

**MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA**  
**Zarząd Mienia m.st. Warszawy**

**KONCEPCJA PROGRAMOWO – PRZESTRZENNA  
SZLAKU ROWEROWEGO  
WZDŁUŻ LEWEGO BRZEGU WISŁY NA ODCINKU  
KONSTANCIN JEZIORNA – ŁOMIANKI  
NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY**

**OPRACOWAŁ ZESPÓŁ:**

POD KIERUNKIEM

*Zygmunta Uzdalewicza*

**SKŁAD ZESPOŁU:**

*Maciej Czerski*

*Krzysztof Nowotka*

*Wiktor Nowotka*

*Anna Strachocka*

*Tadeusz Wojciechowski*

**Warszawa 2010 r.**

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

## CZEŚĆ OPISOWA:

1. Podstawa i zakres opracowania
2. Stan istniejący
3. Warunki terenowe
4. Podstawowe założenia NSR
5. Wykaz zadań budowlanych

## RYSUNKI:

### **A. Plan sytuacyjny trasy (skala 1:2000)**

- 01.** Od promu przez Wisłę w Łomiankach do końca istniejącego wału w rejonie istniejącego kolektora (rejon 525 km Wisły) – zadania: 1.1 i 1.2 oraz początek zad. 1.4.
- 02.** Od końca istniejącego wału w rejonie istniejącego kolektora (rejon 525 km Wisły), do skrzyżowania ulic: Farysa i Prozy – zadania: 1.3 – 1.7.
- 03.** Na południe od skrzyżowania ulic: Farysa i Prozy (obszar budowy węzła Trasy Mostu Północnego oraz 2/3 długości estakad bielańskich) – zadania, BRAK.
- 04.** Odcinek Dewajtis – Gwiazdzista – zadania: 2.1, 2.2 oraz początek 2.3.
- 05.** Odcinek od węzła z ul. Gwiazdzistą do południowej granicy planowanego terenu zieleni urządzonej (ZU2) wg mpzp Pasa Nadwiślańskiego (w tym węzeł z trasą Armii Krajowej) – zadania: 2.3 – 2.6, rozpoczęcie zadania 2.7.
- 06.** Od południowej granicy planowanego terenu zieleni urządzonej (ZU2) wg mpzp Pasa Nadwiślańskiego do placu widokowego przed Bramą Straceń w Cytadeli – zadania: kontynuacja 2.7 oraz 2.8 i 2.10 -2.14.
- 07.** Od północnej granicy placu widokowego przed Bramą Straceń w Cytadeli do północnej granicy przebudowy bulwarów według rozwiązań konkursowych (w tym węzeł z Mostem Gdańskim) – zadania: 2.9 i 2.15 – 2.26.
- 08.** Od północnej granicy przebudowy bulwarów według rozwiązań konkursowych do Mostu Świętokrzyskiego (w tym węzeł z Trasą WZ bez połączeń dla rowerów) – zadania: BRAK
- 09.** Od Mostu Świętokrzyskiego (węzeł rowerowy zapewniający połączenia z poprzecznymi trasami rowerowymi), do mostu nad kanałem do Portu Czerniakowskiego (w tym węzeł z Mostem Poniatowskiego bez połączeń dla rowerów); - na odcinku do węzła z Mostem Poniatowskiego – zadań BRAK, - na pozostałym odcinku – zadania 3.1 -3.5.
- 10.** Od placu przy moście nad kanałem do Portu Czerniakowskiego do południowej granicy terenu MPWiK – zadania 3.6 – 3.12.
- 11.** Od południowej granicy terenu MPWiK do rejonu na południe od ul. Bananowej (508 km Wisły) – zadanie 3.13
- 12.** Od 508 do 505,5 km Wisły (w tym węzeł pieszo-rowerowy z Mostem Siekierkowskim) – zadania: 3.14, końcówka 3.13 i początek 3.15.
- 13.** Od 505,5 do 503,7 km Wisły (w tym ujście rzeki Wilanówki i kanał ujęcia wody dla EC Siekierki) – dokończenie zadania 3.15 i rozpoczęcie zadania 3.16.
- 14.** Od 503,7 do 501,8 km Wisły – kontynuacja zadania 3.16.
- 15.** Od 501,8 do 500,2 km Wisły - kontynuacja zadania 3.16.
- 16.** Od 500,2 do 498,2 km Wisły –. kontynuacja zadania 3.16.
- 17.** Od 498,2 do południowej granicy m.st. Warszawy (rejon 497 km Wisły) oraz możliwość kontynuacji zadania na terenie gminy Konstancin Jeziorna - dokończenie zadania 3.16, zadanie 3.17.

