieszych skrzyżowania na wszystkich jego wlotach; • objęcie jednokierunkowego odcinka ul. Totwińskiego, którego dotyczy projekt, ograniczeniem prędkości do 30 km/h; • dopuszczenie ruchu rowerów pod prąd (znaki D-3/B-2 plus T-22) na jednokierunkowym fragmencie ulic Totwińskiego (odcinek od posesji Broniewskiego 26a do posesji Braci Załuskich 3); • zamontowanie poduszkowego progu zwalniającego na ul. Totwińskiego przed łukiem przy posesji Broniewskiego 22a
Rekomendacja i uzasadnienie	<p>Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję</p> <p>Projekt zawiera się w propozycjach uspokojenia ruchu na ul. Braci Załuskich</p>
Nazwa projektu	Uzupełnienie drogi rowerowej na Powązkowskiej
Główne założenia	<p>Projekt zakłada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wybudowanie drogi rowerowej wzdłuż południowo-zachodniej strony Powązkowskiej na odcinku od Krasińskiego do istniejącego fragmentu drogi przy pl. Niemena; • budowę przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu Powązkowska/Krasińskiego; • budowę łącznika w jezdni serwisową (parking) ul. Powązkowskiej po północnej stronie
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Chodnik oraz droga rowerowa łącząca Broniewskiego z Rydygiera (wcześniej chodnik na ul. Matysiakówny, przesunięcie pasów)
Główne założenia	<p>Projekt zakłada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowę chodnika i drogi rowerowej po obu stronach ul. Krystyny Matysiakówny (chodnik i droga rowerowa łączące skrzyżowanie ul. Rydygiera z Matysiakówny z ul. Broniewskiego; • budowa chodnika przy ul. Matysiakówny po stronie wiaduktu, między przystankiem autobusowym linii 205 i budynkiem przy ul. Rydygiera 6c, między ulicą i linią drzew rosnących wzdłuż niej lub też w innym miejscu ustalonym w toku konsultacji, dopasowanym do planowanego przebiegu ul. Rydygiera i jej połączenia z ul. Broniewskiego
Rekomendacja i uzasadnienie	<p>Projekt częściowo uwzględniony przez koncepcję</p> <p>W zakresie inwestycji w infrastrukturę rowerową rekomenduje się innego rodzaju rozwiązania na ul. Matysiakówny i Rydygiera</p>
Nazwa projektu	Przejście dla pieszych przy przystanku Barszczewska
Główne założenia	Projekt polega na wyznaczeniu przejścia dla pieszych przy północnym krańcu przystanku Barszczewska 02 wraz z dojściem z obu stron (od przystanku i od parkingu)
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Przejście dla pieszych przez ul. Słowackiego na wysokości Urzędu Dzielnicy
Główne założenia	<p>Podstawowym założeniem w projekcie jest zwężenie ul. Słowackiego do jednego pasa, a następnie projekt zakłada wyznaczenie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Filarecką, bez sygnalizacji świetlnej, z azylem (wysepką) pośrodku jezdni nowych miejsc postojowych (ok. 20) po północnej stronie ulicy od pl. Wilsona do ul. Krechowickiej – parkowanie równoległe na istniejącej jezdni; • pasów rowerowych - na jezdni południowej na całym odcinku od ul. Popiełuszki (Stołecznej) do pl. Wilsona, na jezdni północnej: od pl. Wilsona do ul. Cieszkowskiego, dalej ruch rowerowy skierowany uliczką serwisową przy budynku Cieszkowskiego 1/3 do istniejącej drogi dla rowerów; • przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Szczepanowskiego, bez sygnalizacji świetlnej, z azylem (wysepką) pośrodku jezdni
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Nowe przejście dla pieszych przez ul. Śmiałą z wymianą chodnika
Główne założenia	Projekt zakłada:

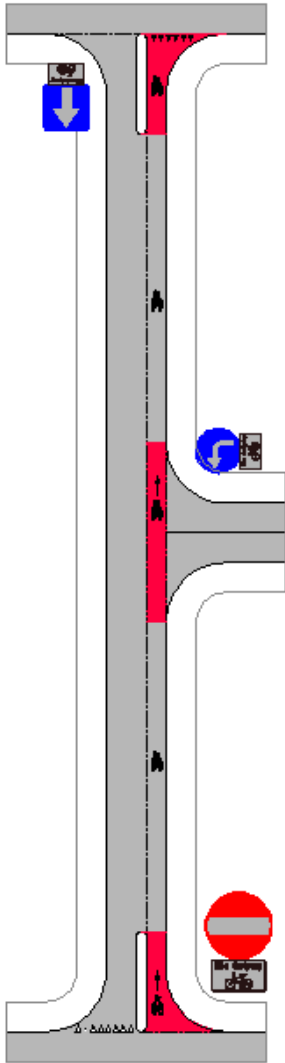
	<ul style="list-style-type: none"> wyznaczenie przejścia dla pieszych wraz z oznakowaniem, bez sygnalizacji świetlnej, na wysokości styku posesji ulicy Śmiałej 4/18 a Śmiałej 20, przed skrzyżowaniem ulicy Śmiałej w kierunku biblioteki publicznej; rozebranie zdewastowanego chodnika biegnącego wzdłuż trawnika i krótkiego chodnika jezdni między zakrętami ulicy na wysokości Biblioteki Publicznej przy (ulicy Śmiałej 24) i położenie nowego szerszego chodnika; rekultywację trawnika wzdłuż wymienianego chodnika; uporządkowanie parkowania poprzez oznakowanie poziome
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt nieuwzględniony przez koncepcję W koncepcji rekomenduje się innego rodzaju rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo i wygodę poruszania się pieszych na ul. Śmiałej
Nazwa projektu	Przejście dla pieszych przez ulicę między ul. Rydygiera 11 oraz ul. Rydygiera 8
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> budowa przejścia dla pieszych między ul. Rydygiera 11 i parkingiem przy ul. Rydygiera 8 (z wyspą azylu) i chodników doprowadzających do pasów; budowa przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Rydygiera i Matysiakówny
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Bezpieczna droga do szkoły – przejście dla pieszych przez ul. Mickiewicza na wysokości ul. Mścistawskiej
Główne założenia	Projekt zakłada <ul style="list-style-type: none"> budowę wysepki z elementów prefabrykowanych, które uniemożliwią parkowanie samochodów przed przejściem dla pieszych na ul. Mickiewicza na wysokości ul. Mścistawskiej; wytyczenie pasa parkingowego na jezdni od przejścia dla pieszych do Drużbackiej; obniżenie wszystkich krawężników na wyżej wymienionym przejściu do poziomu 0 cm
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Powązkowskiej - od Trasy AK do ul. Krasieńskiego
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> dobudowanie brakującego odcinka drogi dla rowerów wzdłuż ul. Powązkowskiej - od Trasy AK do ul. Krasieńskiego
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Skrót pieszy i rowerowy z Kępy Potockiej na Żoliborz Dziennikarski przez ogródki działkowe
Główne założenia	Projekt zakłada stworzenie przejścia i przejazdu między Kępą Potocką a ul. Bohomolca na Żoliborzu Dziennikarskim przez teren ogródków działkowych wraz z oznakowaniem ciągu pieszo-rowerowego oraz demontażem furtek uniemożliwiających dostęp
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt nieuwzględniony przez koncepcję Projekt nie obejmuje swoim zasięgiem odcinków dróg publicznych ale z punktu widzenia funkcjonalności systemu transportu rowerowego jest w pełni zasadny
Nazwa projektu	Poszerzenie chodnika na zakręcie ul. Mierostawskiego nr 13, 15
Główne założenia	Projekt zakłada poszerzenie chodnika wzdłuż ul. Mierostawskiego nr 13 i 15
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt nieuwzględniony przez koncepcję W koncepcji rekomenduje się innego rodzaju rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo i wygodę poruszania się pieszych na ul. Śmiałej
Nazwa projektu	Modernizacja zatoki parkingowej przy ul. Włociańskiej
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> modernizację zatoki parkingowej położonej naprzeciwko Zespołu Szkół Samochodowych i Licealnych nr 3 ul. Włociańska 35 uporządkowanie parkowania w tym zakresie i usunięcie pojazdów parkujących na chodniku
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Rowerowy Żoliborz - Sady Żoliborskie i Zatrasy
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> połączenie ślepo zakończonej drogi dla rowerów przy ul. Elbląskiej z drogami dla rowerów przy ul. Broniewskiego oraz z drogami dla rowerów wzdłuż Trasy Armii

	<p>Krajowej;</p> <ul style="list-style-type: none"> • budowa odcinka drogi dla rowerów po południowej stronie ul. Broniewskiego między Elbląską a trasą AK; • budowa łączników rowerowych: do ślepego zakończenia ul. Izabelli i do drogi serwisowej wzdłuż Broniewskiego w kierunku Krasińskiego; • lokalizacja przedstawianego projektu: Skrzyżowanie ulic Broniewskiego i Elbląskiej, Ulica Tołwińskiego (od Braci Załuskich do Broniewskiego), zjazd z Broniewskiego do Galerii Żoliborz i osiedli Sady III i V; • zastąpienie 5 przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Broniewskiego i Elbląskiej przez wspólne przejścia i przejazdy dla rowerów (oznakowanie przejścia i przejazdu połączone zgodnie z Dz.U.2015.1314, załącznik 2, rys. 4.2.2.3); • przestawienie dwóch sygnalizatorów i wymiana blend; • budowa 150 mb nowych dróg dla rowerów; • w miejscach w których ze względów terenowych nie jest możliwa budowa wydzielonej drogi dla rowerów, wyгородzenie urządzeniami BRD (separator, bariera) 100 m z nadmiarowego czwartego pasa ruchu; • powiększenie wyspy dzielącej na wlocie ul. Elbląskiej o ok. 20 m², tak by zapewnić miejsce do akumulacji zarówno pieszych jak i rowerzystów;
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt nieuwzględniony przez koncepcję W koncepcji rekomenduje się innego rodzaju rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo i wygodę poruszania się pieszych dla tego rejonu dzielnicy
Nazwa projektu	Rowerowy Żoliborz - Oficerski, Urzędniczy i WSM
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • dopuszczenie kontraruchu rowerowego za pomocą oznakowania pionowego na wszystkich jednokierunkowych ulicach lokalnych na Żoliborzu: Bitwy pod Rokitną, Brodzińskiego, Czarnieckiego, Czarnieckiego, Drużbackiej, Filarecka, Hozjusza, Jaśkiewicza, Kochowskiego, Kossaka, Kozietulskiego, Krajewskiego, Mierostawskiego, Or-Ota, Pogonowskiego, Próchnika, Sarbiewskiego, Sierpecka, Solskiego, Suzina, Śmiała, Toeplitza, Wawrzyńskiej i Wieniawskiego)
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i częściowo uwzględniony przez koncepcję Dla części ulic określono brak konieczności przystosowania na potrzeby ruchu rowerowego z uwagi na funkcjonowanie alternatywnych ciągów i konieczność redukcji dużej liczby miejsc parkingowych
Nazwa projektu	Rowerowy Żoliborz - Dziennikarski i Marymont
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • dopuszczenie kontraruchu rowerowego za pomocą oznakowania pionowego na wszystkich jednokierunkowych ulicach lokalnych na Żoliborzu: Bieniewicka, Dembińskiego, Drohicka, Koźmiana, Mysłowicka, Paska, Sułkowskiego i Świącickiego)
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i częściowo uwzględniony przez koncepcję Dla części ulic określono brak konieczności przystosowania na potrzeby ruchu rowerowego oraz możliwy brak bezpieczeństwa ich funkcjonowania (np. brak widoczności na łuku poziomym w ul. Dembińskiego)
Nazwa projektu	Montaż progów zwalniających prędkość na jezdni Placu Inwalidów
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • montaż progów zwalniających na jezdniach Placu Inwalidów, w szczególności po stronie zachodniej
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	"Broadway" - Rewitalizacja głównej alei pieszo-rowerowej na os. "Zatrasie"
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • rewitalizację obecnego ciągu pieszego potocznie nazywanego przez mieszkańców Żoliborza „Broadwayem”; • wymianę nawierzchni na bitumiczną i ewentualne wyznaczenie w tym miejscu ciągu pieszo-rowerowego
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt nieuwzględniony przez koncepcję Projekt nie obejmuje swoim zasięgiem odcinków dróg publicznych ale z punktu widzenia funkcjonalności systemu transportu rowerowego jest w pełni zasadny

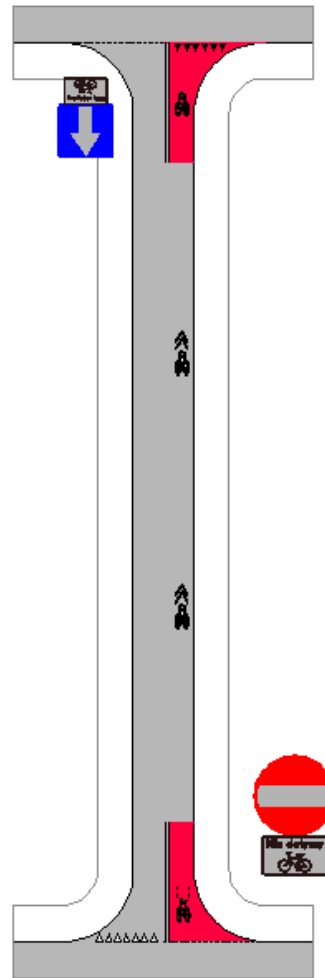
Nazwa projektu	Ścieżka rowerowa i chodnik wzdłuż Krasińskiego i Gwiaździstej od końca uliczki parkingowej do ul. Promyka
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • przebudowę istniejącego chodnika o nawierzchni bitumicznej na ścieżkę rowerową o nawierzchni bitumicznej oraz chodnik o nawierzchni z płyt betonowych; • włączenie drogi dla rowerów w uliczkę parkingową przy ul. Krasińskiego; • dołączenie proponowanej drogi dla rowerów w ul. Promyka do przejazdu rowerowego i drogi dla rowerów w ul. Gwiaździstej
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Trasa rowerowa z placu Wilsona w kierunku Starego Miasta
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • budowę wydzielonej drogi dla rowerów po stronie wschodniej na odcinku ul. Mickiewicza od pl. Wilsona do ul. Mierosławskiego • prowadzenie ruchu rowerowego w ul. Mierosławskiego i Śmiałej do al. Wojska Polskiego na zasadach ogólnych w jezdni • prowadzenie ruchu rowerowego w ul. Śmiałej od al. Wojska Polskiego do ul. Zajęczka na zasadach ogólnych w jezdni przy dopuszczeniu możliwości jazdy rowerem pod prąd (tylko zmiana oznakowania pionowego przez dodanie tabliczek T-22 "nie dotyczy rowerów" pod znakami). • wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych w ul. Zajęczka i Krajewskiego do ul. Zakroczymskiej
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt częściowo uwzględniony przez koncepcję W koncepcji rekomenduje się inny sposób przeprowadzenia ruchu rowerowego w ul. Mickiewicza
Nazwa projektu	Uwolnić Śmiałą! Udrożnienie Śmiałej na odcinku - biblioteka publiczna - Al. Wojska Polskiego
Główne założenia	Projekt zakłada: <ul style="list-style-type: none"> • reorganizację parkowania z obustronnego na jednostronne; • uporządkowanie parkowania i poprawę warunków pieszych poprzez ustawienie słupków (ul. Śmiała - od wjazdu na teren podwórek za budynkiem Śmiała 5-21, do skrzyżowania z al. Wojska Polskiego)
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt przeanalizowany i uwzględniony przez koncepcję
Nazwa projektu	Likwidacja zatok autobusowych w ul. Mickiewicza
Główne założenia	Projekt zakłada likwidację 3 zatok autobusowych przez ich zabudowę chodnikiem z krawężnikiem na przystankach autobusowych Bohomolca 01, 02 i pl. Wilsona 04
Rekomendacja i uzasadnienie	Projekt uwzględniony przez koncepcję

1.4 Typowe rozwiązania organizacji ruchu

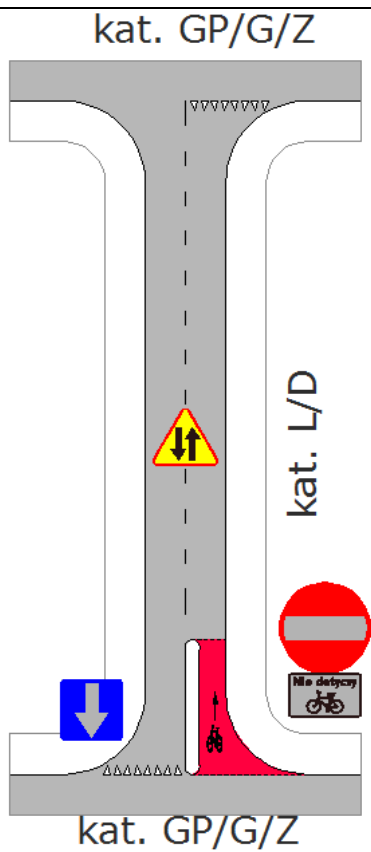
W niniejszym rozdziale zestawiono i omówiono przykłady rozwiązań w organizacji ruchu, który rekomendowano w koncepcji. Miejsce ich lokalizacji zostało określone w dalszej części opracowania. Należy podkreślić, że są to rozwiązania typowe, których zastosowanie w konkretnych miejscach będzie wymagało pogłębionych analiz i weryfikacji zasadności dlatego w ostatecznej formie mogą one odbiegać od zaprezentowanej formy.



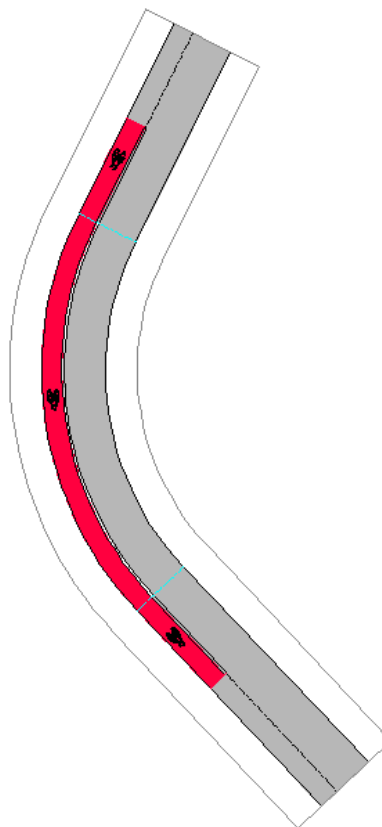
Rys. 8. Kontrapas rowerowy



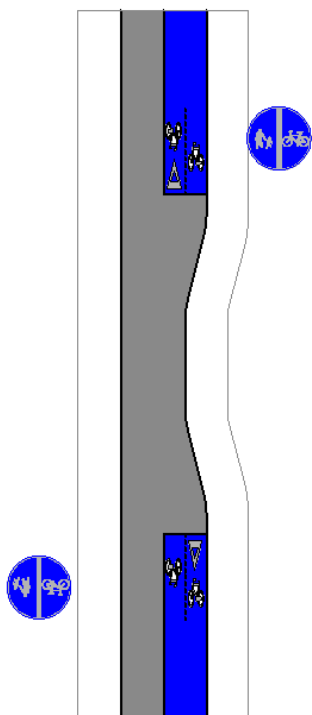
Rys. 9. Kontraruch rowerowy



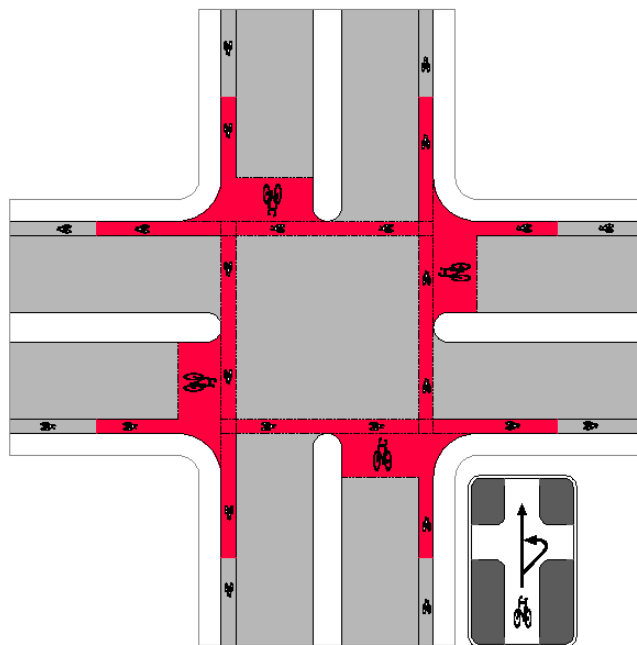
Rys. 10. False one-way street



Rys. 11. Kontraruch – łuki poziome

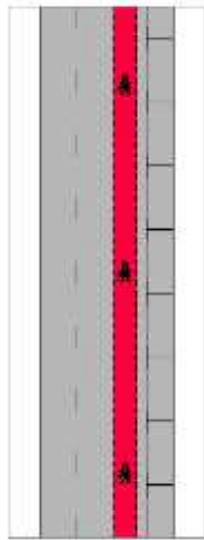


Rys. 12. Punktowe zwężenie do CPR

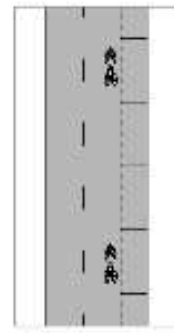


Rys. 13. Śluzy rowerowe

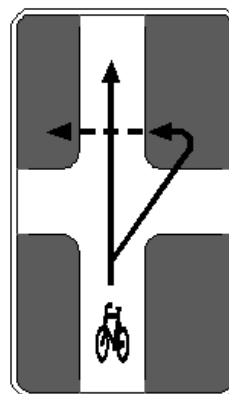
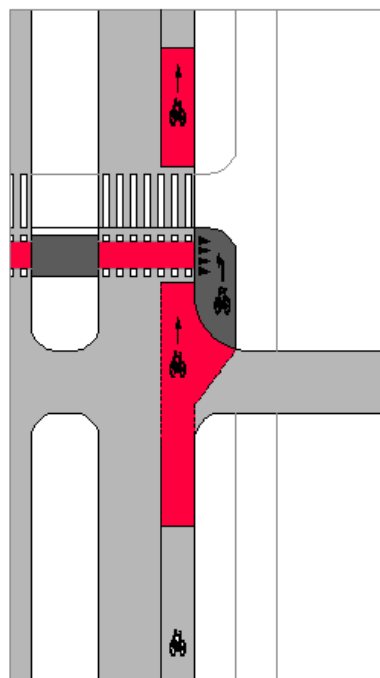
SIEĆ PODSTAWOWA
(SIEĆ UZUPEŁNIAJĄCA)



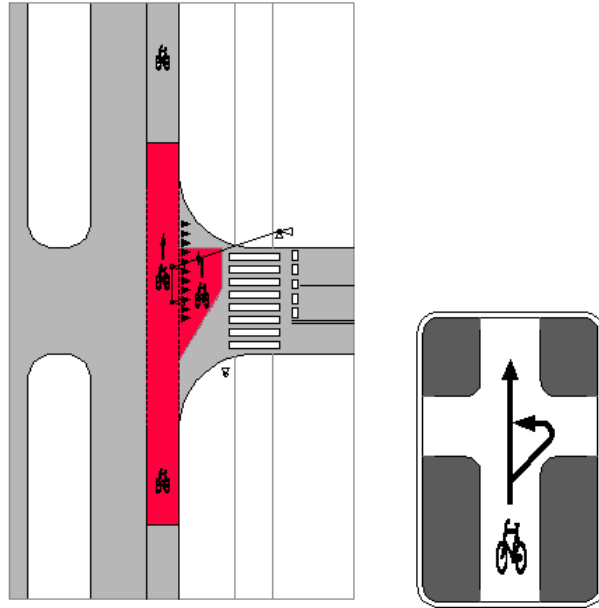
SIEĆ UZUPEŁNIAJĄCA



Rys. 14. Parkowanie



Rys. 15. Sposób realizacji skrętu w lewo z pasa rowerowego w drogę rowerową / przejazd rowerowy



Rys. 16. Sposób realizacji skrętu w lewo z pasa rowerowego na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną

2 Etap II i IV

2.1 Założenia koncepcyjne

2.1.1 Ruch pieszy

Głównymi założeniami, którymi kierowano się w koncepcji w zakresie prowadzenia ruchu pieszego była poprawa bezpieczeństwa pieszych i wygody ich poruszania się w obszarze dzielnicy Żoliborz. Działania jakie rekomendowano dla poprawy tych elementów prowadzenia ruchu przedstawia Tab. 3.

Tab. 3. Założenia koncepcyjne dla ruchu pieszego

Cel	Działanie
POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA	Poprawa widoczności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych poprzez eliminację nielegalnie parkujących pojazdów w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych w nieprzepisowej odległości od nich z wykorzystaniem fizycznych wygrodzeń uniemożliwiających parkowanie (słupki, wysepki)
	Uspokojenie ruchu pojazdów na ulicach lokalnych poprzez zastosowanie progów zwalniających, wyniesionych tarcz skrzyżowań i przejść dla pieszych w celu umożliwienia swobodnego przekraczania jezdni przez pieszych
	Poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych poprzez montaż azyli między pasami ruchu czy wyniesienie powierzchni przejścia ponad poziom jezdni
	Ograniczenia liczby miejsc kolizji pieszych i rowerzystów poprzez prowadzenie ruchu rowerowego na jezdni, a w miejscach wspólnego użytkowania przestrzeni poza jezdnią skuteczną separacją ruchu pieszego i rowerowego
POPRAWA WYGODY PORUSZANIA SIĘ	Poszerzanie dostępnej powierzchni traktów pieszych poprzez porządkowanie parkowania utrudniającego przejście pieszych, z zapewnieniem minimalnej 1,5 metrowej szerokości chodnika
	Budowa nowych przejść dla pieszych ułatwiających przemieszczanie się między istotnymi generatorami ruchu oraz skracającymi odległość między kolejnymi przejściami dla pieszych
	Likwidacja zatok autobusowych i zastąpienie ich peronami przystankowymi celem poszerzenia powierzchni wymiany pasażerskiej na przystankach oraz ułatwianiu przejścia w ich rejonach przez osoby niekorzystające z transportu zbiorowego w sytuacji dużego natężenia oczekujących pasażerów
	Wprowadzenie stref współdzielonych „woonerf” na ulicach lokalnych umożliwiających uspokojenie ruchu pojazdów, a przez to swobodne przekraczanie jezdni przez pieszych oraz potencjalne możliwe wykorzystanie na przestrzeni ulicy na cele inne niż komunikacyjne

2.1.2 Ruch rowerowy

Koncepcja zakłada, że rekomendowane rozwiązania będą uwzględniały potrzeby wszystkich użytkowników ruchu. Przy wdrażaniu rozwiązań rekomendowanych w koncepcji powinno zachować się szczególną dbałość o istniejącą zielenią, a także w miarę możliwości terenowych poszerzać obszary zieleni zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców. Głównym założeniem koncepcji jest dobór takich rozwiązań, aby pozytywnie wpływały na bezpieczeństwo wszystkich, a w szczególności niechronionych uczestników ruchu.



Rys. 17. Klasyfikacja sieci rowerowej

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych OpenStreetMap.org

Tab. 4. Założenia funkcjonalne i techniczne dla rowerowej sieci podstawowej i uzupełniającej

ZAŁOŻENIA	SIEĆ PODSTAWOWA	SIEĆ UZUPEŁNIAJĄCA
FUNKCJONALNE	<ul style="list-style-type: none"> <u>bazowa</u> sieć połączeń rowerowych na terenie Żoliborza trasy rowerowe o znaczeniu <u>lokalnym i międzydzielnicowym</u> trasy prowadzące ruch rowerowy <u>związany z Żoliborzem</u>, a także <u>zewnętrzny</u> pomiędzy <u>Śródmieściem i przedmieściami Warszawy</u> (Bielany, Młociny, 	<ul style="list-style-type: none"> <u>komplementarna</u> siatka połączeń rowerowych na terenie Żoliborza trasy rowerowe o znaczeniu <u>lokalnym i dojazdowym</u> trasy sugerowane dla rowerzystów w podróżach <u>wewnątrz Żoliborza</u>, wytyczone wzdłuż <u>obszarów z uspokojonym ruchem</u>

ZAŁOŻENIA	SIEĆ PODSTAWOWA	SIEĆ UZUPEŁNIAJĄCA
	<p>Białołęka, Tarchomin)</p> <ul style="list-style-type: none"> • sieć wpisująca się w szerszy <u>Program Rozwoju Tras Rowerowych</u> w obrębie całej Warszawy • zaleca się wprowadzenie <u>spójnego i ciągłego systemu oznakowania (pionowego/poziomego)</u> dla poszczególnych korytarzy rowerowych (numeracja korytarzy wg programu) • spójna z dotychczasowymi standardami warszawskimi dot. rozwoju dróg rowerowych w Warszawie – 2 kategorie: <u>główne / lokalne / rekreacyjne</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • trasy prowadzące ruch rowerowy „do” i „z” sieci podstawowej (<u>zbierająco-rozprowadzające</u>) z <u>obszarów mieszkalnych Żoliborza</u> • sieć <u>krótkich, „niesformalizowanych”</u> połączeń rowerowych (tj. brak sztywnych korytarzy rowerowych – przebieg bardziej elastyczny) • spójna z dotychczasowymi standardami warszawskimi dot. rozwoju dróg rowerowych w Warszawie – 2 kategorie: <u>główne / lokalne / rekreacyjne</u>
TECHNICZNE	<ul style="list-style-type: none"> • zalecana „twarda” infrastruktura rowerowa • <u>przede wszystkim</u> DDR lub PR, w dalszej kolejności pozostałe rozwiązania • <u>DDR</u>: drogi dla rowerów wzdłuż głównych tras drogowych – wydzielone poza jezdnią lub wydzielone w chodniku • <u>PR</u>: pasy rowerowe oznakowane na jezdni wzdłuż głównych (ale mniej ruchliwych) tras drogowych • <u>kwiecie parkowania</u>: w przypadku <u>PR</u> likwidacja parkowania wzdłuż trasy lub parkowanie równoległe z dodatkową opaską bezpieczeństwa (szer. 1.0 m); w <u>przypadku DDR</u> wystarczy regulacja organizacji parkowania (tj. usunięcie nieprawidłowo parkujących pojazdów z chodnika) • <u>PdR</u>: przejazdy dla rowerzystów w miejscu poprzecznego przecięcia się trasy podstawowej z ruchliwą trasą drogową – zazwyczaj sygnalizowane • <u>CPR</u>: wspólne ciągi pieszo-rowerowe – stosowane punktowo, tj. tam, gdzie ze względu na 	<ul style="list-style-type: none"> • zalecana „miękka” infrastruktura rowerowa • brak przekształceń przekroju poprzecznego jezdni – głównie <u>zmiana istniejących zasad organizacji ruchu</u> • <u>wydzielona</u> infrastruktura rowerowa głównie w miejscach, gdzie konieczne jest odseparowanie prowadzenie rowerzystów ze <u>względów bezpieczeństwa</u> – głównie <u>skrzyżowania</u>, a także <u>odcinki liniowe z ograniczeniami widoczności</u> oraz miejsca, gdzie ruch rowerowy prowadzony jest w relacji przeciwnej do ruchu ogólnego (<u>kontraruch</u>) • w pozostałych miejscach zaleca się prowadzenie <u>wspólnie z ruchem ogólnym z jednoczesnym uspokojeniem ruchu</u> metodami: Tempo 30 i strefy zamieszkania • prowadzenie tzw. <u>kontraruchu</u> rowerowego: jako wydzielone pasy rowerowe <u>na całym odcinku</u>, lub wydzielone pasy <u>tylko na początku/końcu trasy oraz w obrębie skrzyżowań</u> – wedle zaleceń zawartych w ekspertyzie

ZAŁOŻENIA	SIEĆ PODSTAWOWA	SIEĆ UZUPEŁNIAJĄCA
	<p>ograniczenia terenowe (geometryczne) lub ekonomiczne niemożliwe jest wprowadzenie DDR/PR</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>śluzy rowerowe</u> w obrębie głównych skrzyżowań – ze szczegółowym oznakowaniem poziomym (pasy dojazdowe, powierzchnie akumulacyjne, lewoskręty dla rowerzystów) • w miejscach <u>przecięcia (przeplatania) się z ruchem ogólnym</u> (przed skrzyżowaniami, na skrzyżowaniu) – wyraźny system oznakowania (malowanie na czerwono, piktogramy, znaki ostrzegawcze) • zaleca się wprowadzenie systemu oznakowania pionowego, „dowiązane” do poszczególnych korytarzy rowerowych: <u>numeracja tras, kierunki relacji na skrzyżowaniach</u> – „znaki kat. E” dla rowerzystów: małe, uproszczone, ale czytelne i logiczne 	<p>Politechniki Krakowskiej z 2014 r.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>regulacja istniejącego parkowania</u> w przypadku wprowadzenia kontraruchu rowerowego (zalecane pasy rowerowe z opaską bezpieczeństwa) oraz punktowo w miejscach potencjalnie gorszych z punktu widzenia BRD; zakłada się mniejszą ingerencję w organizację parkowania niż w sieci podstawowej • wyraźny i czytelny <u>system oznakowania poziomego</u> w obrębie skrzyżowań oraz powiązań z siecią podstawową – śluzy rowerowe, wydzielenie ruchu rowerowego • możliwość stosowania tzw. <u>false one-way street</u> na mało ruchliwych ulicach – tj. zamknięcie wjazdu dla ruchu drogowego na jednym końcu drogi z jednoczesnym dopuszczeniem wjazdu dla rowerzystów

2.2 Sieć podstawowa

Rys. 18. Korytarze sieci podstawowej

2.2.1 Korytarz I – Powązkowska



Rys. 19. Ulica Powązkowska – istniejąca infrastruktura rowerowa

Ulica Powązkowska, będąca elementem Korytarza I, przebiega w południowej – zachodniej części dzielnicy Żoliborz w Warszawie. W aspekcie kształtowania przestrzeni publicznej odgrywa ona bardzo ważną rolę. Pełni głównie funkcje związane z obsługą przylegających obszarów. Ulica ta łączy północną część dzielnic Wola oraz Śródmieście z drogą ekspresową S8 znajdującą się w południowej części dzielnicy Bielany. Ulica ta we wschodniej części posiada infrastrukturę rowerową w formie wydzielonych dróg dla rowerów, a sukcesywny rozwój miasta i rosnące potrzeby mieszkańców wymuszają jej dalszy rozwój i zmianę dotychczasowego charakteru ulicy. W ramach planowanych prac i koncepcji budowy trasy tramwajowej na ulicy Powązkowskiej planowane jest uzupełnienie sieci rowerowej o dodatkowe rozwiązania infrastrukturalne, stworzenie dodatkowego ciągu rowerowego, po drugiej stronie opisywanej ulicy oraz poszerzenie istniejącego chodnika. Postuluje się także **wydłużenie istniejącej drogi rowerowej w kierunku północnym do granicy dzielnicy** - w stanie istniejącym kończy się (od strony południowej) na ok. 200 m przed skrzyżowaniem z ul. Krasieńskiego. Rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Powązkowskiej umożliwi sprawny dojazd rowerem w relacjach do (z) Bielany i Śródmieścia, a także zwiększy dostępność obszarów położonych wzdłuż ulic Krasieńskiego i Elbląskiej. Wiąże się to także ze zwiększonym naciskiem podczas przebudowy na elementy związane z poprawieniem bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, reorganizacją parkowania oraz zmianą istniejącej organizacji ruchu. Taka zmiana wesprze i ułatwi rozwój ruchu rowerowego oraz podkreśli istotne znaczenie tego ciągu ruchu w całym analizowanym obszarze.

2.2.2 Korytarz II – Broniewskiego – Jana Pawła II



Rys. 20. Ulica Broniewskiego – istniejąca infrastruktura rowerowa

Korytarz II zawiera w sobie istniejącą infrastrukturę rowerową zlokalizowaną w ciągu ulic Broniewskiego i Jana Pawła II. Jest ona z powodzeniem uczęszczana przez rowerzystów i stanowi istotny ciąg w dojazdach do Śródmieścia z północnych dzielnic. Funkcjonująca droga dla rowerów wykonana jest z kostki brukowej, dlatego docelowo rekomenduje się zmianę jej nawierzchni na bitumiczną. Dodatkowo, postuluje się również **dobudowę wydzielonej drogi dla rowerów po stronie południowej na całej długości, a także przejazdów rowerowych w obrębie skrzyżowania z ulicą Elbląską i „dowiązanie” do istniejącej drogi rowerowej wzdłuż ul. Elbląskiej.** W celu poprawy warunków ruchu pieszego zaleca się także **stworzenie przejścia dla pieszych na wysokości zjazdu w ul. Tołwińskiego** (na wschód od Galerii Żoliborz i stacji Veturilo). Zaleca się rozważenie wyniesienia przejścia dla pieszych (lub wprowadzenie progów zwalniających przed nim) przy skrzyżowaniu z ul. Braci Załuskich.

2.2.3 Korytarz III – Kolektorska – Popiełuszki



Rys. 21. Ulica Popiełuszki – korytarz podstawowy w koncepcji sieci rowerowej

Korytarz III ma umożliwić bezpieczne podróże rowerowe w relacji północ – południe, z wykorzystaniem ulic Popiełuszki i Kolektorskiej. Z racji jej obecnej klasy i funkcji ruchowej ulicy Popiełuszki rekomenduje się **budowę wydzielonych, obustronnych dróg dla rowerów**, które z powodzeniem przeprowadzić można w istniejących, szerokich pasach zieleni. Drogi dla rowerów w ul. Popiełuszki łączyłyby istniejącą infrastrukturę na skrzyżowaniu ulic Broniewskiego i Jana Pawła II oraz Słowackiego i Potockiej. Zaleca się odseparowanie proponowanych dróg dla rowerów od strony jezdni za pomocą pasów zieleni niskiej lub zieleni wysokiej – na odcinkach, gdzie jest to możliwe i nie wpłynie na ograniczenie widoczności. Kontynuacją korytarza do granicy z dzielnicą Bielany byłby istniejący trakt poprowadzony w ul. Kolektorskiej przez Park Kaskada, który łączy pl. J. Kuronia z infrastrukturą rowerową zlokalizowaną wzdłuż Al. Armii Krajowej oraz pozwala na korzystanie z przejazdu nad drogą ekspresową S8. Trakt ten wykonany jest z kostki betonowej dlatego docelowo powinna nastąpić wymiana jego nawierzchni na bitumiczną oraz wytyczenie ciągu pieszo-rowerowego.

2.2.4 Korytarz IV – Słowackiego

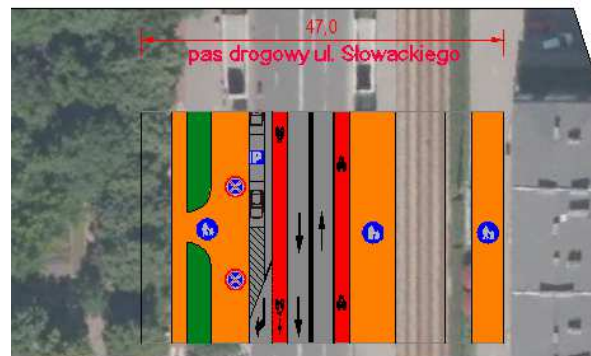
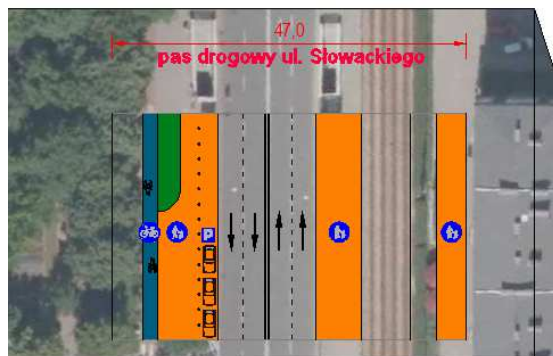
2.2.4.1 Słowackiego

2.2.4.1.1 Potocka – Krechowicka



Stan istniejący

Rekomendowane rozwiązanie



Inwentaryzacja

Ulica główna, dwukierunkowa, z 3 pasami ruchu i dodatkowym pasem do parkowania równoległego po południowej stronie jezdni. Szerokość jezdni wynosi 14 m, a szerokość chodników od 4 do 5 m. Dozwolona prędkość 50 km/h, brak elementów uspokojenia ruchu. Istniejące 3 przejścia dla pieszych, w tym 2 z sygnalizacją świetlną. Nawierzchnia chodników wykonana z kostki brukowej i płyt betonowych. Istniejąca infrastruktura rowerowa w formie ciągu pieszo-rowerowego z kostki brukowej po północnej stronie jezdni. Funkcjonujące przystanki autobusowe i tramwajowe oraz torowisko położone po północnej stronie ulicy

Rekomendowane

Wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Szczepanowskiego

rozwiązanie	<p>Likwidacja istniejących dróg rowerowych z kostki brukowej i wyznaczenie 1,5-metrowych pasów rowerowych w jezdni, odseparowanych dodatkową 0,5-metrową opaską bezpieczeństwa od miejsc postojowych</p> <p>Zwężenie jezdni do 2 pasów ruchu (po 1 pasie w każdym kierunku). Docelowo obniżenie klasy technicznej drogi do lokalnej (L). Przebudowa zatok autobusowych i zastąpienie ich peronami przystankowymi, półwyspowymi.</p> <p>Na południowym wlocie ul. Słowackiego na skrzyżowaniu z ulicą Popiełuszki zmniejszenie liczby pasów do 2 do jazdy na wprost i 1 do skrętu w prawo. W miejsce istniejącego prawoskrętu docelowo proponuje się poszerzenie wyspy azylu w celu umożliwienia odpowiedniej akumulacji pieszych i wykonania relacji skrętu w lewo przez rowerzystów.</p>
Uzasadnienie	<p>Istniejąca infrastruktura rowerowa nie spełnia standardów jakości i obsługuje cele podróży jedynie po jednej stronie ulicy. Obecne natężenie ruchu pozwala rozważyć zwężenie przekroju do jednego pasa ruchu w każdym kierunku, które stworzy przestrzeń na wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych i nowego przejścia dla pieszych, a wariantowo umożliwi likwidację sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Krechowicką</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Włączenie z kierunku od placu Wilsona do dróg rowerowych zlokalizowanych w obrębie skrzyżowania ulic Słowackiego i Potockiej przez przejazd rowerowy w jego wschodniej części</p> <p>Włączenie pasów rowerowych w poprzeczne drogi rowerowe i ulice odbywać się będzie przez śluzy rowerowe wyznaczone na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną. Skręty w lewo realizowane poprzez rozwiązanie wskazane na Rys. 15. Sposób realizacji skrętu w lewo z pasa rowerowego</p> <p>Na skrzyżowaniu ul. Słowackiego i Popiełuszki włączenie pasa rowerowego w układ dróg rowerowych będzie odbywać się w miejscu zlikwidowanego pasa do skrętu w prawo w ul. Potocką, na zasadach określonych na Rys. 15</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Powstanie nowego przejścia dla pieszych oraz bezpiecznej i wygodnej infrastruktury rowerowej. Liczba legalnych miejsc parkingowych nie ulega zmianie. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów ulega zmniejszeniu do 2</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 220 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Zmiana zapisu w MPZP dla otoczenia ul. Słowackiego: obecne zapisy zakładają prowadzenie ruchu rowerowego poza pasem jezdni</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 50 km/h • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie Słowackiego / Popiełuszki – bez zmian; ○ skrzyżowanie Słowackiego / Krechowicka – ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi, a także likwidację przejazdów rowerowych w osi ul. Słowackiego

2.2.4.1.2 Krechowicka – Plac Wilsona



Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie
Inwentaryzacja	Ulica główna o 4 pasach ruchu i miejscach do parkowania zlokalizowanych na chodniku w południowej części pasa drogowego. Szerokość jezdni 13 m, szerokość chodników od 5 do 6 m. Istniejąca infrastruktura rowerowa w formie wydzielonej drogi dla rowerów z kostki brukowej po południowej stronie jezdni. Funkcjonujące przystanki autobusowe i tramwajowe oraz torowisko położone po północnej stronie ulicy
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych na wysokości ul. Filareckiej z azylem między pasami ruchu, adaptacja istniejących dróg dla rowerów na ciągi pieszce</p> <p>Wyznaczenie w jezdni obustronnych pasów rowerowych o szerokości 1,5 m, likwidacja istniejących dróg rowerowych z kostki betonowej (z pozostawieniem odcinka od ul. Toeplitza do pl. Wilsona)</p> <p>Zwężenie jezdni do 2 pasów ruchu (po 1 pasie w każdym kierunku), docelowo obniżenie klasy technicznej drogi do lokalnej (L), organizacja parkowania skośnego na jezdni południowej z zastosowaniem min. 1 metrowej opaski bezpieczeństwa względem pasa rowerowego</p>
Uzasadnienie	Istniejąca infrastruktura rowerowa nie spełnia standardów jakości i obsługuje cele podróży jedynie po jednej stronie ulicy. Obecne natężenie ruchu pozwala rozważyć zwężenie przekroju do jednego pasa ruchu w każdym kierunku, które stworzy przestrzeń na wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych i nowych przejść dla pieszych, a także zmianę sposobu parkowania z równoległego na ukośne
Połączenie z trasami poprzecznymi	Włączenie pasa rowerowego w kierunku placu Wilsona do drogi dla rowerów położonej w ciągu chodnika poprzez łącznice za skrzyżowaniem z ul. Toeplitza
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Powstanie nowego przejścia dla pieszych oraz bezpiecznej i wygodnej infrastruktury rowerowej; wzrost liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 17 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów ulega zmniejszeniu do 2
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 110 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Lokalizacja nowego przejścia dla pieszych przez ul. Słowackiego oraz torowisko tramwajowe przy skrzyżowaniu z ul. Filarecką wymagać będzie przesunięcia peronu przystanku tramwajowego w kierunku północno – zachodnim o szerokość rekomendowanego przejścia dla pieszych
Uwagi	Zmiana zapisu w MPZP dla otoczenia ul. Słowackiego: obecne zapisy zakładają prowadzenie

	ruchu rowerowego poza pasem jezdni
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 50 km/h • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie Słowackiego/ Popiełuszki bez zmian; ○ skrzyżowanie Słowackiego/ Krechowiecka ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi, a także likwidację przejazdów rowerowych w osi ul. Słowackiego; ○ skrzyżowanie Słowackiego / Suzina ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi, a także likwidację przejazdów rowerowych w osi ul. Słowackiego