### **B. Przekroje charakterystyczne**

- 18.** Na 519 km Wisły oraz w węźle „Gwiazdzista”
- 19.** Bulwar spacerowy na odcinku od Mostu Grota-Roweckiego do ul. Boleść
- 20.** Parametry kładki na terenie MPWiK (20a) oraz widok kładki i przekrój charakterystyczny na odcinku zbiornika wody oczyszczonej

### **C. Zasady konstrukcji nawierzchni**

21. Dla typowego przekroju ścieżki rowerowej

22. Dla ciągów pieszko-jezdnych i pieszko-rowerowych o charakterze spacerowym

## **1. Podstawa i zakres opracowania**

Koncepcja programowo – przestrzenna Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego, opracowana została na zamówienie Zarządu Mienia m.st. Warszawy (umowa ZMW/66/2010/I3/AK/C). Zakres obszarowy opracowania obejmuje m.st. Warszawa w granicach pasa niezbędnego do zlokalizowania trasy rowerowej możliwie jak najbliżej lewego brzegu rzeki Wisły, wraz z rozwiązaniem ewentualnych konfliktów i zagwarantowaniem potrzeb ruchu pieszego w obszarze wpływu projektowanych rozwiązań. Preferowano rozwiązania, dla których działania budowlane lokalizowane były na terenie, dla którego właściwą jednostką miasta pełniącą funkcje zarządu, jest lub będzie w najbliższym czasie, zamawiający niniejsze opracowanie. W celu zapewnienia lepszego powiązania z podwarszawskimi terenami rekreacyjnymi, projektowany szlak wybiega w niewielkim zakresie na teren sąsiednich gmin, Łomianki i Konstancin Jeziorna.

Koncepcja zawiera jednowariantową propozycję przebiegu turystyczno – rekreacyjnej trasy rowerowej wzdłuż lewego brzegu Wisły, stanowiącej część programu projektu pn. *Warszawski Węzeł Wodno-Rowerowy „Pedałuj i płyn” (bike & sail)*. Propozycja przebiegu trasy, wybrana została na podstawie analiz dotychczasowych opracowań dotyczących terenu objętego opracowaniem, warunków terenowych (w tym dostępności terenu), warunków wodnych (zwłaszcza zasięgu poziomu wody o różnym prawdopodobieństwie występowania), realności realizacyjnej analizowanych rozwiązań i atrakcyjności widokowo rekreacyjnej terenu. Szlak stanowić będzie element Wiślanej Trasy Rowerowej z Wisły do Gdańska, Szlaku rowerowego EuroVelo E2 Galway/Irlandia–Moskwa/Rosja i Eurovelo E11 Ateny/Grecja –Nordkapp/Norwegia oraz Szlaku Bursztynowego w systemie dróg rowerowych Greenways. Ze względu na istniejące walory przyrodnicze i warunki techniczne, szlak rowerowy zostanie zróżnicowany na odcinki o różnym charakterze, szerokości i rodzaju nawierzchni. Określone zostały podstawowe parametry rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego wzdłuż Wisły oraz niektóre parametry powiązań z innymi trasami rowerowymi.

Koncepcje opracowań drogowych (podobnie jak większość koncepcji dotyczących innych tematów budowlanych), opracowywane są na mapach z zasobów właściwych terenowo ośrodków geodezyjnych, które nie muszą spełniać wymagań dla map do celów projektowych. Z drugiej strony, projektowanie rozwiązań dla ruchu rowerowego wymaga map o zdecydowanie większej dokładności niż ogólnie stosowane mapy do celów projektowych. W związku z tym, w miejscach szczególnie newralgicznych zinventaryzowano we własnym zakresie tylko niektóre elementy zagospodarowania terenu, z dokładnością wymaganą dla potrzeb opracowania koncepcyjnego, mając na uwadze specyfikę projektowania rozwiązań dla ruchu rowerowego i pieszego (np. nie wykazane na mapach istniejące, lub już nieistniejące drzewa). W pozostałych sytuacjach przewidziano odpowiednio poszerzony pas terenu dla potrzeb realizacji projektowanych rozwiązań, którego wymiary mogą być skorygowane dopiero na etapie projektu budowlanego lub wykonawczego, kiedy to będą dostępne odpowiednio dokładne mapy terenu projektowanych rozwiązań.