2.2.5 Korytarz V – Mickiewicza

2.2.5.1 Mickiewicza

2.2.5.1.1 Granica dzielnicy – Potocka



Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie
<p>jezdnia drogowa 3.50m pas ruchu ogólnego 3.50m pas ruchu ogólnego 3.00m wydzielony pas prawoskrętny (postojowy)</p> <p>jezdnia drogowa 3.50m pas ruchu ogólnego 3.50m pas ruchu ogólnego 3.00m wydzielony pas prawoskrętny (postojowy)</p>	<p>jezdnia drogowa 4.50m pas ruchu ogólnego 2.00m pas rowerowy 3.50m wydzielony pas prawoskrętny (postojowy)</p> <p>jezdnia drogowa 4.50m pas ruchu ogólnego 2.00m pas rowerowy 3.50m wydzielony pas prawoskrętny (postojowy)</p>
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Droga główna, dwujezdniowa, z dwoma pasami ruchu w każdą stronę, z dodatkowymi pasami dla relacji skrętnych w obrębie skrzyżowań, obowiązujące ograniczenie prędkości do 50 km/h, szerokość jezdni 7 m (pasy ruchu po 3,5 m). Zróżnicowana szerokość chodnika wykonanego z płyt betonowych. Brak infrastruktury rowerowej, ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Po ulicy poruszają się autobusy regularnych linii komunikacji miejskiej ZTM. Funkcjonują przystanki autobusowe i 2 przejścia dla pieszych. Brak miejsc parkingowych w obrębie pasa drogowego</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Wyznaczenie 1,5-metrowych pasów rowerowych na obu jezdniach</p> <p>Zwężenie przekroju jezdni do 1 pasa ruchu w każdym kierunku oraz wyznaczenie miejsc parkingowych na skrajnym pasie jezdni zachodniej, poprzez skrócenie pasa do skrótu w ul. Potocką (odcinek ok. 50 m)</p>

Uzasadnienie	Ulica docelowa ma stać się drogą klasy Z (zgodnie z SUIKZP), na pozostałych odcinkach ul. Mickiewicza już dziś istnieje tylko jeden pas ruchu – taki przekrój ulicy jest optymalny dla istniejącego natężenia ruchu
Połączenie z trasami poprzecznymi	Relacja skrętu w lewo z wlotu północnego ul. Mickiewicza poprzez rozwiązanie wskazane na Rys. 16.
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Poprawa bezpieczeństwa prowadzenia ruchu rowerowego oraz wzrost dostępności pieszej tej części dzielnicy; wzrost liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 10 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów ulega zmniejszeniu do 2
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 112 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie ulic Mickiewicza i Potockiej – ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi wzdłuż ul. Mickiewicza, dodanie przejazdu rowerowego na wlocie północnym; dodatkowe sygnalizatory przy przejeździe rowerowym przez wlot północny, dodatkowy sygnalizator dla rowerzystów na wlocie wschodnim ul. Potockiej (do realizacji skrętu w lewo w relacji z południowego wlotu Mickiewicza w lewo) i związane z tym poprawki w programie sygnalizacji; • układ pasów na wlotach skrzyżowań: <ul style="list-style-type: none"> skrzyżowanie Mickiewicza/ Potocka, wlot północny: zmniejszenie liczby pasów do jazdy na wprost do jednego

2.2.5.1.2 Potocka – plac Wilsona



Stan istniejący

Rekomendowane rozwiązanie



Inwentaryzacja

Droga główna, dwukierunkowa, dwujezdniowa, z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Szerokość każdej z jezdni ok. 6,4 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu, funkcjonuje 6 przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie dozwolone odcinkami na skrajnym pasie ruchu w sposób równoległy do krawędzi jezdni, a także miejscowo na chodniku prostopadle lub ukośnie

Rekomendowane rozwiązanie

Zwężenie jezdni przy przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach (utworzenie azyli) i fizyczne uniemożliwienie nielegalnego parkowania ograniczającego widoczności. Likwidacja zatok autobusowych i budowa w ich miejsce peronów przystankowych umożliwiających wyprzedzanie przez inne pojazdy zatrzymujących się autobusów

Wyznaczenie 1,5-metrowych pasów rowerowych na obu jezdniach

Zmniejszenie liczby pasów ruchu do 1 w każdym kierunku. Likwidacja miejsc do parkowania na chodniku; wyznaczenie miejsc postojowych na obu jezdniach, częściowo na jezdni, częściowo na opasce zewnętrznej

Uzasadnienie	Obecnie droga główna ma stać się w przyszłości drogą zbiorczą, natężenie ruchu pozwala na zwężenie przekroju w celu wygospodarowania przestrzeni dla ruchu rowerowego
Połączenie z trasami poprzecznymi	Relacja skretu w lewo z wlotu południowego ul. Mickiewicza w ul. Potocką poprzez służę rowerową na wlocie wschodnim ul. Potockiej. Pozostałe relacje w ruchu ogólnym
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Wzrost liczby legalnych miejsc do parkowania, o ok. 7 szt., możliwość zagospodarowania przestrzeni chodników na inne funkcje, zwiększenie się przestrzeni wymiany pasażerskiej na przystankach autobusowych, poprawa bezpieczeństwa i wygody poruszania się pieszych i rowerzystów. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wykonania nowej organizacji ruchu: ok. 305 tys. PLN Brak kosztów budowy lub przebudowy infrastruktury
Wariantowanie	Usunięcie miejsc do parkowania na jednej z jezdni i wyznaczenie w ich miejsce dwukierunkowej drogi dla rowerów oddzielonej od pasa ruchu separatorami
Elementy krytyczne	
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mickiewicza/ Potocka – opisano w pkt. 2.2.5.1.1; ○ Mickiewicza/ plac Wilsona - brak zmian; • układ pasów na wlotach skrzyżowań: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie Mickiewicza/ Potocka, wlot południowy – zmniejszenie liczby pasów do jazdy na wprost do jednego; ○ pl. Wilsona, wlot północy ul. Mickiewicza – zakończenie pasa rowerowego przed peronem przystankowym, liczba pasów ruchu bez zmian

2.2.5.1.3 Plac Wilsona



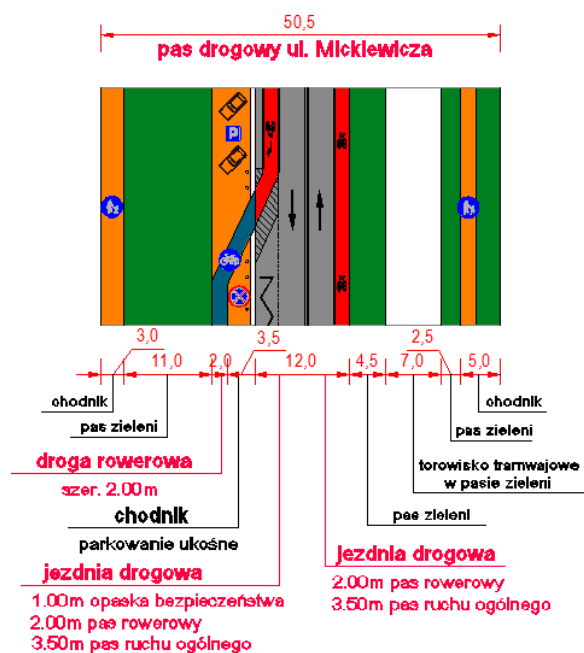
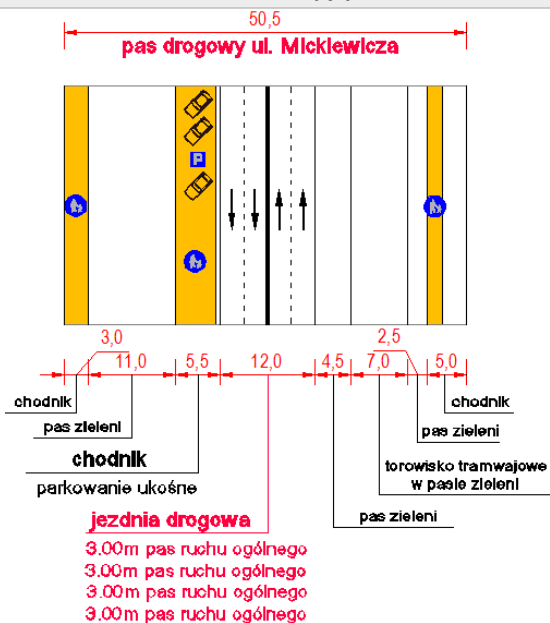
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Skrzyżowanie z ruchem okrężnym z 3 pasami ruchu i wyspą centralną oraz łącznicą w relacji ulic Mickiewicza i Słowackiego, z przejściami dla pieszych na wlotach skrzyżowania. Istniejące zatoki autobusowe i jedna zatoka przeznaczona na postój taksówek. Chodniki o szerokości od 5 do 11 m wykonane z kostki brukowej. W pasie chodnika zlokalizowane wejścia do stacji metra oraz drogi serwisowe obsługujące punkty handlowo – usługowe w zachodniej części placu. Istotny generator ruchu w dzielnicy zarówno pieszego (związanego z przesiadkami), jak i rowerowego czy samochodowego</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Gruntowna modernizacja powierzchni placu z reorganizacją ruchu, stworzenie atrakcyjnej przestrzeni publicznej dla mieszkańców, ograniczenie natężenia ruchu pojazdów i zwężenie szerokości istniejącej jezdni wraz z budową wydzielonej infrastruktury rowerowej oraz poprawą warunków ruchu pieszego poprzez poszerzenie traktów i wymianę ich nawierzchni zgodnie z wytycznymi dokumentu „Rozwój ruchu pieszego w Warszawie”</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Z powodu licznych celów podróży i dużego natężenia ruchu pieszego na chodnikach i pojazdów na jezdni, a także mnogości punktów kolizji związanych z przeplataniem nie istnieje możliwość bezpiecznego i wygodnego ukształtowania infrastruktury rowerowej w pasie drogowym. Rekomenduje się gruntowną modernizację placu, wraz z ograniczeniem jego komunikacyjnych funkcji, w tym zwężeniem szerokości jezdni. Przebudowa ta wydaje się niezbędna z uwagi na charakter węzłowy placu dla korytarzy rowerowych rekomendowanych w koncepcji</p>
<p>Koszty wdrożenia rozwiązania</p>	<p>Koszty wdrożenia rozwiązania nie mogą być oszacowane bez rozstrzygnięcia zakresu modernizacji całego placu</p>
<p>Wariantowanie</p>	<p>Brak</p>
<p>Elementy krytyczne</p>	<p>Pozostawienie placu Wilsona w obecnym kształcie spowoduje brak możliwości jego bezpiecznego i wygodnego przekraczania przez rowerzystów w relacjach tranzytowych</p>

2.2.5.1.4 Plac Wilsona – plac Inwalidów



Stan istniejący

Rekomendowane rozwiązanie



Inwentaryzacja

Jednojezdniowy, dwukierunkowy odcinek ul. Mickiewicza w standardzie drogi klasy G, z dwoma pasami w każdym kierunku o nawierzchni bitumicznej i jezdni szerokości ok. 11 m. Obowiązująca dozwolona prędkość to 50 km/h. W pasie drogowym przeprowadzone są szerokie chodniki o nawierzchni z płyt betonowych oraz 4 przejścia dla pieszych. Po wschodniej stronie jezdni biegnie torowisko tramwajowe. Miejsca postojowe wyznaczone na chodniku po zachodniej stronie jezdni przed przejściem dla pieszych na pl. Inwalidów

Rekomendowane rozwiązanie

Budowa azylu na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Mierosławskiego
Wyznaczenie w jezdni obustronnych pasów rowerowych o szerokości 1,5 m
Zmniejszenie liczby pasów ruchu do 1 w każdym kierunku

Uzasadnienie	Odcinek ulicy stanowiący główny korytarz rowerowy w dojazdach do Śródmieścia. Zaobserwowano duże natężenie ruchu rowerów na chodniku, które wynikać może z nadmiernych prędkości osiąganych w tym miejscu przez kierowców oraz z niskiego poziomu bezpieczeństwa poruszających się po jezdni rowerzystów. Rozwiązanie jest spójne z założeniami SUIKZP, które wskazują na planowane obniżenie klasy drogi do Z
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenia z rekomendowanymi rozwiązaniami ruchu rowerowego na ul. Mierosławskiego w ruchu ogólnym
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego, udostępnienie podstawowego korytarza prowadzącego w kierunku Śródmieścia, nadanie ul. Mickiewicza śródmiejskiego charakteru. Liczba legalnych miejsc parkingowych nie ulega zmianie. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów ulega zmniejszeniu do 2
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty wydzielenia obustronnych pasów rowerowych: ok. 115 tys. PLN
Wariantowanie	Możliwe wytyczenie miejsc postojowych częściowo na jezdni, częściowo na opasce zewnętrznej w przypadku jej poszerzenia o min. 0,5 m
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej, która wymagałaby ingerencji w istniejącą zielen
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ przy Mickiewicza 22 - ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi w ul. Mickiewicza; ○ Mickiewicza/ Plac Inwalidów - ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi w ul. Mickiewicza; • układ pasów na wlotach skrzyżowań: <ul style="list-style-type: none"> ○ pl. Wilsona, wlot południowy ul. Mickiewicza – zakończenie pasa rowerowego przed zatoką autobusową, liczba pasów ruchu bez zmian

2.2.5.1.5 Plac Inwalidów



Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Odcinek ul. Mickiewicza przebiegający przez plac Inwalidów, posiadający dwie jezdnie o dwóch pasach ruchu o szerokości 3,5 każdy. Wzdłuż jezdni poprowadzone są chodniki o szerokości od 2 do 3m. Po wschodniej stronie jezdni biegnie torowisko tramwajowe, brak jest miejsc parkingowych w pobliżu jezdni.</p> <p>Wokół pl. Inwalidów prowadzone są jezdnie serwisowe o szerokości ok. 6m, z miejscami postojowymi wyznaczonymi w zależności od lokalizacji na chodniku, w zatokach parkingowych i na jezdni. W północno-zachodniej części placu istnieje pas rowerowy połączony z pasami rowerowymi w al. Wojska Polskiego</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Budowa przejścia dla pieszych przez pl. Inwalidów osi al. Wojska Polskiego</p> <p>Wyznaczenie na jezdni głównej obustronnych pasów rowerowych o szerokości 1,5 m</p> <p>Zmniejszenie liczby pasów ruchu do 1 w każdym kierunku na jezdni głównej ul. Mickiewicza.</p> <p>Budowa elementów uspokojenia ruchu (progów zwalniających) na jezdniach serwisowych.</p> <p>Przeniesienie miejsc parkingowych z chodnika na jezdnie (parkowanie równoległe) na północno-wschodnim odcinku jezdni serwisowej pl. Inwalidów. Ograniczenie słupkami możliwości parkowania na chodniku i bezpośrednio przed skrzyżowaniami</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Odcinek ulicy stanowiący główny korytarz rowerowy w dojazdach do Śródmieścia. Zaobserwowano duże natężenie ruchu rowerów na chodniku, które wynikać może z nadmiernych prędkości osiąganych w tym miejscu przez kierowców oraz z niskiego poziomu bezpieczeństwa poruszających się po jezdni rowerzystów. Rozwiązanie wpisuje się we wskazany w kierunkach SUIKZP obniżeniem klasy drogi klasy do Z</p>
<p>Połączenie z trasami poprzecznymi</p>	<p>Połączenie pasa rowerowego w ul. Mickiewicza z istniejącym pasem rowerowym na jezdni serwisowej pl. Inwalidów.</p> <p>Równoległe do przejścia dla pieszych zlokalizowanego przy skrzyżowaniu ul. plac Inwalidów i ul. Mickiewicza (strona południowa), należy wyznaczyć przejazd rowerowy po stronie północnej. Przejazd należy zakończyć przed torowiskiem tramwajowym i włączyć ponownie w pas rowerowy. Na jezdni zachodniej ul. Mickiewicza należy zapewnić powierzchnie do akumulacji rowerzystów do wykonania skrętu w lewo przez przejazd rowerowy</p>
<p>Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania</p>	<p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego, udostępnienie podstawowego korytarza prowadzącego w kierunku Śródmieścia. Zmniejszenie liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 15 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów ulega zmniejszeniu do 2</p>

Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 86 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Uwagi	Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej, która wymagałaby ingerencji w istniejącą zielen
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mickiewicza/ Plac Inwalidów – ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi w ul. Mickiewicza; • układ pasów na wlotach skrzyżowań: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowania jezdni głównej ul. Mickiewicza z drogami serwisowymi pl. Inwalidów i ul. Mierosławskiego: zmniejszenie liczby pasów do jazdy na wprost do jednego

2.2.5.1.6 Plac Inwalidów – Zajęczka

	
Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie
Inwentaryzacja	<p>Jednojezdniowy, dwukierunkowy odcinek ul. Mickiewicza w standardzie drogi klasy G, z dwoma pasami w każdym kierunku o nawierzchni bitumicznej i jezdni szerokości ok. 11 m. Obowiązująca dozwolona prędkość to 50 km/h. W pasie drogowym przeprowadzone są szerokie chodniki o nawierzchni z płyt betonowych oraz 2 przejścia dla pieszych. Po wschodniej stronie jezdni biegnie torowisko tramwajowe. Ukośne miejsca parkingowe wyznaczone na chodniku</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Budowa wyspy azylu dla pieszych i rowerzystów na ul. Gen. Zajączka na wlocie wschodnim skrzyżowania z ul. Mickiewicza</p> <p>W kierunku południowym na odcinku od pl. Inwalidów do przystanku autobusowego GEN. ZAJĄCZKA 01 ruch rowerowy prowadzony pasem rowerowym. Przed przystankiem autobusowym proponuje się przeniesienie ruchu rowerowego na wydzieloną drogę dla rowerów biegnącą za przystankiem autobusowym i dowiązanie jej do przejazdu rowerowego przez ul. Gen. Zajączka.</p> <p>W kierunku północnym proponuje się kontynuację prowadzenia wydzielonej drogi dla rowerów aż do wysokości przejścia dla pieszych na wysokości przystanków tramwajowych. Dalej w kierunku północnym proponuje się prowadzenie ruchu rowerowego pasem rowerowym wyznaczonym w jezdni</p>

	Zwężenie przekroju do jednego pasa ruchu w każdym kierunku. Na skrzyżowaniu z ul. Gen. Zajączka proponuje się wydzielenie lewoskrętu od strony wiaduktu w ul. Mickiewicza
Uzasadnienie	Odcinek ulicy stanowiący główny korytarz rowerowy w dojazdach do Śródmieścia, obecnie obciążony dużym natężeniem ruchu. Zaobserwowano duże natężenie ruchu rowerów na chodniku, które wynikać może z nadmiernych prędkości osiąganych w tym miejscu przez kierowców oraz z niskiego poziomu bezpieczeństwa poruszających się po jezdni rowerzystów. Brak możliwości wyznaczenia obustronnej drogi dla rowerów z uwagi na wąski odcinek chodnika między torowiskiem tramwajowym a pierzeją przy zjeździe z ul. Mickiewicza na plac Inwalidów. Zaproponowane rozwiązanie dot. skrzyżowania ul. Gen. Zajączka i ul. Mickiewicza pozostawia dotychczasową liczbę pasów na wlocie północnym. Rozwiązanie jest spójne z kierunkami SUIKZP, które wskazuje na docelowe obniżenie klasy drogi z G do Z
Połączenie z trasami poprzecznymi	Budowa dodatkowego przejazdu rowerowego przy ul. Mickiewicza na wysokości przystanków tramwajowych oraz odcinka drogi dla rowerów umożliwiającego wjazd i zjazd rowerzysty w ul. Gen. Zajączka (przy banku)
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerowego, udostępnienie podstawowego korytarza prowadzącego w kierunku Śródmieścia, minimalna ingerencja w istniejącą zieleni. Liczba legalnych miejsc parkingowych nie ulega zmianie. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów ulega zmniejszeniu do 2
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty budowy drogi dla rowerów oraz wycięcia części zieleni: ok. 78 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej, która wymagałaby ingerencję w istniejącą zieleni
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ sygnalizacja świetlna na przejściu dla pieszych przez ul. Mickiewicza przy ul. Gen. Zajączka – przeanalizowanie wpływu wyznaczenia przejazdu rowerowego na program sygnalizacji; • układ pasów na wlotach skrzyżowań: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie ulic Gen. Zajączka i Mickiewicza, wlot północny – liczba pasów ruchu bez zmian; ○ skrzyżowanie ulic Gen. Zajączka i Mickiewicza, wlot południowy – wyznaczenie pasa do skrętu w lewo, pozostawienie jednego pasa do jazdy na wprost

2.2.6 Korytarz VI – Gwiaździsta

2.2.6.1 Gwiaździsta

2.2.6.1.1 Armii Krajowej - Krasińskiego



Inwentaryzacja	<p>Ulica lokalna, jednojezdniowa, dwukierunkowa o szerokości jezdni od 7 do 10,5 m, z elementami uspokojenia ruchu w formie zwężeń szerokości jezdni przy azylach zlokalizowanych na przejściach dla pieszych. Funkcjonujący ciąg pieszo-rowerowy położony przy parku Kępa Potocka, na południe od skrzyżowania z ul. Promyka oraz wydzielona droga dla rowerów na północ od skrzyżowania z ul. Potocką</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych na wlocie północno-zachodnim na skrzyżowaniu z ul. Promyka. Dla zapewnienia bezpieczeństwa, proponuje się zwęzić przekrój wlotu np. poprzez zastosowanie wyspy azylu. Dodatkowo proponuje się wyniesienie istniejącego przejścia dla pieszych przez ul. Promyka (na wjeździe do strefy Tempo 30).</p> <p>Wyznaczenie dodatkowego przejścia przez ul. Gwiaździstą przy skrzyżowaniu z ul. Barszczewską (na północnym krańcu przystanku autobusowego) wraz z dojazdami</p> <p>Na odcinku od ul. Potockiej do Promyka proponuje się dostosowanie ciągu pieszego po stronie wschodniej do parametrów ciągu pieszo-rowerowego (minimalne jego poszerzenie) wraz z częściową wymianą nawierzchni bitumicznej ze względu na widoczne ubytki.</p> <p>W miejscach o wystarczającej szerokości jezdni w przekroju poprzecznym, proponuje się wyznaczenie pasa postojowego po stronie zachodniej ul. Gwiaździstej</p>
Uzasadnienie	<p>Ze względu na wykorzystywane w stanie istniejącym alejki parkowe przez ruch rowerowy, proponuje się dostosowanie ich nawierzchni i szerokości do pożądanych standardów w zakresie wygody i bezpieczeństwa wspólnego użytkowania przez pieszych i rowerzystów.</p> <p>Wyniesienia przejścia dla pieszych przez ul. Promyka pozwoli na odpowiednie podkreślenie faktu wjazdu do strefy tempo 30. Szeroki przekrój jezdni na odcinku od ul. Promyka do ul. Potockiej pozwoli na wyznaczenie dodatkowych miejsc parkingowych w formie pasa postojowego. Adaptacja geometrii skrzyżowania ulic Promyka i Gwiaździstej pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Równoległe z utworzeniem przejścia dla pieszych przy ul. Barszczewskiej wyznaczenie przejazdu rowerowego przez ul. Gwiaździstą (wraz z dobudową dojazdu i włączenia do ul. Barszczewskiej) w celu zapewnienia możliwości poruszania się w relacji do ul. Tylżyckiej. Likwidacja przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu ulic Promyka i Gwiaździstej. W zamian proponuje się wyznaczenie czwartego wlotu od strony wschodniej oraz dostosowanie geometrii skrzyżowania do parametrów mini ronda.</p> <p>Zgodnie z założeniami projektu zgłoszonego do budżetu partycypacyjnego pn. „Ścieżka</p>

	rowerowa i chodnik wzdłuż Krasińskiego i Gwiaździstej od końca uliczki parkingowej do ul. Promyka” włączenie ruchu rowerowego z ul. Gwiaździstej będzie odbywać się poprzez dowiązanie jezdni parkingowej przy ul. Promyka do wnioskowanych w projekcie dróg rowerowych wyznaczonych wzdłuż obecnie istniejących ciągów pieszych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu i wygody poruszania się pieszych i rowerzystów w istotnych relacjach. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 131 tys. PLN
Wariantowanie	Wariantowo, aby umożliwić przejazd rowerzystów w kierunku ul. Tylżyckiej proponuje się budowę wyspowych progów zwalniających przed skrzyżowaniem z miejscowym ograniczeniem prędkości do 30 km/h, likwidację pasa do włączenia z ul. Tylżyckiej i budowę czwartego wlotu do skrzyżowania z drogi dla rowerów
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 50 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.7 Korytarz VII – Wybrzeże Gdyńskie



Rys. 22. Ulica Wybrzeże Gdyńskie – istniejąca infrastruktura rowerowa

Sieć podstawowych korytarzy rowerowych w dzielnicy Żoliborz dopełnia od strony wschodniej infrastruktura rowerowa zlokalizowana przy ul. Wybrzeże Gdyńskie. Stanowi ona element tranzytowego połączenia ogólnomiejskiego w relacji północ – południe i jest jedną z najistotniejszych tras rowerowych w Warszawie. Ze względu na nieliczne możliwości przekroczenia tego ciągu drogowego przez rowerzystów sugeruje się **uzupełnienie infrastruktury rowerowej o wydzieloną drogę dla rowerów po stronie zachodniej** (w przypadku odpowiednich możliwości finansowych). W dalszej części opracowania zawarto wskazania dotyczące pożądanego połączenia sieci uzupełniającej z tym korytarzem.

2.2.8 Korytarz VIII – Armii Krajowej



Rys. 23. Ulica Armii Krajowej – istniejąca infrastruktura rowerowa

Drogi dla rowerów istniejące przy drogach serwisowych ul. Armii Krajowej dopełniają koncepcję sieci podstawowej od strony północnej i zachodniej. Nie wymagają one inwestycji infrastrukturalnych. W dalszej części opracowania zawarto wskazania dotyczące pożądanych połączeń sieci uzupełniającej z tym korytarzem.

2.2.9 Korytarz IX – Potocka – Słowackiego – Włociańska

2.2.9.1 Włociańska

2.2.9.1.1 Żelazowska – Słowackiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa z jednym pasem ruchu w każdym kierunku oraz z dodatkowymi pasami w obrębie skrzyżowań, w tym buspasem prowadzącym do pętli autobusowej. Szerokość jezdni zmienna, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Na odcinku funkcjonują 3 przejścia dla pieszych, 2 z sygnalizacją, 1 bez sygnalizacji świetlnej, nawierzchnia chodnika to kostka betonowa. Na krótkim odcinku między skrzyżowaniami z ul. Żelazowską i Braci Żałuskich istniejące ciągi pieszo-rowerowe; w pozostałej części ulicy ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie wzdłuż ulicy nie jest dozwolone
Rekomendowane rozwiązanie	Przedłużenie istniejącego ciągu pieszo-rowerowego po południowej stronie ulicy do skrzyżowania z ul. Słowackiego wraz z zastosowaniem nawierzchni bitumicznej na drodze dla rowerów
Uzasadnienie	Separacja ruchu rowerowego ze względów funkcjonalnych planowanej trasy podstawowych połączeń rowerowych oraz z uwagi na bezpieczeństwo ruchu: skomplikowaną organizację oraz dużą liczbę dodatkowych pasów ruchu w obrębie skrzyżowań
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie dróg dla rowerów prowadzonych w ulicach Włociańskiej i Słowackiego. Realizacja podróży w kierunku ul. Żelazowskiej, Braci Żałuskich z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury rowerowej
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Kluczowe połączenie międzydzielnicowego ruchu rowerowego i skomunikowanie ważnych generatorów ruchu, szczególnie pętli autobusowej i parkingu przesiadkowego; nieznaczne zmniejszenie powierzchni dla pieszych na istniejącym chodniku po południowej stronie ulicy. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 190 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Możliwa konieczność poszerzenia pasa drogowego przy budowie wydzielonej drogi dla rowerów
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie ulic Słowackiego i Włociańskiej – uwzględnienie w programach sygnalizacji prowadzenia ruchu przejazdem rowerowym w ciągu ul. Słowackiego;

- dopuszczalna prędkość: 50 km/h;
- układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.9.2 Słowackiego

2.2.9.2.1 Włociańska – Potocka



Inwentaryzacja	Ulica główna z dwoma jezdniami o 3 pasach ruchu i dodatkowymi pasami dla relacji skrętnych. Występujące duże natężenie ruchu pieszego na dojazdach do stacji metra, pętli autobusowej oraz z racji funkcjonowania obiektów handlowych i przystanków tramwajowych. Istotny węzeł przesiadkowy pozbawiony infrastruktury rowerowej
Rekomendowane rozwiązania	Zastosowanie słupków ograniczających parkowanie pojazdów, aby umożliwić swobodne przejście pieszym poruszającym się w rejonie Hali Marymonckiej i parkingu Przebudowa istniejącego ciągu pieszego na potrzeby ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie ul. Słowackiego na odcinku od pl. Kuronia do przejazdu rowerowego pod jezdnią ul. Słowackiego (przy parku Kaskada). Przebudowa istniejącego ciągu pieszego na potrzeby ciągu pieszo-rowerowego przy Hali Marymonckiej na odcinku od przejazdu rowerowego przez ul. Popiełuszki do rekomendowanej drogi dla rowerów na ul. Włociańskiej. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Włociańską w kierunku granicy dzielnicy rekomenduje się budowę wydzielonej drogi dla rowerów z połączeniem do przejazdu pod jezdnią ul. Słowackiego
Uzasadnienie	Separacja ruchu rowerowego wynikająca z parametrów i klasy odcinka ul. Słowackiego. Konieczność zapewnienia dojazdu do istotnych generatorów ruchu
Połączenie z trasami poprzecznymi	Dowiązanie infrastruktury do istniejących dróg dla rowerów oraz rekomendowanej drogi dla rowerów na ul. Włociańskiej
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Stworzenie możliwości wygodnego i bezpiecznego doprowadzenia ruchu rowerowego do ważnych generatorów ruchu, w tym stacji metra i Hali Marymonckiej wymagające częściowego ograniczenia przestrzeni dla pieszych po południowej stronie ul. Słowackiego. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 190 tys. PLN
Wariantowanie	Budowa naziemnego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną ulic Włociańskiej i Słowackiego – rozwiązanie wariantowe z powodu możliwego drastycznego spadku przepustowości skrzyżowania w przypadku jego wdrożenia

Elementy krytyczne	Przeprowadzenie drogi dla rowerów przy wejściach do stacji metra
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 50 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie ulic Słowackiego i Włociańskiej – uwzględnienie w programach sygnalizacji prowadzenia ruchu przejazdem rowerowym w ciągu ul. Słowackiego; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.9.3 Potocka

2.2.9.3.1 Słowackiego – Mickiewicza

	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni ok. 8,5 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Na odcinku funkcjonują 3 przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej oraz 1 z sygnalizacją świetlną, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie na wydzielonej części jezdni, równoległe, miejscami równoległe na chodniku
Rekomendowane rozwiązanie	Budowa chodnika dla pieszych na powierzchni wyłączonej z ruchu przy skrzyżowaniu z ul. Bieniewicką; likwidacja miejsc parkingowych na chodniku na odcinku od ul. Kazimierzy do ul. Mickiewicza Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspę progi zwalniające)
Uzasadnienie	Ze względu na zbyt małą szerokość jezdni brak możliwości separacji ruchu rowerowego od jezdni bez znaczącej ingerencji w przestrzeń pieszą lub zieleń
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z drogą rowerową prowadzoną we wschodnim odcinku ul. Potockiej poprzez jej czwarty wlot na skrzyżowaniu z ul. Solskiego, a dalej przez przejazd rowerowy przez skrzyżowanie z ul. Mickiewicza. Połączenie z pozostałymi przecznicami na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Komplementarna sieć podstawowych połączeń drogowych. Prowadzenie bezpiecznego ruchu rowerowego, również międzydzielnicowego. Uporządkowanie parkowania oraz poprawa widoczności i bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi. Zmniejszenie liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 10 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian

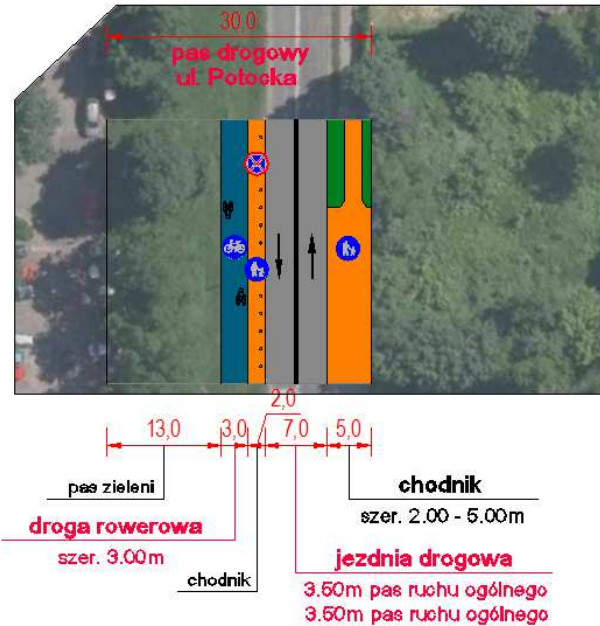
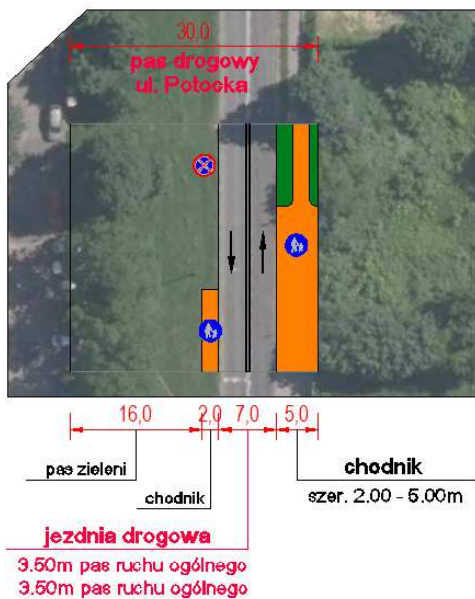
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 65 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie ulic Mickiewicza i Potockiej – ponowne przeliczenie programów sygnalizacji z uwagi na prowadzenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi wzdłuż ul. Mickiewicza, dodanie przejazdu rowerowego na wlocie północnym; dodatkowe sygnalizatory przy przejeździe rowerowym przez wlot północny, dodatkowy sygnalizator dla rowerzystów na wlocie wschodnim ul. Potockiej (do realizacji skrętu w lewo w relacji z południowego wlotu Mickiewicza w lewo) i związane z tym poprawki w programie sygnalizacji; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.9.3.2 Mickiewicza – Gwiaździsta



Stan istniejący

Rekomendowane rozwiązanie



<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni ok. 6,5 – 7,0 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Na odcinku funkcjonują 2 przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej oraz 1 z sygnalizacją świetlną, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie miejscami równoległe na chodniku</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Budowa przejścia dla pieszych na wysokości Ośrodka Sportu i Rekreacji Budowa drogi dla rowerów o szerokości 3,0 m po północnej stronie ul. Potockiej wraz z chodnikiem Zastosowanie wyspowych progów zwalniających na wysokości przejścia dla pieszych na wysokości Ośrodka Sportu i Rekreacji</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Separacja ruchu rowerowego za pomocą drogi dla rowerów ze względu na funkcję odcinka ulicy w planowanej sieci podstawowej koncepcji tras rowerowych. Możliwość realizacji inwestycji przy</p>

	wymianie nawierzchni jezdni, do której kwalifikuje obecny jej stan. Umożliwienie pieszym i rowerzystom bezpiecznego dotarcia do Ośrodka Sportu i Rekreacji. Uspokojenie ruchu pojazdów
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie rekomendowanej drogi dla rowerów z zachodnim odcinkiem ul. Potockiej poprzez przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania z ul. Mickiewicza; połączenie z pasami rowerowymi w ul. Mickiewicza poprzez zjazd na pas (w kierunku północnym) oraz przejazd rowerowy i służę rowerową (w kierunku południowym). Połączenie z infrastrukturą rowerową na ul. Gwiaździstej poprzez przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania ulic Włociańskiej i Gwiaździstej. Połączenie z ul. Drohicką poprzez czwarty wlot skrzyżowania z drogi dla rowerów
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Komplementarna sieć podstawowych połączeń drogowych. Prowadzenie bezpiecznego ruchu rowerowego, również międzydzielnicowego. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wykonania nowej organizacji ruchu oraz budowy DDR: ok. 623 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Włączenie drogi dla rowerów poprzez czwarty wlot skrzyżowania z ul. Drohicką może kolidować z istniejącym przystankiem autobusowym i dodatkowo ograniczyłby widoczność rowerzystów włączających się do ruchu
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ likwidacja sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Drohicką; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian; • zastosowanie progów poduszkowych w ciągu ulicy

2.2.10 Korytarz X – Krasińskiego



Rys. 24. Ulica Krasińskiego – brak chodnika dla pieszych na dojeździe do skrzyżowania z ul. Przasnyską

Ulica Krasińskiego na całej swojej długości stanowi istotne połączenie rowerowe w dzielnicy Żoliborz. Na etapie tworzenia opracowania dokonywane są inwestycje mające na celu poprawę bezpieczeństwa i wygody poruszania się rowerzystów tym korytarzem. Na odcinku **od ul. Popietuski do ul. Powązkowskiej konieczne są inwestycje infrastrukturalne polegające na budowie obustronnych dróg dla rowerów oraz chodników.**

Na odcinku od pl. Wilsona do Wybrzeża Gdyńskiego rekomenduje się zgodnie z wygranym projektem zgłoszonym w ramach Budżetu Partycypacyjnego wykonanie **dwukierunkowej drogi rowerowej na specjalnie wydzielonym pasie jezdni ul. Krasińskiego.** W ramach poprowadzenia ruchu północną stroną ul. Krasińskiego proponuje się wykorzystanie istniejącej na tym odcinku jezdni serwisowej, jako ciągu dogodnie prowadzącego ruch rowerowy w tym rejonie (zgodnie z propozycjami jednego z projektów przedstawionych w ramach Budżetu Obywatelskiego). Następnie poprowadzenie ruchu za pomocą ciągu pieszo-rowerowego w stronę Wisłostrady.

Na zachodnim odcinku projektowanego wydłużenia ul. Krasińskiego, tj. od al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Powązkowskiej, postuluje się – niezależnie od obranego wariantu realizacji inwestycji drogowej – **budowę obustronnych dróg dla rowerów.**

2.2.11 Korytarz XI – Rydygiera

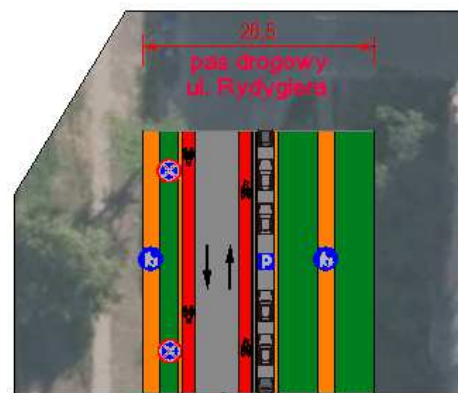
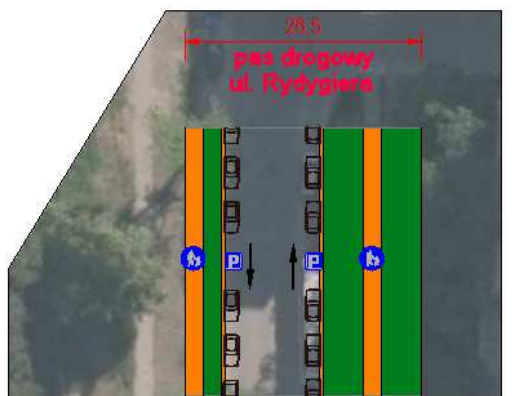
2.2.11.1 Rydygiera

2.2.11.1.1 Przasnyska – Matysiakówny



Stan istniejący

Rekomendowane rozwiązanie



Inwentaryzacja

Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, o szerokości ok. 10,2 m, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu, istniejące 3 przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. Nawierzchnia chodnika to płyty betonowe oraz kostka betonowa. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie prostopadłe w zatokach parkingowych, równoległe na jezdni oraz równoległe na zieleńcach

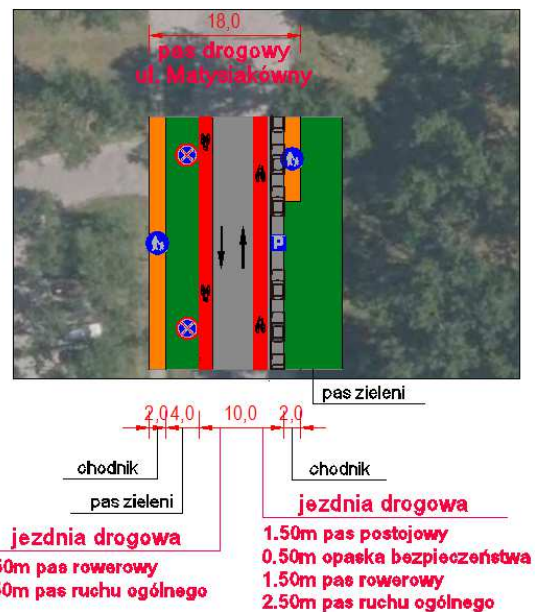
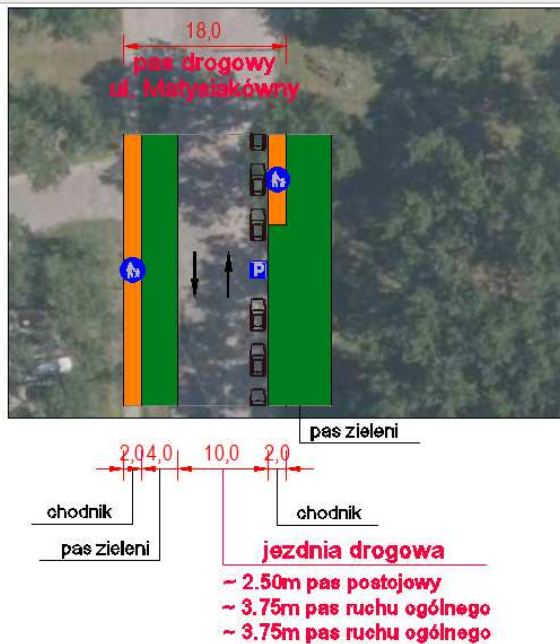
Rekomendowane rozwiązanie	Budowa przejść dla pieszych zgodnie z projektem zgłoszonym do budżetu partycypacyjnego pn. „Przejście dla pieszych przez ulicę między ul. Rydygiera 11 oraz ul. Rydygiera 8”
	Wyznaczenie 1,5-metrowych pasów rowerowych w jezdni po obu stronach za pomocą oznakowania poziomego i zastosowanie odpowiedniego oznakowania pionowego. Budowa zatok parkingowych w pasie zieleni po stronie północnej, wyłączenie możliwości parkowania na jezdni
	Uspokojenie ruchu pojazdów poprzez zwężenie pasów ruchu
Uzasadnienie	Wydzielenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi ze względów funkcjonalnych planowanej trasy podstawowych połączeń rowerowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Włączenie ruchu rowerowego w ulice poprzeczne na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Kluczowe połączenie międzydzielnicowego ruchu rowerowego, uporządkowanie parkowania, uspokojenie ruchu kołowego na ulicy, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wykonania nowej organizacji ruchu oraz przebudowy infrastruktury: ok. 531 tys. PLN
Wariantowanie	Możliwa konieczność wprowadzenia dodatkowych elementów uspokojenia ruchu lub objęcie strefą Tempo 30
Elementy krytyczne	Docelowe rozwiązania powinny zostać wprowadzone po zakończeniu prac inwestycyjnych prowadzonych na okolicznych parcelach z uwagi na intensywny ruch pojazdów budowy mający negatywny wpływ na stan nawierzchni jezdni. Możliwa konieczność zastosowania dodatkowych elementów uspokojenia ruchu w formie wyspowych progów zwalniających
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.11.2 Matysiakówny