## 2. Stan istniejący

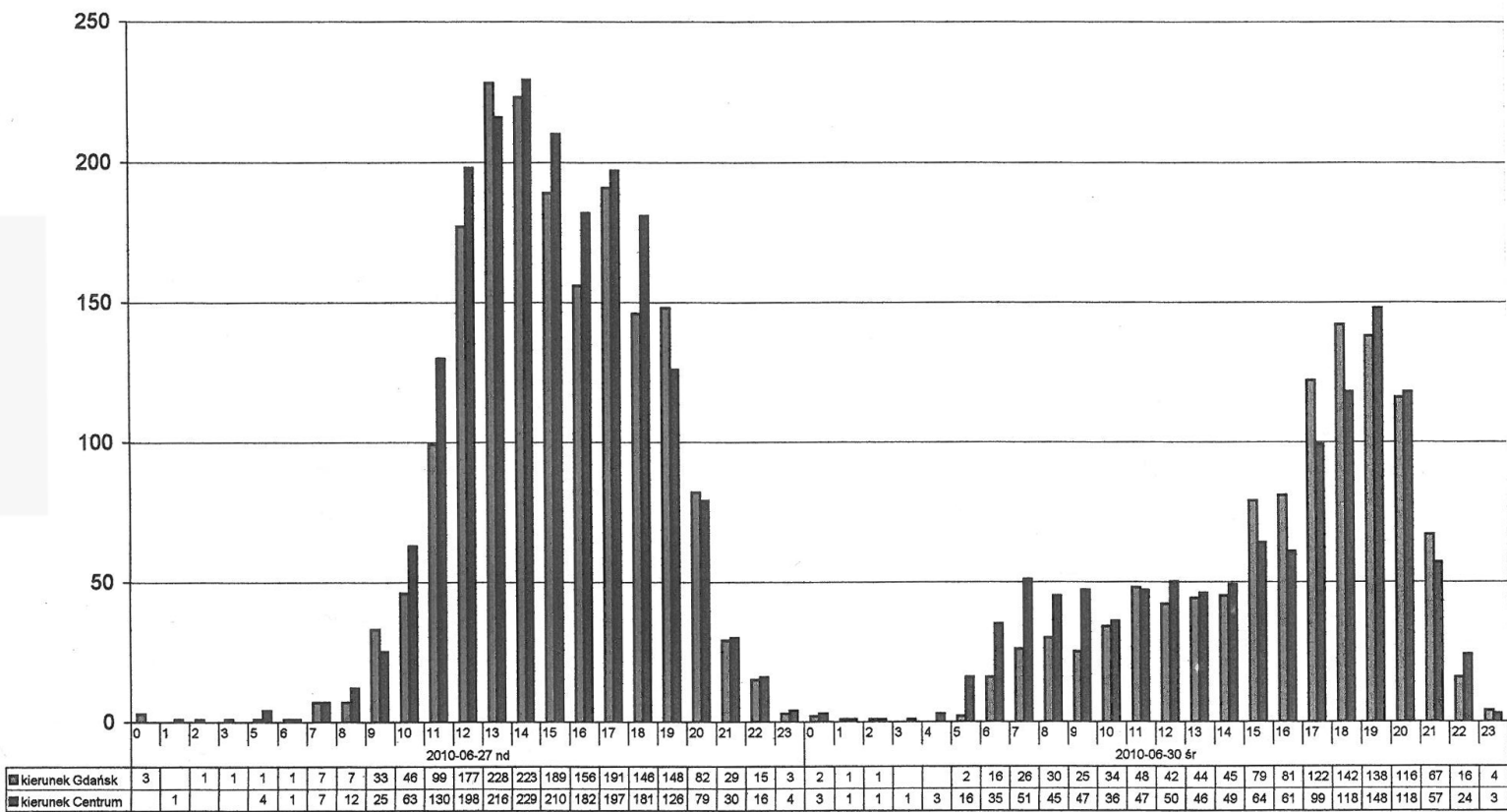
W Warszawie funkcjonuje obecnie 250 km tras przeznaczonych w różny sposób dla ruchu rowerowego; od ciągów pieszko-rowerowych (bez części chodnika deklarowanego dla ruchu rowerowego lub z częścią zadeklarowaną znakami poziomymi, nieraz wzbogaconymi zróżnicowanym kolorem nawierzchni), po wydzielone drogi dla rowerów. Najpoważniejszą wadą obecnego układu jest brak spójności. Wiele odcinków tras funkcjonuje bez wzajemnego połączenia. Często brakuje tylko wyznaczenia przejazdu przez jedno skrzyżowanie (nieraz przez wszystkie skrzyżowania na ciągu), żeby zapewnić warunek spójności.