Stan istniejący

Rekomendowane rozwiązanie



Inwentaryzacja

Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, o szerokości ok. 10 m, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Prędkość dozwolona to 50 km/h. Nawierzchnia z płyt betonowych typu trylinka. Brak elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia chodnika to płyty betonowe. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie nie jest dozwolone

Rekomendowane rozwiązanie

Budowa chodników w rejonie ul. Matysiakówny zgodnie z założeniami projekt zgłoszonego do Budżetu Partycypacyjnego pn. Chodnik oraz droga rowerowa łącząca Broniewskiego z Rydygiera

Wyznaczenie 1,5-metrowych pasów rowerowych w jezdni po obu stronach za pomocą oznakowania poziomego i zastosowanie odpowiedniego oznakowania pionowego. Rozwiązania

	<p>możliwe do wdrożenia jedynie w wypadku remontu jezdni i zmiany nawierzchni jezdni na bitumiczną</p> <p>Budowa zatok parkingowych w pasie zieleni, wyłączenie możliwości parkowania na jezdni. Uspokojenie ruchu pojazdów poprzez maksymalne zwężenie pasów ruchu. Możliwa konieczność wprowadzenia innych elementów uspokojenia ruchu lub objęcie strefą Tempo 30</p>
Uzasadnienie	Wydzielenie ruchu rowerowego pasami rowerowymi ze względów funkcjonalnych planowanej trasy podstawowych połączeń rowerowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie pasów rowerowych z drogą dla rowerów w ul. Broniewskiego poprzez wyznaczenie wjazdów i zjazdów rowerowych w obrębie skrzyżowania w przestrzeni chodnika oraz pasie zieleni.</p> <p>Pozostałe połączenia z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Kluczowe połączenie międzydzielnicowego ruchu rowerowego, uspokojenie ruchu kołowego na ulicy, poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerzystów. Liczba legalnych miejsc parkingowych wzrasta o ok. 12 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 223 tys. PLN
Wariantowanie	
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 40 km/h; • sygnalizacja świetlna: <ul style="list-style-type: none"> ○ bez zmian w programie sygnalizacji na skrzyżowaniu ul. Broniewskiego z ul. Matysiakówny; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.12 Korytarz XIa – Rydygiera – Wojska Polskiego



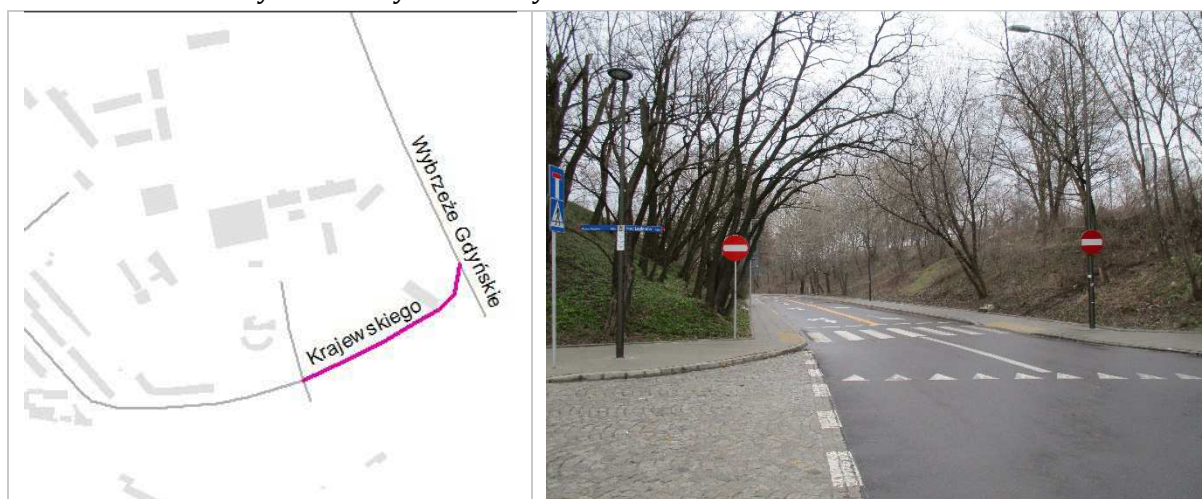
Rys. 25. Aleja Wojska Polskiego – istniejąca infrastruktura rowerowa

Obecnie Al. Wojska Polskiego posiada pasy rowerowe wyznaczone w obu kierunkach. Koncepcja zakłada powiązanie ich z pozostałymi elementami sieci podstawowej poprzez infrastrukturę utworzoną w ul. Rydygiera i placu Inwalidów. Rekomenduje się także wydłużenie tego korytarza do Wisłostrady. Należy realizować wydłużenie tego korytarza przez jezdnie placu Inwalidów i przejazdy rowerowe przy istniejących przejściach dla pieszych. Aleja Wojska Polskiego na wschód od Placu Inwalidów powinna zostać objęta strefą ograniczonej prędkości do 30km/h. Dzięki temu ruch rowerowy może zostać prowadzony na zasadach ogólnych na odcinku pl. Inwalidów-ul. Mierosławskiego. W celu dogodnego poprowadzenia ruchu do Wisłostrady rekomenduje się umożliwienie wjazdu rowerzystom do Parku Fosa i Stoki Cytadeli.

2.2.13 Korytarz XIb – Rydygiera – Kokarda – Zajęczka – Krajewskiego

2.2.13.1 Krajewskiego

2.2.13.1.1 Zakroczymska – Wybrzeże Gdyńskie



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, jednojezdniowa, o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku. Szerokość jezdni ok. 6,9 m. Obowiązuje ograniczenie prędkości do 50km/h. Po obu stronach ulicy znajduje się chodnik wykonany z płyt betonowych. Brak elementów uspokojenia ruchu. Prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązanie	Likwidacja jednego z pasów ruchu i wyznaczenie w jego miejsce 1,5-metrowego kontrapasa rowerowego
Uzasadnienie	Relatywnie niskie natężenie ruchu pozwala na wydzielenie kosztem jednego pasa ruchu kontrapasa rowerowego umożliwiającego rowerzystom przejazd w kierunku ul. Wybrzeże Gdyńskie
Połączenie z trasami poprzecznymi	Włączenie w kontrapas poprzez przedłużenie rekomendowanego od ul. Dymińskiej do ul. Zakroczymskiej pasa rowerowego w ul. Krajewskiego. Połączenie z rekomendowaną drogą dla rowerów po zachodniej stronie ul. Wybrzeże Gdyńskie poprzez wyznaczenie wjazdu na nią w części powierzchni wyłączonej z ruchu na skrzyżowaniu ulic Wybrzeże Gdyńskie i Krajewskiego. Połączenie z pozostałymi ulicami poprzecznymi na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Umożliwienie przejazdu rowerzystom w dotychczas niedostępnej relacji. Liczba miejsc parkingowych nie ulega zwiększeniu. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów zmniejszona do 1
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 32 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 50 km/h; • układ pasów na wlotach skrzyżowań: <ul style="list-style-type: none"> ○ skrzyżowanie ulic Krajewskiego i Zakroczymskiej – likwidacja pasa do skrętu w lewo w ul. Zakroczymską

2.2.13.1.2 Dymińska - Zakroczymska



Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie
<p style="text-align: center;">21,5 pas drogowy ul. Krajewskiego</p> <p style="text-align: center;">6,0 3,0 9,00 3,5</p> <p>chodnik parkowanie równoległe</p> <p>chodnik parkowanie równoległe</p> <p>jezdnia drogowa 0.50m pas postojowy 4.00m pas ruchu ogólnego 4.00m pas ruchu ogólnego 0.50m pas postojowy</p>	<p style="text-align: center;">21,5 pas drogowy ul. Krajewskiego</p> <p style="text-align: center;">3,0 6,0 9,00 3,5</p> <p>chodnik zakaz parkowania</p> <p>zatoka postojowa 5.00m parkowanie prostopadłe 1.00m opaska bezpieczeństwa</p> <p>chodnik zakaz parkowania</p> <p>jezdnia drogowa 1.75m pas rowerowy ~ 2.75m pas ruchu ogólnego ~ 2.75m pas ruchu ogólnego 1.75m pas rowerowy</p>
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni ok. 9 m. Obowiązuje ograniczenie prędkości do 50km/h. Po obu stronach ulicy znajduje się chodnik wykonany z płyt betonowych. Od budynku z adresem Krajewskiego 2 do skrzyżowania z ul. Jana Jeziorańskiego nawierzchnia jezdni wykonana z kostki granitowej. Parkowanie na tym odcinku możliwe po obu stronach ulicy. Kierowcy parkują równoległe częściowo na jezdni, częściowo na chodniku.</p> <p>Na odcinku od Krajewskiego 2 do skrzyżowania z ulicą Dymińskiego chodnik po obu stronach ulicy. Z jednej strony oddzielony od jezdni pasem zieleni. Parkowanie równoległe na chodniku (raz z jednej, raz z drugiej strony). Słupki ograniczające możliwość parkowania z jednej strony jezdni na odcinku od Krajewskiego 2 do Krajewskiego 4. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych</p>

Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie zakazu parkowania na chodniku po północnej stronie jezdni od nr Krajewskiego 2 do skrzyżowania z ul. Zakroczymską wraz z przebudową chodnika po stronie południowej na tym samym odcinku z uwzględnieniem przebiegu zatoki parkingowej
	Wytyczenie 1,5-metrowych pasów rowerowych w jezdni po obu stronach za pomocą oznakowania poziomego i zastosowanie odpowiedniego oznakowania pionowego. Na odcinku ul. Krajewskiego wykonanej z kostki granitowej rekomendowane wykonanie zewnętrznej opaski asfaltowej
	Zwężenie pasów ruchu do 2,75 m w każdym kierunku. Zmiana sposobu parkowania poprzez budowę zatoki parkingowej dla miejsc prostopadłych po południowej stronie jezdni (od nr Krajewskiego nr 2 do skrzyżowania z ul. Zakroczymską). Od nr Krajewskiego 2 do skrzyżowania z ul. Dymińską wprowadzenie możliwości parkowania na chodniku po jednej stronie ulicy oraz zastosowanie 0,5 m opaski bezpieczeństwa względem pasa rowerowego
Uzasadnienie	Szerokość jezdni umożliwi poprawę warunków prowadzenia ruchu rowerowego (z częściową wymianą nawierzchni), a uporządkowanie parkowania i poprawę wygody ruchu pieszych poprzez budowę prostopadłych miejsc postojowych wzdłuż nasypu linii kolejowej
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Poprawa jakości przestrzeni publicznej poprzez uporządkowanie parkowania, a także wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu i wygody poruszania się rowerzystów. Szacowana liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 978 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 50 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.13.2 Zajęczka

2.2.13.2.1 Mickiewicza – Krajewskiego



Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni ok. 8,8 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h oraz do 40 km/h w okolicy łuku poziomego. Po obu stronach ulicy znajduje się chodnik wykonany z płyt chodnikowych. Z jednej strony ulicy chodnik oddzielony jest pasem zieleni. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie równoległe na jezdni po jednej jej stronie na wyznaczonym oznakowaniem poziomym i pionowymi poziomymi pasie od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do Zajęczka 5</p>
	<p>Wprowadzenie zakazu parkowania na chodniku po północnej stronie jezdni od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Śmiałą</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju jezdni, wyspę progi zwalniające)</p>
Uzasadnienie	<p>Brak możliwości separacji ruchu rowerowego z jezdni z uwagi na niewystarczającą szerokość pasa drogowego.</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Poprawa wygody poruszania się i bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów. Uspokojenie ruchu pojazdów oraz uporządkowanie parkowania: zmniejszenie liczby legalnych miejsc do parkowania o ok. 7 szt.</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 27 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 50 km/h; układ pasów ruchu na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian


2.2.13.2.2 Kokarda – Mickiewicza



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 6,5 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach ulicy znajduje się chodnik wykonany z płyt betonowych. Dopuszczone parkowanie na chodniku po północnej stronie jezdni. Funkcjonujący postój taxi po południowej stronie jezdni. Brak elementów uspokojenia ruchu. Prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązania	<p>Fizyczne wygrodzenie chodników i rekomendowanego ciągu pieszo-rowerowego od jezdni słupkami parkingowymi</p> <p>Budowa ciągu pieszo-rowerowego od przejazdu rowerowego przez ul. Mickiewicza na skrzyżowaniu z ul. Gen. Zajączka do skrzyżowania z ul. Kokarda oraz czwartego wlotu na tym skrzyżowaniu z drogi dla rowerów</p> <p>Wprowadzenie zakazu parkowania po północnej stronie jezdni. Zastosowanie wyspowych progów zwalniających przed skrzyżowaniem z ul. Kokarda</p>
Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Brak odpowiedniej szerokości jezdni do zastosowania innych środków infrastruktury prowadzących ruch rowerowy. Stworzenie dogodnych połączeń rowerowych oraz infrastruktury umożliwiającej swobodne poruszanie się rowerzystów w tym rejonie. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
Połączenie z trasami poprzecznymi	Włączenie w drogę rowerową po północnej stronie jezdni ul. Gen. Zajączka poprzez czwarty wlot na skrzyżowaniu z ul. Kokarda. Włączenie w pozostałe relacje na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uspokojenie ruchu pojazdów, poprawa wygody prowadzenia ruchu rowerowego oraz uporządkowanie parkowania: zmniejszenie liczby legalnych miejsc do parkowania o ok. 7 szt.
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 82 tys. PLN
Wariantowanie	Budowa wyniesionej tarczy skrzyżowania ulic Gen. Zajączka i Kokarda jako elementu uspokojenia ruchu (w miejsce progów zwalniających na wlotach tego skrzyżowania)
Elementy krytyczne Uwagi	Brak
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów ruchu na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.13.3 Kokarda

2.2.13.3.1 Zajęczka - Rydygiera

	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 7,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik wykonany z kostki betonowej. Parkowanie jest nieuporządkowane i na tym odcinku ulicy występuje częściowo na chodniku, częściowo na jezdni. Ruch rowerowy prowadzony jest w ramach ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego
Rekomendowane rozwiązanie	Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowe progi zwalniające) Uporządkowanie parkowania wymuszające parkowanie równoległe w zatoce postojowej poprzez uzupełnienie donic z kwiatami na chodniku
Uzasadnienie	Utworzenie połączenia rowerowego ze stacją metra oraz z dworcem Warszawa Gdańska. Usunięcie parkowania niezgodnego z przepisami
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z drogą rowerową na ul. Gen. Zajęczka poprzez jej czwarty wlot na skrzyżowaniu z ul. Kokarda. Włączenie w pozostałe relacje na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uspokojenie ruchu pojazdów: poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, poprawa bezpieczeństwa i wygody poruszania się rowerzystów. Uporządkowanie parkowania pojazdów. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 18 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Po wydzieleniu pasów dla rowerzystów – wąska jezdnia.
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów ruchu na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.13.4 Rydygiera

2.2.13.4.1 Kokarda – Felińskiego



Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 7,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach ulicy znajduje się chodnik wykonany z kostki betonowej. Parkowanie odbywa się tylko w wyznaczonych do tego zatokach. Ruch rowerowy prowadzony jest w ramach ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego
Rekomendowane rozwiązanie	Miejscowe zastosowanie sierzantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowe progi zwalniające)
Uzasadnienie	Utworzenie połączenie rowerowego ze stacją metra oraz z dworcem Warszawa Gdańska. Doprowadzenie ruchu rowerowego do budynków mieszkalnych. Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uspokojenie ruchu pojazdów: poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, poprawa bezpieczeństwa i wygody poruszania się rowerzystów. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 25 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów ruchu na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.2.13.4.2 Felińskiego – Boguckiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, dwujezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 7,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik wykonany z kostki betonowej. Parkowanie odbywa się tylko w wyznaczonych do tego zatokach. Ruch rowerowy prowadzony jest w ramach ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego
Rekomendowane rozwiązania	Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowe progi zwalniające)
Uzasadnienie	Utworzenie połączenie rowerowego ze stacją metra oraz z dworcem Warszawa Gdańska. Doprowadzenie ruchu rowerowego do budynków mieszkalnych. Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uspokojenie ruchu pojazdów: poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, poprawa bezpieczeństwa i wygody poruszania się rowerzystów. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 29 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów ruchu na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

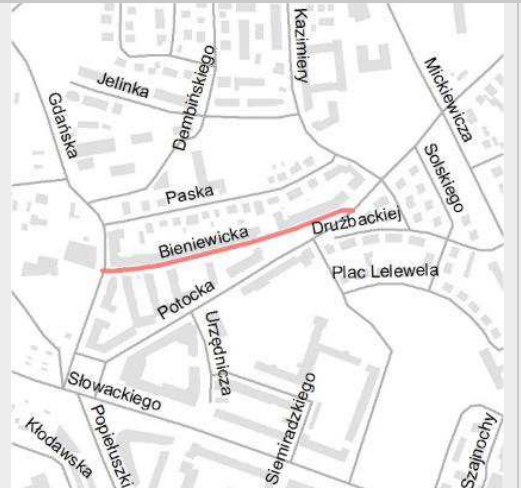

2.2.13.4.3 Boguckiego – Matysiakówny



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 7,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik wykonany z kostki betonowej. Od Rydygiera 11 do skrzyżowania z ul. Matysiakówny po jednej stronie chodnik oddzielony od jezdni pasem zieleni. Parkowanie odbywa się tylko w wyznaczonych miejscach w zatokach. Ruch rowerowy prowadzony jest w ramach ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego
Rekomendowane rozwiązanie	Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowe progi zwalniające)
Uzasadnienie	Utworzenie połączenia rowerowego ze stacją metra oraz z dworcem Warszawa Gdańska. Doprowadzenie ruchu rowerowego do budynków mieszkalnych. Ulica o ruchu uspokojonym, w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu (zwężenie pasów ruchu oraz ewentualne zastosowanie elementów uspokojenia ruchu drogowego)
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uspokojenie ruchu pojazdów: poprawa bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, poprawa bezpieczeństwa i wygody poruszania się rowerzystów. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 35 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów ruchu na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3 Sieć uzupełniająca



2.3.1 Bieniewicka

Odcinek	Gdańska – Potocka
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, jednokierunkowa, jednopasowa. Szerokość jezdni – ok. 6,2m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Brak przejść dla pieszych. Obustronne chodniki o szerokości ok. 3,3 m wykonane z kostki betonowej. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych – w jednym kierunku. Parkowanie w zatokach parkingowych prostopadłe. Parkowanie równoległe dozwolone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku. W rzeczywistości parkowanie ukośne, pojazdy zajmują znaczną część chodnika</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (progi zwalniające, wysepki kanalizujące ruch). Uporządkowanie parkowania – skuteczne egzekwowanie organizacji miejsc postojowych poprzez fizyczne wygrodenia przestrzeni pieszych i wyłączonych z parkowania</p>
Uzasadnienie	<p>Szerokość jezdni umożliwia bezpieczne przeprowadzenie kontraruchu rowerowego, a niskie natężenie ruchu uzasadnia brak wyznaczania kontrapasa rowerowego. Wymagane jest uporządkowanie parkowania oraz uspokojenie ruchu pojazdów</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Dowiązanie do pasów rowerowych na ulicy Gdańskiej oraz wyprowadzenie ruchu rowerowego na ulicę Potocką (ruch prowadzony na zasadach ogólnych)</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Połączenie sieci tras rowerowych i jej komplementarność. Obsługa zabudowy mieszkaniowej, uporządkowanie parkowania, odzyskanie przestrzeni chodników dla pieszych. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 39,9 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i>: likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej na ulicy o ruchu uspokojonym</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 50 km/h z miejscowymi ograniczeniami do 30 km/h; • zamontowanie 2 progów zwalniających; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.2 Bitwy pod Rokitną

Odcinek	Wojska Polskiego - Zajęczka
	
Inwentaryzacja	<p>Droga o charakterze drogi lokalnej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 6,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodniki o szerokości od 2 do 3,50 m znajdujące się po obu stronach jezdni, wykonane z płyt chodnikowych, oddzielone od jezdni zieleńcami. Na początkowym odcinku ulicy parkowanie odbywa się po obu stronach ulic na jezdni oraz częściowo na niej. W dalszej części ulicy parkowanie jest już uporządkowane</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch). W powiązaniu z rekomendowanymi rozwiązaniami na ul. Or-Ota i dla ułatwienia przeprowadzenia kontraruchu rowerowego zaleca się odwrócenie kierunku jazdy pojazdów w stronę ul. Gen. Zajęczka</p>
Uzasadnienie	<p>Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Uporządkowanie parkowania w początkowej części ulicy</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Czytelniejsza organizacja parkowania. Lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości poprzez zastosowanie dodatkowych środków uspokojenia ruchu. Liczba legalnych miejsc postojowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 22 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 1 progu zwalniającego; • zamontowanie wysepek regulujących parkowanie w obrębie przejścia dla pieszych; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.3 Boguckiego

Odcinek	Wojska Polskiego – Rydygiera
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 6,0 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajdują się chodniki o szerokości od 2,5 do 3,5 m, wykonane z płyt chodnikowych. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po obu stronach jezdni w wyznaczonych do tego zatokach lub częściowo na jezdni, a częściowo na chodniku, bądź wąskiej opasce. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Wyznaczone zostały 4 przejścia dla pieszych (4 w obrębie skrzyżowań z drogami poprzecznymi i 1 na dojściu do szkoły podstawowej)</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Zastosowanie dodatkowych elementów uspokojenia ruchu (progów zwalniające) oraz uporządkowanie parkowania poprzez fizyczne ograniczenie możliwości parkowania w obrębie skrzyżowań (słupki parkingowe, wyspy regulujące parkowanie)</p>
Uzasadnienie	<p>Mała szerokość jezdni eliminuje inne możliwości separacji ruchu rowerowego w jezdni. Uporządkowanie parkowania, dogodne połączenie infrastruktury rowerowej w ramach proponowanych rozwiązań</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Prowadzenie ruchu rowerowego w bezpieczny sposób oraz uporządkowanie parkowania odpowiednią organizacją ruchu. Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi poprzez poprawę widoczności w obrębie skrzyżowań. Liczba legalnych miejsc postojowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok.21 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Możliwe miejscowe wyznaczanie sierzantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, wyjazdami z dróg wewnętrznych) oraz wyniesienie tarcz skrzyżowań (w miejsce stosowania progów zwalniających)</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Brak</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 3 progów zwalniających; • zamontowanie wysepek regulujących parkowanie/zwężających tor jazdy; • zamontowanie słupków na chodniku uniemożliwiających nielegalne parkowanie; • wyniesienie tarcz skrzyżowań; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.4 Bohomolca

Odcinek	Mickiewicza – Promyka
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa. Szerokość jezdni – 5,5 m. Ulica w strefie ograniczenia ruchu do 30 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia jezdni bitumiczna. Obustronne chodniki o szerokości ok. 2 m wykonane z kostki betonowej lub płyt betonowych. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie nieuporządkowane równoległe obustronne, częściowo na jezdni, częściowo na chodniku oraz zieleńcach. Wyznaczone 1 przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ul. Promyka</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym</p> <p>Uporządkowanie parkowania za pomocą oznakowania poziomego i pionowego: ograniczenie możliwości parkowania na trawnikach; dopuszczenie możliwości parkowania na chodniku po północnej stronie jezdni z fizycznym wydzieleniem powierzchni postoju w strefie chodnika w celu poprawy warunków ruchu pieszych. Zastosowanie elementów uspokojenia ruchu w formie progów zwalniających</p>
Uzasadnienie	<p>Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych Likwidacja utrudnień w ruchu pieszym powodowanych przez pojazdy parkujące na chodnikach</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Uporządkowanie parkowania, zwiększenie przestrzeni dla ruchu pieszego i poprawa jego bezpieczeństwa. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu w zakresie uporządkowania i budowy słupków parkingowych: ok. 16 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i>: likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej na ulicy o ruchu uspokojonym</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 3 progów zwalniających w ciągu ulicy; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.5 Braci Załuskich

Odcinek	Broniewskiego – Włociańska
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – 6,0 m. Prędkość dozwolona to 30 km/h. Elementy uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających oraz wyniesionego przejścia dla pieszych. Na odcinku funkcjonuje 8 przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe oraz kostka betonowa; szerokość chodnika o od ok. 2 do 3 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie w zatokach parkingowych prostopadłe oraz ukośne. Na odcinku dozwolone parkowanie równoległe na jezdni. MPZP rekomenduje powstanie drogi rowerowej</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Na odcinku od. ul. Gojawczyńskiej do ul. Tołwińskiego po stronie wschodniej fizyczne wydzielenie chodnika o szerokości m.in. 1,5m poprzez zastosowanie słupków lub poprzez oznakowanie poziome</p> <p>Możliwe stosowanie dodatkowych środków uspokojenia ruchu, w tym dostosowanie istniejących pasów do ruchu rowerowego (zwężenie i pozostawienie przestrzeni do przejazdu dla rowerzystów przez stosowanie w newralgicznych miejscach sierzantów rowerowych P-27. Na skrzyżowaniu z ul. Tołwińskiego proponuje się włączenie istniejącej drogi dla rowerów z parku Sady Żoliborskie jako czwarty wlot na skrzyżowaniu</p> <p>Uporządkowanie parkowania poprzez jego organicznie w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań</p>
Uzasadnienie	<p>Ulica o ruchu uspokojonym o prędkości ograniczonej do 30 km/h. Istniejące elementy uspokojenia ruchu, pasy ruchu o szerokości 3,0 m. Brak uzasadnienia dla budowy wydzielonej drogi dla rowerów</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>W ruchu ogólnym, dowiązanie z DDR biegnącą przez park Sady Żoliborskie</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Skuteczniejsze egzekwowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h, poprawa bezpieczeństwa ruchu, uporządkowanie parkowania z postawieniem liczby legalnych miejsc do parkowania bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian (z miejscowymi zwężeniami w rejonie przejść dla pieszych). Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 42,9 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Wyniesienie tarczy skrzyżowania z ul. Tołwińskiego</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy wydzielonej drogi dla rowerów na ulicy o ruchu uspokojonym</p>
Pozostałe wytyczne do projektów	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 3 progów zwalniających;

organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • zamontowanie wysepek regulujących parkowanie w rejonach przejść dla pieszych i zwężających tor jazdy • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian
--------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.3.6 Brodzińskiego

Odcinek	Niegolewskiego – Wojska Polskiego	
		
Stan istniejący	Rekomendowane rozwiązanie	
 <p style="text-align: center;">pas drogowy ul. Brodzińskiego</p> <p style="text-align: center;">13,5</p> <p style="text-align: center;">3,5 5,0 5,0</p> <p>chodnik parkowanie równoległe</p> <p>chodnik parkowanie równoległe lub skośne</p> <p style="text-align: center;">jezdnia drogowa</p> <p style="text-align: center;">~3.00 - 4.50m pas ruchu ogólnego ~0.50 - 2.00m pas postojowy</p>	 <p style="text-align: center;">pas drogowy ul. Brodzińskiego</p> <p style="text-align: center;">13,5</p> <p style="text-align: center;">3,5 5,0 5,0</p> <p>chodnik zakaz parkowania</p> <p>chodnik parkowanie równoległe</p> <p style="text-align: center;">jezdnia drogowa</p> <p style="text-align: center;">~3.00m pas ruchu ogólnego z kontraparkowaniem rowerowym ~2.00m pas postojowy - naprzemiennie</p>	
Inwentaryzacja	<p>Droga o charakterze drogi lokalnej/dojazdowej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 5,0 m. Ulica znajduje się w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Nawierzchnia wykonana z kostki klinkierowej. Chodnik o szerokości od 3,5 do 5 m wykonany z płyt chodnikowych. W jego szerokości wyznaczono małe kwadratowe zieleńce mieszczące drzewa. Na ulicy występuje niezorganizowane parkowanie – kierowcy parkują na szerokich chodnikach oraz na jezdni (raz po jednej, a raz po drugiej stronie jej krawędzi)</p>	
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraparkowania rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p>	

	Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch lub progi zwalniające). Dopuszczenie możliwości parkowania jedynie naprzemiennie na jezdni
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych. Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Uporządkowanie parkowania, poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Przywrócenie ulicy spokojnego charakteru, doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu, uporządkowanie parkowania oraz lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości dzięki zastosowaniu dodatkowych środków uspokojenia ruchu. Liczba legalnych miejsc do parkowania (na chodniku po stronie zachodniej) zmniejszona o ok. 7 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 30,9 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Brak
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 50 km/h; zamontowanie 2 łagodnych progów zwalniających Zastosowanie wysepek regulujących parkowanie; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.7 Czarnieckiego

2.3.7.1 Plac Inwalidów – Gen. Zajęczka

	
Inwentaryzacja	Droga o charakterze drogi lokalnej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 6,1 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodnik o szerokości od 2 do 3 m znajduje się po obu stronach jezdni i jest oddzielony od niej szerokim zieleniem. Wykonany został z kostki betonowej. Parkowanie nie jest uporządkowane oznakowaniem poziomym i pionowymi oraz występuje po obu stronach ulicy. Większość pojazdów parkuje częściowo na jezdni, a częściowo na wąskiej opasce wzdłuż jezdni. Na ulicy znajduje się jeden próg spowalniający kierowców.
Rekomendowane rozwiązanie	Wygródenie przestrzeni pieszych słupkami parkingowymi w miejscach gdzie występuje ograniczenie widoczności przez nielegalnie parkujące pojazdy (szczególnie w obrębie skrzyżowania z ul. Lisa-Kuli)

	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym oraz zastosowanie dodatkowych elementów uspokojenia ruchu
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych. Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie będzie zasadne przy akceptacji proponowanych rozwiązań rowerowych dotyczących ul. Zajęczka
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Uporządkowanie parkowania i udostępnienie większej przestrzeni na chodnikach dla pieszych. Lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości poprzez zastosowanie dodatkowych środków uspokojenia ruchu. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 13 tys. PLN
Wariantowanie	Budowa wyniesionej tarczy skrzyżowania z ul. Lisa-Kuli (w miejsce rekomendowanego progu zwalniającego przed skrzyżowaniem). Możliwość poszerzenia jednej z wąskich opasek w celu zwiększenia dostępnej szerokości jezdni oraz podniesienia komfortu korzystania z infrastruktury zarówno przez rowerzystów, jak i kierowców. Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki regulujące parkowanie i odpowiednio kształtujące tor jazdy)
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego przed skrzyżowaniem z ul. Lisa-Kuli; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.7.2 Plac Inwalidów – Mierosławskiego

	 
Inwentaryzacja	Droga o charakterze drogi lokalnej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 7,2 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodnik o szerokości od 2 do ok 6,5 m znajduje się po obu stronach jezdni i jest oddzielony od niej zieleńcem. Wykonany został z kostki betonowej. Parkowanie jest uporządkowane, odpowiednio oznakowane i jest możliwe po obu stronach ulicy. Od strony ul. Mierosławskiego pojazdy parkują na jezdni po jej lewej stronie, natomiast po prawej stronie pojazdy parkują w poziomie chodnika na miejscach do tego wyznaczonych. Na ulicy znajduje się jeden próg spowalniający kierowców
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruch (np. wysepki regulujące parkowanie i odpowiednio kształtujące tor jazdy)

Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Zwiększenie bezpieczeństwa i osiągnięcie wpływu na zmniejszenie prędkości osiąganej przez pojazdy poprzez zwężenie szerokiej jezdni
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie będzie zasadne przy akceptacji proponowanych rozwiązań rowerowych dotyczących placu Inwalidów oraz ul. Mierosławskiego
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Przy zastosowaniu dodatkowych środków uspokojenia ruchu lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 8 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian


2.3.7.3 Mierosławskiego – Krasińskiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – 7,0 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach ulicy znajduje się chodnik wykonany z płyt chodnikowych o szerokości ok 2 m, oddzielony od jezdni zieleńcami. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po obu stronach jezdni, częściowo na niej, a częściowo na wąskiej opasce znajdującej się w poziomie chodnika. Elementy uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązanie	Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych Uporządkowanie parkowania oznakowaniem poziomym i pionowym. Możliwość zastosowanie dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wyspy zmieniające tor jazdy), w szczególności w okolicach przejść dla pieszych
Uzasadnienie	Zmniejszenie liczby samochodów parkowanych na ulicy, lepsza organizacja ruchu (w tym parkowania) i polepszenie warunków dla rowerzystów
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie będzie zasadne przy akceptacji proponowanych rozwiązań rowerowych dotyczących ul. Mierosławskiego, ul. Krasińskiego oraz jednokierunkowej części ul. Czarnieckiego

Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Wytyczenie pasa rowerowego, usunięcie części nielegalnie parkujących samochodów oraz uporządkowanie odpowiednią organizacją ruchu parkowania. Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 24,9 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.8 Dziennikarska

Odcinek	Promyka – Krasieńskiego
	
Inwentaryzacja	Dwukierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni 5 m, leżąca w strefie Tempo 30, z chodnikami o szerokości 2 m wykonanymi z płyt betonowych. Brak elementów uspokojenia ruchu. Parkowanie odbywa się po obu stronach ulicy, częściowo na chodniku utrudniając ruch pieszki
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i> na odcinku od ul. Promyka do ul. Tucholskiej: likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika)</p> <p>Dopuszczenie kontraruchu rowerowego (na odcinku rekomendowanym do zmiany organizacji ruchu na jednokierunkowy) wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na odcinku od ul. Promyka do ul. Tucholskiej (z ruchem w kierunku ul. Krasieńskiego), oraz zastosowaniem elementów uspokojenia ruchu w formie <i>esowania</i> toru jazdy. Organizacja miejsc parkingowych po obu stronach przy krawędzi ulicy, wzdłuż ogrodzeń</p>
Uzasadnienie	Możliwość stworzenia przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, poprawą warunków ruchu rowerowego i pieszkiego bez konieczności likwidacji miejsc parkingowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Ograniczenie prędkości pojazdów, stworzenie skrótu rowerowego między ul. Krasieńskiego, a ul. Gwiaździstą, uporządkowanie parkowania pozwalające na wygodniejsze poruszanie się pieszych. Możliwość zastosowania obiektów małej architektury (np. donic, ławek) jako elementów wyznaczających sposób parkowania i toru jazdy pojazdów. Zwiększenie szerokości jezdni do 9 m. Liczba legalnych miejsc parkingowych pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchów



	dla samochodów zmniejszona do 1
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wdrożenia nowej organizacji ruchu oraz koszty budowy progów zwalniających: ok. 424 tys. PLN
Wariantowanie	
Elementy krytyczne	Wysokie koszty wdrożenia rozwiązania
Uwagi	Brak
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zmniejszenie liczby pasów ruchu do jednego

2.3.9 Drohicka

Odcinek	Potocka – Małogoska
	
Inwentaryzacja	Jednokierunkowy odcinek ulicy Strefa Tempo 30 stanowiąca dojazd do szkoły podstawowej, szerokość jezdni 5 m, szerokość chodnika ok 2 m, z nawierzchniąz kostki brukowej. Istniejące elementy uspokojenia ruchu w formie progu zwalniającego, parkowanie częściowo na chodniku, częściowo na jezdni
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Zastosowanie dodatkowych elementy uspokojenia ruchu (próg zwalniający i szykana ruchu na wjeździe z ul. Potockiej). Wyznaczenie oznakowaniem poziomym powierzchni chodnika przeznaczonej do parkowania celem poprawy swobody poruszania się pieszych
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Ograniczenie prędkości pojazdów, możliwość poruszania się rowerem pod prąd, Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wdrożenia nowej organizacji ruchu oraz elementów uspokojenia ruchu: ok. 12 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak



Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.10 Felińskiego

Odcinek	Krasińskiego – Rydygiera
	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej/zbiorczej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 8,5 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik wykonany z płyt chodnikowych o szerokości od ok. 2 do 3 m, który oddzielony jest od jezdni zieleńcami. Funkcjonuje 8 przejść dla pieszych usytuowanych przy skrzyżowaniach z wybranymi ulicami poprzecznymi. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po obu stronach jezdni. W ciągu całej ulicy zastosowany jest szereg progów zwalniających. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązanie	Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju jezdni przy przejściach dla pieszych) Uporządkowanie parkowania znakami pionowymi i poziomymi z zastosowaniem elementów uspokajających (odgięcia toru jazdy) oraz regulujących (wyspy ograniczające parkowanie przy skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych)
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych. W przypadku zastosowania separacji ruchu rowerowego w jezdni konieczna byłaby likwidacja dużej liczby miejsc parkingowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uporządkowanie parkowania, dogodne połączenie infrastruktury rowerowej w ramach proponowanych rozwiązań. Stworzenie ważnego ciągu rowerowego doprowadzającego ruch rowerowy do innych ulic o charakterze osiedlowym. Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi. Likwidacja jedynie nielegalnych miejsc parkingowych przy skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian (z miejscowymi zwężeniami przy przejściach dla pieszych). Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 44 tys. PLN
Wariantowanie	Możliwe wyniesienie tarcz skrzyżowań z ulicami poprzecznymi (w miejsce stosowania progów zwalniających)
Elementy krytyczne	Brak

Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie 3 progów zwalniających układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.11 Filarecka


Odcinek	Słowackiego – Krasińskiego
	 
Inwentaryzacja	Jednokierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni wynoszącej 4,5 m, z chodnikami o nawierzchni z płyt betonowych o szerokości od 2 m do 2,5 m i zatokami do parkowania ukośnego po obu stronach jezdni. Występujące parkowanie na chodnikach ograniczające przestrzeń do poruszania się pieszych poniżej przepisowej szerokości 1,5 m. Ruch rowerowy prowadzony na chodniku po zachodniej stronie jezdni, na zasadach ciągu pieszego-rowerowego
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Uporządkowanie parkowania poprzez słupki parkingowe ograniczające nielegalne parkowanie na chodnikach po obu stronach jezdni</p> <p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym. Na wjeździe w ul. Filarecką od strony ul. Słowackiego utworzenie szyki rozdzielającej ruch rowerów pod prąd od ruchu ogólnego w stronę ul. Krasińskiego. Likwidacja ciągu pieszo-rowerowego</p> <p>Uspokojenie ruchu pojazdów poprzez zastosowanie progu zwalniającego</p>
Uzasadnienie	Umożliwienie prowadzenia ruchu rowerowego pod prąd i wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu udostępni (wraz z równoległą ul. Toeplitza) alternatywne względem placu Wilsona połączenie w istotnych relacjach
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Zmniejszenie liczby nielegalnych miejsc do parkowania na chodniku, a przez to poprawa warunków ruchu pieszego. Umożliwienie przemieszczania się rowerem pod prąd. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty wprowadzenia nowej organizacji ruchu, budowy elementów uspokojenia i słupków parkingowych: 21 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.12 Gdańska

Odcinek	Pl. J. Kuronia – granica dzielnicy
	
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Droga klasy zbiorczej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni od 6,0 do 8,5 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Na odcinku funkcjonuje 5 przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, szerokość chodnika od ok. 2,2 m do 6,5 m, z nawierzchnią z kostki oraz płyt betonowych. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie w zatokach parkingowych prostopadłe, ukośne oraz równoległe. Na odcinku dozwolone parkowanie równoległe na jezdni. Parkowanie na chodnikach prostopadłe, równoległe – pojazdy zajmują całą szerokość chodnika</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Wygrodzenie przestrzeni pieszych słupkami parkingowymi regulującymi możliwość parkowania na chodniku w sposób równoległy</p> <p>Wyznaczenie 1,5-metrowego pasa rowerowego wydzielonego w jezdni po stronie zachodniej na odcinku od ul. Bieniewickiej do pl. J. Kuronia. Zastosowanie 0,5-metrowej opaski bezpieczeństwa względem miejsc parkingowych.</p> <p>Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych na odcinku od ul. Bieniewickiej do granicy dzielnicy (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowe progi zwalniające) na tym odcinku</p> <p>Zwężenie pasów ruchu do 3,25 m na odcinku od ul. Bieniewickiej do pl. J. Kuronia oraz wprowadzenie zakazu parkowania na jezdni na całym odcinku ulicy. Budowa elementów uspokojenia ruchu w formie wyspowych progów zwalniających lokalizowanych przed skrzyżowaniami</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Duża szerokość pasa ruchu umożliwia wykorzystanie jego części na pas rowerowy w kierunku do pl. J. Kuronia dla zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów pokonujących znaczny podjazd. Konieczne uporządkowanie parkowania ze względu na nielegalne parkowanie na chodniku</p>
<p>Połączenie z trasami poprzecznymi</p>	<p>Połączenie pasa rowerowego z drogą dla rowerów w ul. Słowackiego poprzez asfaltowy zjazd na wydzielony części z chodnika przed skrzyżowaniem.</p> <p>Połączenie z pozostałymi ulicami poprzecznymi na zasadach ogólnych</p>
<p>Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania</p>	<p>Poprawa bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie powierzchni ruchowej chodników dla pieszych, uporządkowanie parkowania: zmniejszenie liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 6 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
<p>Koszty wdrożenia rozwiązania</p>	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 38,7 tys. PLN</p>

Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 50 km/h z miejscowymi ograniczeniami; zamontowanie 3 progów zwalniających układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.13 Jaśkiewicza

Odcinek	Próchnika – Krasieńskiego
 	
Inwentaryzacja	Jednokierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni 5 m, z parkowaniem dopuszczonym po zachodniej stronie jezdni w zatokach w formie ukośnej. Chodnik wykonany z kostki brukowej, o szerokości ok. 2,3 m. Ulica leżąca w strefie Tempo 30
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie możliwości parkowania równoległego w zatoce postojowej Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym oraz budowa elementów uspokojenia ruchu w formie progu zwalniającego
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Na skrzyżowaniu z ul. Próchnika dodatkowo, północny wlot skrzyżowania dający możliwość włączenia się w ruch ogólny rowerzystom wykorzystującym skrót rowerowy przez pobliski obszar zieleni. Połączenie z pozostałymi ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd, ograniczenie prędkości poruszających się pojazdów, uporządkowanie parkowania: zmniejszenie liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 7 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 14 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.14 Koźmiana

Odcinek	Sułkowskiego – Dygasińskiego
	
Inwentaryzacja	Ulica jednokierunkowa o szerokości jezdni 6 m i nawierzchni asfaltowej. Obustronne chodniki wykonane z kostki betonowej o szerokości od 2 do 2,7 m. Parkowanie równoległe dopuszczone w zatokach po wschodniej stronie ulicy. Ulica leżąca w strefie Tempo 30, brak elementów uspokojenia ruchu
Rekomendowane rozwiązania	Wprowadzenie słupków parkingowych ograniczających możliwość parkowania ukośnego w zatokach parkingowych i wykorzystania do parkowania powierzchni chodnika Wprowadzenie kontrarurowerowego oznakowaniem pionowym i budową elementów uspokojenia ruchu (np. w formie progów zwalniających)
Uzasadnienie	Odcinek ulicy stanowiący element sieci uzupełniającej, z jedną o szerokości pozwalającej na bezpieczne poruszanie się rowerzystów pod prąd
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z trasami poprzecznymi na zasadach ruchu ogólnego
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Umożliwienie przejazdu rowerzystom od ul. Promyka w kierunku ul. Dziennikarskiej i dalej do korytarza sieci podstawowej w ul. Krasieńskiego. Poprawa warunków ruchu pieszych i uporządkowanie parkowania: zmniejszenie liczby legalnych miejsc parkingowych o ok. 4 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 17 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.15 Mierosławskiego

2.3.15.1 Felińskiego – Mickiewicza





Inwentaryzacja	Droga o charakterze drogi lokalnej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 6,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodnik po obu stronach jezdni wykonany jest z kostki betonowej, o szerokości ok. 2 m. Chaotyczne parkowanie po obu stronach ulicy – część pojazdów parkuje na jezdni, część na chodniku oraz jezdni. Istniejące elementy uspokojenia ruchu w postaci dwóch progów zwalniających
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Uporządkowanie parkowania poprzez odpowiednią organizację ruchu i pozostawienie go tylko po południowej stronie w formie parkowania równoległego na jezdni. Możliwa konieczność zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepek kanalizujących ruch na skrzyżowaniach z drogami wyższej klasy)
Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Konieczność uporządkowania parkowania i udostępnienia przestrzeni chodników dla pieszych. Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Uporządkowanie parkowania i udostępnienie większej przestrzeni na chodnikach dla pieszych. Lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości poprzez zastosowanie dodatkowych środków uspokojenia ruchu. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 10 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 6 tys. PLN
Wariantowanie	Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i> : likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Brak

Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie dwóch progów zwalniających; układ pasów na wlotach pozostaje bez zmian
----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.3.15.2 Mickiewicza – Czarnieckiego

Odcinek	Mickiewicza – Czarnieckiego
	
Inwentaryzacja	Droga o charakterze drogi lokalnej/dojazdowej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 5,5 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodnik z kostki betonowej po obu stronach jezdni, o szerokości ok. 2 m. Chaotyczne parkowanie po obu stronach ulicy -część pojazdów parkuje na jezdni, część na chodniku oraz jezdni. Na odcinku jezdni znajdują się elementy zwiększające bezpieczeństwo w postaci dwóch progów zwalniających
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Pozostawienie możliwości parkowania po jednej stronie ulicy w formie równoległej częściowo na jezdni, częściowo na chodniku z wydzieleniem przez oznakowanie poziome powierzchni miejsc postojowych na chodniku w celu poprawy wygody poruszania się pieszych. Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch)
Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h.
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Uporządkowanie parkowania i udostępnienie większej przestrzeni na chodnikach dla pieszych. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 3 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 11 tys. PLN
Wariantowanie	Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i> : likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Element projektu zgłoszonego do budżetu partycypacyjnego
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów na wlotach pozostaje bez zmian