Trasa rowerowa w lewobrzeżnej części Warszawy, przecinająca miasto z północy na południe, była pierwszą trasą w okresie odradzania się ruchu rowerowego w Stolicy i odegrała istotną rolę w tym procesie. Została wyznaczona możliwie jak najprostszymi sposobami, w miejscach oraz w sposób wówczas dostępny. Jest to Rowerowy Szlak Wisły (RSW), którego parametry na poszczególnych odcinkach są bardzo zróżnicowane, nieraz nie spełniające podstawowych wymagań w tym zakresie. RSW nie do końca konsekwentnie trzyma się bliskiego sąsiedztwa Wisły, ale wszędzie gdzie to było możliwe, został uwzględniony, jako trasa współpracująca NSR. Są też odcinki, na których oba szlaki będą się pokrywać i będą miały wspólny przebieg.

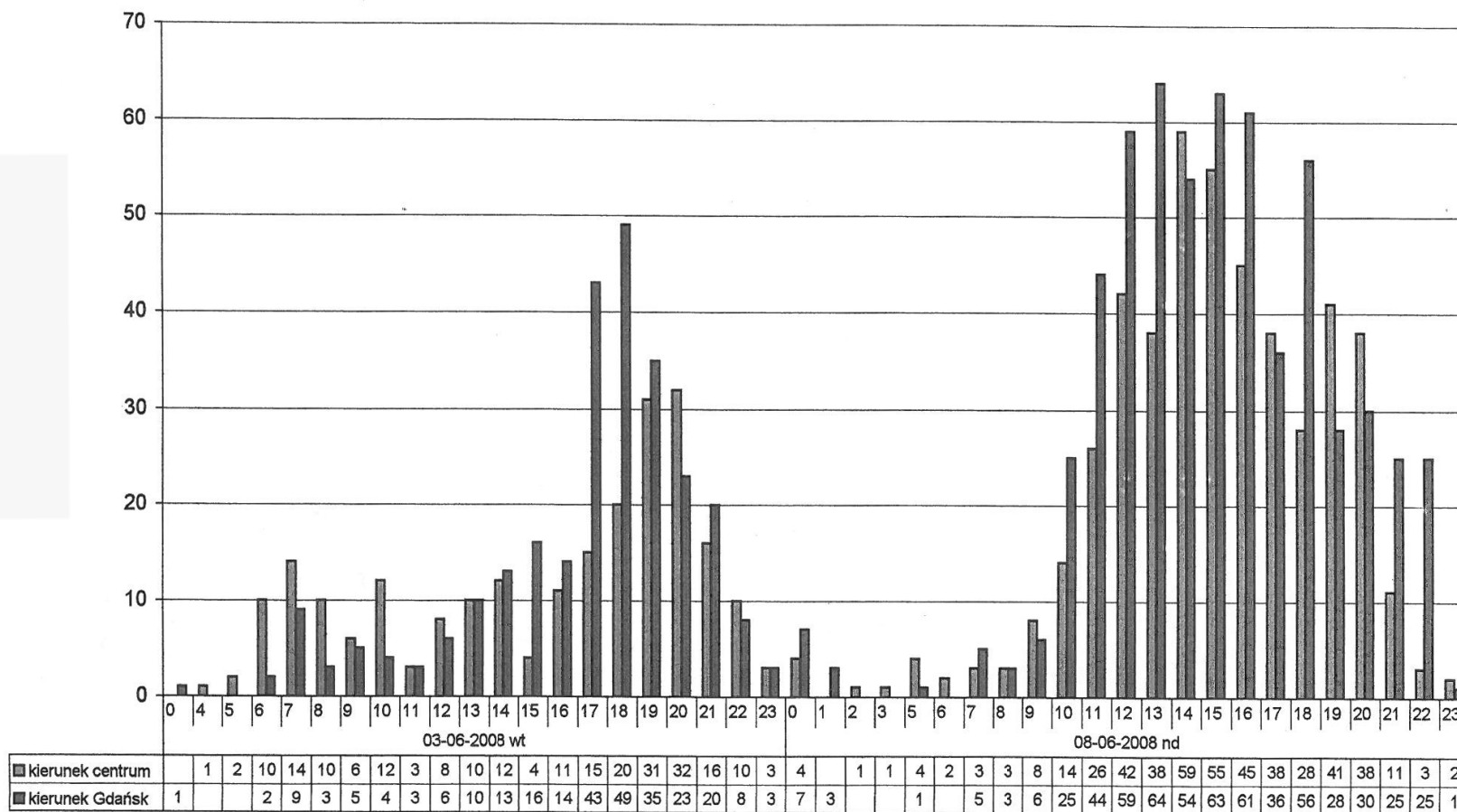
Od początku istnienia, jest to trasa o największym ruchu rowerowym. Według pomiarów wykonanych w czerwcu 2010 r., przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, ruch rowerowy w obu kierunkach na wysokości KS „Spójnia” dochodzi w dni robocze do **300 rowerów/h**, a w dni wolne od pracy przekracza **450 rowerów/h**, co wykazują **wykresy na str. 4**. Co prawda w czasie pomiarów wykonanych w tym samym okresie na ścieżce rowerowej przypisanej do szlaku RSW (**wykresy na str. 5**), zanotowano w dni wolne od pracy niespełna **120 rowerów/h**, a w dni robocze poniżej **70 rowerów/h**. Jednak na tym odcinku znaczna część osób podróżujących rowerami wybiera przejazd bulwami bezpośrednio nad Wisłą, a oprócz tego na krótkim odcinku (od ul. Wenedów do ul. Grodzkiej) funkcjonuje ciąg pieszko-rowerowy po zachodniej stronie Wisłostrady. Na podstawie wrywkowych obserwacji wzajemnych proporcji liczby rowerów korzystających z asfaltowej ścieżki rowerowej i jadących bulwami nad Wisłą, można oszacować ruch rowerowy po wschodniej stronie Wisłostrady na ponad **700 rowerów/h** w dni wolne od pracy.