2.3.15.3 Czarnieckiego – Śmiała

Odcinek	Czarnieckiego – Śmiała
	
Inwentaryzacja	<p>Droga o charakterze drogi lokalnej/dojazdowej, dwukierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – ok. 5 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodnik o szerokości ok. 2 m znajduje się po obu stronach jezdni i został wykonany z kostki betonowej. Parkowanie nie jest uporządkowane oznakowaniem poziomym i pionowym i odbywa się po obu stronach ulicy. Część pojazdów parkuje na jezdni, część na chodniku oraz jezdni. Na odcinku ulicy znajdują się elementy zwiększające bezpieczeństwo w postaci progów zwalniających</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Pozostawienie ruchu rowerowego prowadzonego na zasadach ogólnych przepisów ruchu drogowego i dotychczasowej organizacji</p> <p>Uporządkowanie parkowania oznakowaniem poziomym i pionowym z dopuszczeniem możliwości parkowania częściowo na jezdni, częściowo na chodniku, po jednej stronie ulicy</p>
Uzasadnienie	<p>Bardzo wąska ulica o spokojnym ruchu dwukierunkowym. Nawet po usunięciu parkowania pojazdów nie byłoby możliwości zastosowania pasów rowerowych lub budowy drogi rowerowej bez odpowiedniej przebudowy całej ulicy ze względu na jej zbyt małą szerokość. Rekomendowane uporządkowanie parkowania udrożni przejazd przez ulicę oraz poprawi warunki ruchu pieszego</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Uporządkowanie parkowania, poprawa wygody poruszania się pieszych. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 16 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i>: likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Element projektu zgłoszonego do budżetu partycypacyjnego</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • układ pasów na wlotach pozostaje bez zmian

2.3.16 Mścislawska

Odcinek	Drohicka – Małogoska
	
Inwentaryzacja	Jednokierunkowy odcinek ulicy Strefa Tempo 30 stanowiącej dojazd do szkoły podstawowej. Szerokość jezdni 5 m, z nawierzchnią chodnika z kostka brukowej i jego szerokości ok. 2,3 m. Istniejące elementy uspokojenia ruchu w formie progów zwalniających, parkowanie częściowo na chodniku, częściowo na jezdni
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Zastosowanie dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch)
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych.
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone w ruchu ogólnym
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Ograniczenie prędkości pojazdów, możliwość poruszania się rowerem pod prąd. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wdrożenia nowej organizacji ruchu oraz budowy nowych progów zwalniających: ok. 11 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Brak
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 1 wysepki kanalizującej ruch na skrzyżowaniu z ul. Dygasińskiego; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian


2.3.17 Niegolewskiego

Odcinek	Wyspiańskiego – Felińskiego
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 6,0 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik wykonany z kostki betonowej o szerokości ok. 3 m, który od skrzyżowania z ul. Felińskiego po prawej stronie przylega do jezdni, natomiast po lewej stronie na całej długości oddzielony jest od jezdni zatokami parkingowymi bądź zieleńcami. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po obu stronach jezdni w wyznaczonych do tego zatokach lub częściowo na jezdni, a częściowo na chodniku. Wyniesione przejście dla pieszych zastosowano na skrzyżowaniu z ul. Wyspiańskiego. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Uporządkowanie parkowania, w szczególności w obrębie skrzyżowań poprzez zastosowanie wysp regulujących oraz ograniczenie możliwości parkowania na chodniku uniemożliwionego swobodny ruch pieszy</p> <p>Prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym</p> <p>Wprowadzenie dodatkowych elementów uspokojenia ruchu (progi zwalniające)</p>
Uzasadnienie	<p>Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Uporządkowanie parkowania -odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych.</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Udostępnienie pieszym większej szerokości chodników, wprowadzenie ruchu rowerowego na zorganizowanych zasadach oraz uporządkowanie parkowania odpowiednią organizacją ruchu. Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 23 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Brak</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 1 wysepki kanalizującej ruch na skrzyżowaniu z ul. Dygasińskiego; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.18 Or-Ota

Odcinek	Wojska Polskiego – Zajęczka
	
Inwentaryzacja	<p>Droga o charakterze drogi lokalnej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 6,0 m. Ulica znajduje się w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Chodnik wykonany z płyt chodnikowych o szerokości ok. 3 m. Uporządkowane parkowanie równoległe w przeznaczonych do tego zatokach oraz w miejscach wyznaczonych na jezdni. W środkowej części ulicy znajduje się szkoła podstawowa i obok niej zostało wytyczone wyniesione przejście dla pieszych</p>
Rekomendowane rozwiązania	<p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch). W powiązaniu z rekomendowanymi rozwiązaniami na ul. Bitwy pod Rokitną i dla ułatwienia przeprowadzenia kontraruchu rowerowego zaleca się odwrócenie kierunku jazdy pojazdów w stronę Al. Wojska Polskiego</p>
Uzasadnienie	<p>Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h - odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych.</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa. Lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości poprzez zastosowanie dodatkowych środków uspokojenia ruchu. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 25 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 2 wysepki kanalizujących ruch; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.19 Jana Chryzostoma Paska

Odcinek	Gdańska – Marii Kazimiery
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, jednokierunkowa, jednopasowa. Szerokość jezdni – ok. 5,0 – 6,0m, prędkość dozwolona to 50 km/h z miejscowym ograniczeniem do 30 km/h. Uspokojenie ruchu w postaci wyniesionego przejścia dla pieszych. Na odcinku funkcjonuje jedno przejście dla pieszych. Nawierzchnia chodnika z kostki betonowej z szerokością ok. 2,3 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych – w jednym kierunku. Parkowanie równoległe dozwolone częściowo na jezdni. częściowo na chodniku. Występuje parkowanie obustronne mocno zawężające szerokość pasa ruchu.</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Uporządkowanie parkowania – parkowanie równoległe jednostronne jedynie na jezdni – ze skutecznym egzekwowaniem organizacji miejsc postojowych pozwalające na swobodny ruch pieszy</p> <p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch na skrzyżowaniach)</p>
Uzasadnienie	<p>Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych.</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Połączenie sieci tras rowerowych i jej komplementarność. Obsługa zabudowy mieszkaniowej, uporządkowanie parkowania, odzyskanie przestrzeni chodników dla pieszych. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 17 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 1 wysepki kanalizującej ruch na skrzyżowaniu z ul. Kazimiery; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.20 Plac Lelewela

Odcinek	Szczepanowskiego – Żółkowskich
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa. Szerokość jezdni – 5,0 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia jezdni bitumiczna. Brak przejść dla pieszych. Nawierzchnia chodnika z płyt betonowych z szerokością ok. 2 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie równoległe obustronne, częściowo na chodniku/opasce</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i>: likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika)</p> <p>Dopuszczenie kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na odcinku (z ruchem w kierunku ul. Szczepanowskiego), oraz zastosowaniem elementów uspokojenia ruchu w formie <i>esowania</i> toru jazdy. Organizacja miejsc parkingowych po jednej stronie ulicy przy krawędzie jezdni po stronie parku</p>
Uzasadnienie	<p>Wąska ulica o niskiej prędkości pojazdów. Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych.</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Uporządkowanie parkowania, zwiększenie powierzchni ruchowej chodników dla pieszych. Liczba legalnych miejsc do parkowania zwiększona o ok. 6 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów zmniejszona do 1</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 29 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Wysokie koszty wdrożenia rozwiązania</p>
Uwagi	<p>Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej na ulicy o ruchu uspokojonym</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zmniejszenie liczby pasów ruchu do jednego

2.3.21 Promyka

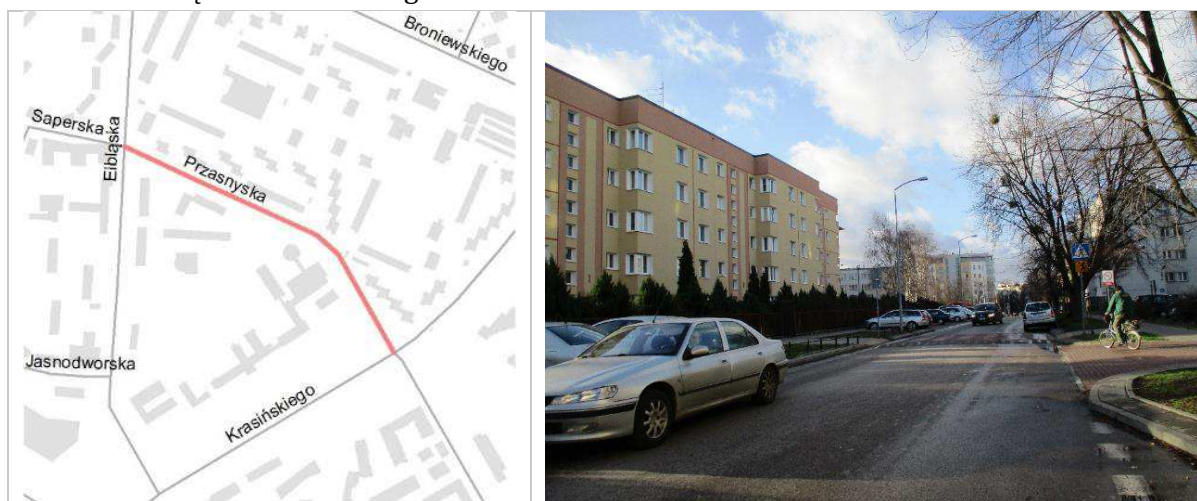
Odcinek	Bohomolca – Gwiaździsta
	
Inwentaryzacja	Dwukierunkowa ulica lokalna o szerokość jezdni 6 m, z parkowaniem częściowo na chodniku, a częściowo równoległe w zatokach parkingowych, leżąca w strefie Tempo 30. Chodnik wykonany z kostki betonowej o szerokości od 2,3 do 3 m. Istniejące elementy uspokojenia ruchu w formie progów zwalniających. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązanie	Budowa dodatkowych elementów uspokojenia ruchu w formie wyniesionych przejść dla pieszych lub wyniesionych tarcz skrzyżowań z ulicami poprzecznymi oraz elementów ograniczających nielegalne parkowanie przed przejściami dla pieszych i skrzyżowaniami (np. wysępki kanalizujące ruch)
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych. W celu bezpiecznego przeprowadzenia ruchu należy maksymalnie uspokoić ruch pojazdów, co pozwoli na bezpieczne prowadzenie ruchu rowerowego w jezdni
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Ograniczenie prędkości pojazdów. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu oraz koszty budowy elementów uspokojenia ruchu: ok. 380 tys. PLN
Wariantowanie	Szerokość pasa drogowego pozwala na rozważanie budowy wydzielonej drogi dla rowerów po północnej stronie jezdni, jednak z uwagi na charakter ulicy rekomenduje się prowadzenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej na ulicy o ruchu uspokojonym
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zamontowanie 6 wysepek ograniczających parkowanie przed skrzyżowaniami; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.22 Próchnika

Odcinek	Sarbiewskiego – Próchnika
	
Inwentaryzacja	Jednokierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni 4,4 m, leżąca w strefie Tempo 30, z parkowaniem dopuszczonym po południowej stronie jezdni, częściowo na chodniku. Po stronie północnej chodnik o szerokości ok. 2 m wydzielony słupkami, wykonany z kostki brukowej
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu poprzez budowę wyniesionej tarczy skrzyżowania z ul. Jaśkiewicza
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd, ograniczenie prędkości poruszających się pojazdów. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wdrożenia nowej organizacji ruchu oraz koszty elementów uspokojenia ruchu: ok. 80,1 tys. PLN
Wariantowanie	Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i> : likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

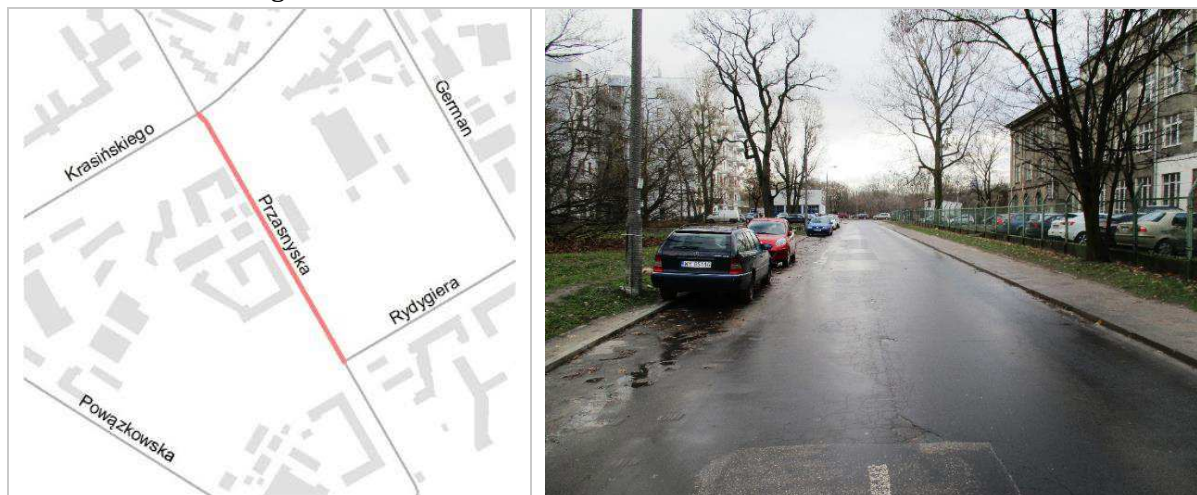
2.3.23 Przasnyska

2.3.23.1 Elbląska – Krasieńskiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 7,0 m, prędkość dozwolona to 50 km/h z miejscowym ograniczeniem do 30 km/h. Uspokojenie ruchu w postaci wyniesionego przejścia dla pieszych. Na odcinku funkcjonują 3 przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe, szerokość ok. 2,5 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie w zatokach parkingowych prostopadłe, ukośne oraz równoległe. Na odcinku dozwolone parkowanie równoległe na jezdni
Rekomendowane rozwiązanie	Uporządkowanie parkowania szczególnie w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań z drogami wewnętrznymi w celu poprawy bezpieczeństwa poruszania się pieszych Wprowadzenie strefowego ograniczenia prędkości do 30 km/h wraz z dodatkowymi elementami uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Umożliwienie wjazdu i zjazdu w drogę dla rowerów na ul. Elbląskiej. Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Obsługa zabudowy mieszkaniowej, uspokojenie ruchu i ograniczenie prędkości do 30 km/h, poprawa bezpieczeństwa ruchu, ograniczenie parkowania niezgodnego z przepisami i mającego negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu i budowy elementów uspokojenia ruchu: ok. 20 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.23.2 Krasińskiego – Duchnicka



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 7,0 m, prędkość dozwolona to 50 k/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Na odcinku funkcjonuje jedno przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe, szerokość od 2 do 3 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie w zatokach parkingowych prostopadłe, ukośne oraz równoległe. Na odcinku dozwolone parkowanie równoległe na jezdni. Parkowanie odbywa się poza tym na chodnikach (pojazdy zajmują całą szerokość chodnika) i na terenach zielonych.
Rekomendowane rozwiązanie	Fizyczne ograniczenie możliwości parkowania na trawnikach w formie niskich płotków wygradzających i na chodnikach w formie słupków Wprowadzenie strefowego ograniczenia prędkości do 30 km/h wraz z dodatkowymi elementami uspokojenia ruchu w postaci progów zwalniających
Uzasadnienie	Funkcja uzupełniająca trasy rowerowej, poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów i wygody poruszania się pieszych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Umożliwienie wjazdu i zjazdu w rekomendowaną pasy rowerowe na ul. Rydygiera. Połączenie z pozostałymi ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Obsługa zabudowy mieszkaniowej, uspokojenie ruchu i ograniczenie prędkości do 30 km/h, poprawa bezpieczeństwa ruchu, uporządkowanie parkowania, odzyskanie przestrzeni chodników dla pieszych. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu i budowy elementów uspokojenia ruchu: ok. 16 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zamontowanie 2 progów zwalniających; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.24 Sarbiewskiego

Odcinek	Popiełuszki – Jaśkiewicza
	
Inwentaryzacja	Jednokierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni 4,4 m, z parkowaniem dopuszczonym po północnej stronie jezdni, częściowo na chodniku wykonanym z kostki brukowej. Po południowej stronie jezdni chodnik o szerokości ok 1,5 m, wygradzony słupkami uniemożliwiającymi parkowanie. Ulica leżąca w strefie Tempo 30
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Wyniesienie ponad poziom jezdni przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Popiełuszki</p> <p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym</p> <p>Ograniczenie możliwości parkowania na skrzyżowaniu z ul. Popiełuszki poprzez zastosowanie wyspy uniemożliwiającej nielegalne parkowanie</p>
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Umożliwienie wjazdu i zjazdu w rekomendowaną drogę dla rowerów na ul. Popiełuszki. Połączenie z pozostałymi ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd, ograniczenie prędkości poruszających się pojazdów. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu i budowy elementów uspokojenia ruchu: ok. 30,9 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; budowa wyspy uniemożliwiającej parkowanie oraz wyniesionego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ul. Popiełuszki; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.25 Solskiego

Odcinek	Drużbackiej – Potocka
	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, jednokierunkowa. Szerokość jezdni – 3,75 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Uspokojenie ruchu w postaci nawierzchni brukowanej. Brak przejść dla pieszych. Nawierzchnia chodnika z płyt betonowych, szerokość ok 2 m.. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie równoległe dozwolone częściowo na jezdni, częściowo na chodniku, obustronne.
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Wprowadzenie możliwości parkowania po jednej stronie ulicy, częściowo na jezdni, częściowo na chodniku
Uzasadnienie	Wąska ulica o ruchu uspokojonym i niskiej prędkości pojazdów. Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uporządkowanie parkowania i poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 9 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 3 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.26 Sułkowskiego

Odcinek	Koźmiana – Dziennikarska
	
Inwentaryzacja	<p>Jednokierunkowy odcinek ulicy o szerokości ok. 5,5 m i nawierzchni asfaltowej. Obustronne chodniki o szerokości 1,5 – 2,5 m wykonane z kostki betonowej. Parkowanie obustronne, częściowo na jezdni, częściowo na chodniku. Ulica leżąca w strefie Tempo 30, brak elementów uspokojenia ruchu</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Ograniczenie możliwości parkowania na chodniku poprzez odpowiednie oznakowanie pionowe, dopuszczenie możliwości parkowania po jednej stronie ulicy częściowo na jezdni, częściowo na chodniku</p> <p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym oraz budowa elementów uspokojenia ruchu (np. w formie progów zwalniających)</p>
Uzasadnienie	<p>Odcinek ulicy stanowiący element sieci uzupełniającej, z jezdnią o szerokości pozwalającej na bezpieczne poruszanie się rowerzystów pod prąd</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Umożliwienie przejazdu rowerzystom od strony ul. Promyka i Gwiaździstej w kierunku ul. Dziennikarskiej i dalej do korytarza sieci podstawowej w ul. Krasieńskiego. Poprawa warunków ruchu pieszych i uporządkowanie parkowania. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 15 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 11 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Wprowadzenie współużytkowania przestrzeni ulicy poprzez likwidację podziału na jezdnie i chodniki - utworzenie tzw. woonef (podwórzec miejski), z parkowaniem dopuszczonym przy krawędzi pasa drogowego i swobodnym ruchem pieszym</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zastosowanie 2 progów zwalniających; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.27 Suzina

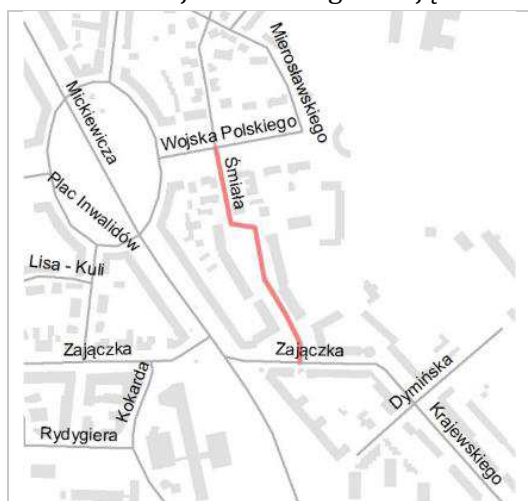
Odcinek	Słowackiego – Krasińskiego
	
Inwentaryzacja	Jednokierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni 4,2 m, z nawierzchnią klinkierową. Parkowanie dopuszczone w obrębie jezdni po jej zachodniej stronie i na chodniku po stronie wschodniej. Zróżnicowana szerokość chodników od 2,5 do 4 m wykonanych z kostki brukowej, odcinkami wygrodzonych od jezdni słupkami parkingowymi
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie na odcinku od ul. Słowackiego do ul. Sierpeckiej kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym Budowa elementów uspokojenia ruchu w formie progów zwalniających
Uzasadnienie	Trasa uzupełniająca sieć połączeń między ulicami Słowackiego i Krasińskiego, brak konieczności budowy wydzielonej infrastruktury.
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Udrożnienie przejazdu na istotnych relacjach, poprawa widoczności na skrzyżowaniach i bezpieczeństwa ruchu pojazdów Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 8 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania i wdrożenia nowej organizacji ruchu budowy elementów uspokojenia ruchu: ok. 14 tys. PLN
Wariantowanie	Przekrój jezdni uniemożliwia dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd bez likwidacji miejsc parkingowych w liczbie ok. 12 szt. na odcinku od ul. Słowackiego do ul. Sierpeckiej
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h; • zastosowanie 2 progów zwalniających; • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.28 Szczepanowskiego

Odcinek	Lelewela – Potocka
	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa. Szerokość jezdni – 6,0 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia jezdni z kostki betonowej. Brak przejść dla pieszych. Nawierzchnia chodnika z płyt betonowych, szerokość ok. 1,7 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych.. Parkowanie równoległe dozwolone na jezdni z jednej strony.
Rekomendowane rozwiązanie	Prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Brak
Wariantowanie	Możliwe wprowadzenie strefy zamieszkania – uporządkowanie parkowania i poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej na ulicy o ruchu uspokojonym
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> • dopuszczalna prędkość: 30 km/h (lub 20 km/h w przypadku ustanowienia strefy zamieszkania); • układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.29 Śmiała

2.3.29.1 Wojska Polskiego – Zajączka



<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Droga o charakterze drogi lokalnej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – ok. 4,3 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Chodnik znajduje się po obu stronach jezdni, z jednej strony jest oddzielony od niej szerokim zieleńcem (mały park). Od Śmiałej 24 chodnik znajduje się bezpośrednio przy jezdni z obu stron. Na całej długości ulicy chodnik został wykonany z kostki betonowej. Parkowanie jest nieuporządkowane znakami. Na początkowym odcinku możliwe jest poza jezdnią w wyznaczonym do tego miejscu. Od Śmiałej 4 do Śmiałej 13 kierowcy parkują równolegle na jezdni po jej lewej stronie. Od Śmiałej 13 do Śmiałej 24 znajduje się plac, który w większej mierze służy jako parking (parkowanie prostopadłe). Od Śmiałej 24 parkowanie odbywa się po obu stronach jezdni (częściowo na jezdni, częściowo na chodniku). Na ulicy znajduje się jeden próg spowalniający kierowców – w jej końcowej części</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Wprowadzenie kontrarużu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym na odcinku ulicy od Al. Wojska Polskiego do parkingu przy bibliotece publicznej. W dalszej części ulicy przeprowadzenie ruchu rowerowego poprzez budowę wydzielonej drogi dla rowerów w szerokim pasie zieleni urządzonej</p> <p>Na odcinku ulicy od Al. Wojska Polskiego do parkingu przy bibliotece publicznej wprowadzenie możliwości parkowania jedynie po wschodniej stronie jezdni. Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch na skrzyżowaniu z Al. Wojska Polskiego)</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Duży obszar zielony możliwy do wykorzystania na potrzeby infrastruktury rowerowej bez konieczności wycinki drzew. Uporządkowanie parkowania, poprawa bezpieczeństwa i warunków poruszania się pieszych i rowerzystów</p>
<p>Połączenie z trasami poprzecznymi</p>	<p>Połączenie będzie zasadne przy akceptacji proponowanych rozwiązań rowerowych dotyczących ul. Zajączka oraz ul. Mierosławskiego; konieczność włączenia DDR w jezdnie parkingu przy ul. Zajączka</p>
<p>Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania</p>	<p>Doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 4 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
<p>Koszty wdrożenia rozwiązania</p>	<p>Koszty zaprojektowania i wykonania nowej organizacji ruchu oraz budowy wydzielonej drogi dla rowerów w pasie zieleni: ok. 150 tys. PLN</p>
<p>Wariantowanie</p>	<p>Brak</p>
<p>Elementy krytyczne</p>	<p></p>
<p>Uwagi</p>	<p></p>

Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian
----------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.3.29.2 Mierosławskiego – Wojska Polskiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni ok. 4,6 m. Ulica znajduje się w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik wykonany z kostki betonowej, o szerokości ok. 2 m. Uspokojenie ruchu w postaci jednego progu spowalniającego. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po jednej stronie ulicy. Kierowcy parkują równolegle częściowo na jezdni, częściowo na chodniku. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązanie	Pozostawienie ruchu rowerowego prowadzonego na zasadach ogólnych przepisów ruchu drogowego i dotychczasowej organizacji. Uporządkowanie parkowania oznakowaniem poziomym i pionowym (z ograniczaniem powierzchni zajętej na chodniku przez parkujące pojazdy celem poprawy warunków ruchu pieszego)
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie będzie zasadne przy akceptacji proponowanych rozwiązań rowerowych dotyczących ul. Mierosławskiego oraz jednokierunkowej części ul. Śmiałej. Prowadzenie ruchu rowerowego w relacjach do ulic poprzecznych na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 13 tys. PLN
Wariantowanie	Stworzenie przestrzeni współdzielonej przez wszystkich użytkowników ruchu tzw. obszaru <i>woonerf</i> : likwidacja podziału przestrzeni ulicy na jezdnie i chodnik (wyniesienie poziomu jezdni do poziomu chodnika). Dopuszczenie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych, zmiana organizacji miejsc parkingowych (parkowanie naprzemienne) oraz zagospodarowanie przestrzeni ulicy na cele rekreacyjne służące mieszkańcom
Elementy krytyczne	Wąska jezdnia i wąskie chodniki (wąski pas drogowy)
Uwagi	Brak
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.30 Toeplitza

Odcinek	Słowackiego – Krasieńskiego
	
<p style="text-align: center;">Stan istniejący</p>	<p style="text-align: center;">Rekomendowane rozwiązanie</p>
 <p style="text-align: center;"> pas drogowy ul. Toeplitza 12,5 chodnik 2,0 jezdnia drogową 3,5 zatoka postojowa 5,0 chodnik 2,0 parkowanie skośne </p>	 <p style="text-align: center;"> separator dł. ~ 5,00m pas drogowy ul. Toeplitza 12,5 chodnik 2,0 jezdnia drogową ~ 2,25m pas ruchu ogólnego ~ 1,25m kontra ruch rowerowy zatoka postojowa 5,0 chodnik 2,0 parkowanie skośne </p>
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>Jednokierunkowa ulica lokalna o szerokości jezdni wynoszącej 3,5 m i chodników od 2,5 do 3 m. Nawierzchnia jezdni bitumiczna, nawierzchnia chodników z płyt chodnikowych. Ukośne miejsce do parkowania w zatoce, brak elementów uspokojenia ruchu. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Wprowadzenie na całym odcinku ulicy kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym oraz budowa progów zwalniających. Na wjeździe w ul. Toeplitza od strony ul. Słowackiego utworzenie szyki rozdzielającej ruch rowerów pod prąd od ruchu ogólnego w stronę ul. Krasieńskiego</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Umożliwienie prowadzenie ruchu rowerowego pod prąd i wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu udostępni (wraz z równoległą ul. Filarecką) alternatywne względem placu Wilsona połączenie w istotnych relacjach</p>
<p>Połączenie z trasami poprzecznymi</p>	<p>Włączenie drogę dla rowerów na ul. Słowackiego poprzez przejazd rowerowy oraz poprzez szykę rozdzielającą w pasy rowerowe na ul. Krasieńskiego. Kontynuacja podróży w kierunku ul. Felińskiego na ogólnych zasadach ruchu</p>
<p>Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania</p>	<p>Umożliwienie przemieszczania się rowerem pod prąd. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>

Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 12 tys. PLN
Wariantowanie	Możliwe wyznaczenie przejazdów rowerowych przez jezdnie poprzeczne ul. Krasińskiego oraz przez parking w pasie rozdziału w relacji ulic Toeplitza i Felińskiego. Rozwiązanie to wymaga znacznych nakładów finansowych i wiąże się z likwidacją części miejsc parkingowych
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.31 Trentowskiego

Odcinek	Niegolewskiego – Krasińskiego
	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 5,5 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik o szerokości ok. 3 m, wykonany z kostki betonowej, przylegający bezpośrednio do jezdni. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po obu stronach ulicy na chodniku. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych
Rekomendowane rozwiązanie	Prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym Parkowanie powinno być przeniesione częściowo na jezdnię i uporządkowane odpowiednią organizacją ruchu z możliwością zastosowania elementów uspokajających ruch
Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Ze względu na lokalny charakter ulicy oraz wąską przestrzeń do wykorzystania proponowane jest pozostawienie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uporządkowanie parkowania odpowiednią organizacją ruchu. Udostępnienie większej szerokości chodników dla pieszych. Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 22 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak

Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zastosowanie 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.32 Wieniawskiego

Odcinek	Niegolewskiego – Wojska Polskiego
	 
Inwentaryzacja	Droga o charakterze drogi lokalnej/dojazdowej, jednokierunkowa, jednojezdniowa. Szerokość jezdni – 5,1 m, szerokość chodnika ok. 1,7 m. Ulica znajduje się w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Nawierzchnia jezdni i chodnika wykonana z kostki betonowej. W szerokości pasa drogowego wyznaczono małe kwadratowe zieleńce mieszczące drzewa. Na ulicy występuje niezorganizowane parkowanie – kierowcy parkują na chodnikach oraz na jezdni
Rekomendowane rozwiązanie	Wprowadzenie kontraruchu rowerowego wyznaczonego oznakowaniem pionowym na całym odcinku ulicy Zreorganizowanie miejsc postojowych poprzez wprowadzenie parkowania częściowo na jezdni, częściowo na chodniku po wschodniej stronie ulicy. Od Wieniawskiego 6 do końca ulicy usunięcie możliwości parkowania. Możliwość zastosowania dodatkowych urządzeń uspokojenia ruchu (np. wysepki kanalizujące ruch)
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Przywrócenie ulicy spokojnego charakteru, doprowadzenie ruchu rowerowego do obszarów mieszkalnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu, uporządkowanie parkowania i jego zorganizowanie. Lepsze egzekwowanie ograniczenia prędkości poprzez zastosowanie dodatkowych środków uspokojenia ruchu. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 10 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 7 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	

Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zastosowanie 2 wysepek kanalizujących ruch; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian
----------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2.3.33 Włociańska

2.3.33.1 Żelazowska – Broniewskiego

	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 6,2 m, prędkość dozwolona to 40 km/h. Elementy uspokojenia ruchu w postaci progów wyspowych. Dwie pary progów usytuowane w okolicy przejścia dla pieszych. Na odcinku funkcjonują 3 przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, nawierzchnia chodnika to płyty betonowe, szerokość od 2,2 m do 3,5 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Parkowanie na chodniku wzdłuż ulicy, równoległe. Dodatkowo jedna zatoka parkingowa z parkowaniem prostopadłym</p>
Rekomendowane rozwiązania	<p>Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów)</p> <p>Budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowa progi zwalniające). Uporządkowanie parkowania – budowa dodatkowych zatok parkingowych postulowanych w projekcie zgłoszonym do Budżetu Partycypacyjnego</p>
Uzasadnienie	<p>Ulica o ruchu uspokojonym o prędkości ograniczonej do 40 km/h. Istniejące środki uspokojenia ruchu, pasy ruchu o szerokości ok. 3,0 m</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Umożliwienie wjazdu i zjazdu w drogę dla rowerów na ul. Broniewskiego przed skrzyżowaniem. Połączenie z pozostałymi ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Skuteczniejsze egzekwowanie ograniczenia prędkości do 40 km/h, poprawa bezpieczeństwa ruchu, uporządkowanie parkowania, odzyskanie przestrzeni chodników dla pieszych. Liczba legalnych miejsc do parkowania zwiększona o ok. 10 szt. (w przypadku budowy. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty wprowadzenia nowej organizacji ruchu i budowy infrastruktury: ok. 120 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	<p>Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy wydzielonej drogi dla rowerów na ulicy o ruchu uspokojonym</p>
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 40 km/h (z miejscowymi ograniczeniami do 20 km/h); zastosowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.34 Wyspiańskiego

Odcinek	Niegolewskiego – Gotębiowskiego
	
Inwentaryzacja	<p>Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni – ok. 6,0 m. Na tej ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik o szerokości od 3 do 5,5 m, wykonany z kostki betonowej, który przylega bezpośrednio do jezdni lub jest oddzielony od niej pasem zieleni albo zatokami parkingowymi. Parkowanie nieuregulowane znakami odbywa się po obu stronach jezdni w wyznaczonych do tego zatokach oraz na chodniku bądź na jezdni. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych</p>
Rekomendowane rozwiązanie	<p>Ze względu na lokalny charakter ulicy oraz wąską przestrzeń do wykorzystania proponowane jest pozostawienie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych. Parkowanie powinno zostać uporządkowane odpowiednią organizacją ruchu z możliwością zastosowania elementów uspokajających ruch</p>
Uzasadnienie	<p>Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Uporządkowanie parkowania. Możliwość wykorzystania ulicy dla ruchu rowerowego jako korytarza alternatywnego do ul. Popietuski</p>
Połączenie z trasami poprzecznymi	<p>Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych</p>
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	<p>Uporządkowanie parkowania odpowiednią organizacją ruchu. Zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 5 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian</p>
Koszty wdrożenia rozwiązania	<p>Koszty wprowadzenia nowej organizacji ruchu w zakresie parkowania: ok. 8 tys. PLN</p>
Wariantowanie	<p>Brak</p>
Elementy krytyczne	<p>Brak</p>
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> ● dopuszczalna prędkość: 30 km/h; ● zastosowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; ● układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

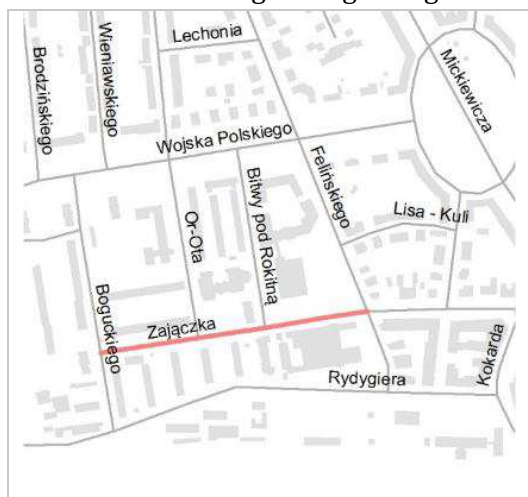
2.3.35 Zajęczka

2.3.35.1 Kokarda – Felińskiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 6,9 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik o szerokości od 3 do 4 m, wykonany z płyt chodnikowych. Od skrzyżowania do Zajęczka 22 chodnik z jednej strony oddzielony od jezdni zatoką parkingową oraz ustawionymi słupkami w jego krawędzi. Od Zajęczka 22 do skrzyżowania z ul. Felińskiego między chodnikiem a jezdnią znajduje się jeszcze pas zieleni. Parkowanie na tym odcinku ulicy odbywa się wyłącznie w wyznaczonych do tego zatokach. Ruch rowerowy prowadzony jest w ramach ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego
Rekomendowane rozwiązanie	Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) oraz budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspę progi zwalniające) Uporządkowanie parkowania poprzez zastosowanie wysepek uniemożliwiających parkowanie
Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Stworzenie dogodnych połączeń rowerowych oraz infrastruktury umożliwiającej swobodne poruszanie się rowerzystów w tym rejonie. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Wprowadzenie ruchu rowerowego na odpowiednich zasadach, uspokojenie ruchu samochodowego. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty wprowadzenia nowej organizacji ruchu i budowy elementów jego uspokojenia: ok. 21 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zastosowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.35.2 Felińskiego – Boguckiego



Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa, jednojezdniowa, z jednym pasem ruchu w każdym kierunku. Szerokość jezdni 6,0 m. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Po obu stronach znajduje się chodnik o szerokości ok. 3, wykonany z płyt chodnikowych oddzielony od jezdni zatokami parkingowymi lub zieleńcami. Parkowanie na tym odcinku ulicy odbywa się wyłącznie w wyznaczonych do tego zatokach. Ruch rowerowy prowadzony jest w ramach ogólnie obowiązujących zasad ruchu drogowego
Rekomendowane rozwiązanie	Miejscowe zastosowanie sierżantów rowerowych (np. za skrzyżowaniami, za wyjazdami z parkingów) Budowa dodatkowych elementów uspokajających ruch pojazdów (np. lokalne zwężenia przekroju, wyspowe progi zwalniające)
Uzasadnienie	Ulica o ruchu uspokojonym w strefie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Kontynuowanie rozwiązania do ul. Mickiewicza i komfortowe połączenie z ul. Bitwy pod Rokitną. Od ul. Bitwy pod Rokitną do ul. Boguckiego ze względu na brak możliwości poszerzenia ulicy i chodnika oraz przy wzięciu pod uwagę lokalizacji drzew oraz zatok parkingowych. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Wprowadzenie ruchu rowerowego na odpowiednich zasadach, uspokojenie ruchu samochodowego. Liczba legalnych miejsc do parkowania pozostaje bez zmian. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty zaprojektowania oraz wdrożenia organizacji ruchu: ok. 29 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> dopuszczalna prędkość: 30 km/h; zastosowanie dodatkowo 1 progu zwalniającego; układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.36 Żółkowskich

Odcinek	Lelewela – Mickiewicza
	
Inwentaryzacja	Droga klasy lokalnej, dwukierunkowa. Szerokość jezdni – 6,0 m, prędkość dozwolona to 50 km/h. Brak elementów uspokojenia ruchu. Nawierzchnia jezdni z płyt betonowych (trylinka). Nawierzchnia chodnika z płyt betonowych, szerokość ok 2,2 m. Ruch rowerowy prowadzony na zasadach ogólnych. Nawierzchnia utrudniająca swobodny ruch rowerowy wysokiej prędkości wykluczająca ulicę z sieci podstawowych połączeń rowerowych. Parkowanie równoległe obustronne, częściowo na chodniku, częściowo na jezdni
Rekomendowane rozwiązanie	Prowadzenie ruchu rowerowego w ruchu ogólnym. Uporządkowanie parkowania poprzez dopuszczenie możliwości parkowania na jezdni, po jednej stronie ulicy
Uzasadnienie	Odcinek ulicy będzie stanowić połączenie uzupełniające w sieci tras rowerowych pozwalając na bezpieczne doprowadzenie ruchu rowerowego z korytarzy podstawowych do wnętrza osiedli mieszkaniowych
Połączenie z trasami poprzecznymi	Połączenie z ulicami poprzecznymi prowadzone na zasadach ogólnych
Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania	Uporządkowanie parkowania, zwrócenie przestrzeni chodników pieszym. Liczba legalnych miejsc do parkowania zmniejszona o ok. 5 szt. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian. Liczba pasów ruchu dla samochodów pozostaje bez zmian
Koszty wdrożenia rozwiązania	Koszty wprowadzenia nowej organizacji ruchu w zakresie parkowania: ok. 7 tys. PLN
Wariantowanie	Brak
Elementy krytyczne	Brak
Uwagi	Rekomenduje się aktualizację zapisów MPZP z uwagi na brak uzasadnienia budowy ścieżki rowerowej na ulicy o ruchu uspokojonym
Pozostałe wytyczne do projektów organizacji ruchu	<ul style="list-style-type: none"> ● dopuszczalna prędkość: 30 km/h; ● układ pasów na wlotach skrzyżowań pozostaje bez zmian

2.3.37 Skrót rowerowy Rydygiera – Dymińska

Odcinek	Rydygiera - Dymińska
	
<p>Inwentaryzacja</p>	<p>W stanie istniejącym ul. Rydygiera zakończona jest ślepo pętlą pod wiaduktem wzdłuż ul. Mickiewicza. Ukształtowanie zielenców, chodników, a także lokalizacja słupków zapobiegającym parkowaniu nie pozwala obecnie na wykorzystanie tego miejsca jako skrótu łączącego ul. Rydygiera i ul. Dymińską w przejazdach rowerowych. Ciągi piesze posiadają nawierzchnię z płyt betonowych lub asfaltową</p>
<p>Rekomendowane rozwiązanie</p>	<p>Rekomenduje się dostosowanie ciągów pieszych do parametrów ciągów pieszo-rowerowych oraz wykonanie wjazdów i zjazdów w rejonie pętli umożliwiających wygodne włączenie się do ruchu lub kontynuację podróży w stronę ul. Dymińskiej. Wymagane wygrozdzenie wjazdu od strony ul. Dymińskiej uniemożliwiające parkowanie pojazdów na dojeździe do ciągu pieszo-rowerowego</p>
<p>Uzasadnienie</p>	<p>Przekształcenie ciągów pieszych na ciągi pieszo-rowerowe oraz przystosowanie ich nawierzchni nie spowoduje ograniczeń w ruchu pieszym umożliwiając wygodną podróż rowerzystą w relacji wschód-zachód</p>
<p>Skutki funkcjonalne i przestrzenne rozwiązania</p>	<p>Uzyskanie wygodnego skrótu rowerowego w dojazdach do stacji metra. Likwidacja ok. 2 miejsc parkingowych na ul. Dymińskiej</p>
<p>Koszty wdrożenia rozwiązania</p>	<p>Koszty wdrożenia nowej organizacji ruchu i przystosowania nawierzchni ciągów: ok. 50 tys. PLN</p>

2.4 Podsumowanie usprawnień w ruch pieszym



Rys. 26. Ulica Gdańska – utrudnienia w ruchu pieszym wynikające z niewłaściwego sposobu parkowania

Zaprezentowane powyżej rekomendacje dla ruchu rowerowego w całości mają odniesienie także dla ruchu pieszego. Uspokojenie ruchu, porządkowanie sposobu parkowania, poprawa widoczności na skrzyżowaniach czy zmiana nawierzchni traktów to rozwiązania, które przestują się obu grupom uczestników ruchu.

Rekomendacje w zakresie ruchu pieszego obejmują także utworzenie naziemnych przejść dla pieszych:

- 3 nowe przejścia dla pieszych na ul. Słowackiego poprawiające dostępność do węzłów transportowych, urzędów i obiektów handlowych;
- 1 nowe przejście dla pieszych na ul. Mickiewicza w osi al. Wojska Polskiego poprawiające dostępności obszarów zielonych i utrzymującą ciągłość traktów pieszych;
- 1 nowe przejście dla pieszych na ul. Gwiaździstej poprawiające dostępność przystanku autobusowego oraz bezpieczeństwo przekraczania jezdni;
- 1 nowe przejście dla pieszych na ul. Broniewskiego skracające odległość między kolejnymi przejściami na odcinku ulicy, który dzieli dwie części osiedla;
- 1 nowe przejście dla pieszych na ul. Rydygiera poprawiające bezpieczeństwo rejonie przystanków komunikacji miejskiej;
- 1 nowe przejście dla pieszych na ul. Potockiej łączące osiedle mieszkaniowe i lokalny ośrodek sportowy;

3 Zbiorcze zestawienie rekomendowanych rozwiązań

Tab. 5. Zestawienie długości ulic objętych rekomendowanymi rozwiązaniami w koncepcji

Rekomendowane rozwiązanie	Długość ulic objętych danym rozwiązaniem (w km)
ciąg pieszo-rowerowy	2,18
dodatkowe elementy uspokojenia ruchu	5,64
jednostronny pas rowerowy	0,12
kontrapas rowerowy	0,22
kontraruch rowerowy i dodatkowe elementy uspokojenia ruchu	3,92
modernizacja i budowa wydzielonych dróg dla rowerów	0,37
obustronne pasy rowerowe	4,60
sierżanty rowerowe i dodatkowe elementy uspokojenia ruchu	5,43
wydzielona, jednostronna droga dla rowerów	1,79
wydzielone, obustronne drogi dla rowerów	3,97
wydzielone, obustronne drogi dla rowerów (na drogach projektowanych)	0,92
strefa ruchu współdzielonego „woonerf”	0,24
długość ulic objętych koncepcją	29,40
bilans dodanych / usuniętych miejsc postojowych	- 52 szt.

Tab. 6. Zestawienie kosztów wdrożenia rekomendowanych rozwiązań

Wdrożenie rozwiązania	Szacunkowe koszty (w zł)
zaprojektowanie i wdrożenie zmian w organizacji ruchu	567 800
budowa elementów uspokojenia ruchu	774 300
wykonanie prac inwestycyjnych w zakresie przebudowy i modernizacji infrastruktury	1 939 000

suma kosztów wdrożenia koncepcji¹

ok. 3 126 000

¹ Pozycja nie obejmuje kosztów budowy infrastruktury rowerowej w odcinkach ulic, które zostały odrzucone na etapie I opracowania