Teren, na którym będzie zlokalizowany NSR, jest terenem zróżnicowanym, o cennych walorach rekreacyjnych. W znacznym stopniu Nadwiślański Szlak Rowerowy będzie przebiegać po drodze technicznej na koronie wału przeciwpowodziowego, albo na krawędzi skarpy, przystosowanej do potrzeb ruchu rowerowego. Na niektórych fragmentach szlak rowerowy prowadzony jest poniżej korony wału, co w wypadku lokalizacji po stronie koryta rzeki, może powodować konieczność wyłączenia z użytkowania drogi dla rowerów przy określonych stanach wody w rzece. Na tych odcinkach możliwe jest kontynuowanie podróży rowerem w kierunku zgodnym z przebiegiem Wisły, chociaż w takich warunkach, nie zawsze w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki.

**Dobowe wahania natężenia ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej  
w ul. Wybrzeże Gdynskie w rejonie KS "Spójnia"**



**Dobowe wahania natężenia ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej  
w ul. Wybrzeże Gdańskie na odc. Sanguszki - Grodzka**



### **3. Warunki terenowe**

Nadwiślański Szlak Rowerowy będzie przebiegał w bardzo zróżnicowanych warunkach terenowych. Zarówno po ulicach o nawierzchni twardej (przeważnie bitumicznej), jak i po gruntach niepewnych. Pomędzy tymi skrajnymi sytuacjami możliwe jest występowanie bardzo różnych warunków gruntowych, a jak już wspomniano, zbudowana droga dla rowerów może być okresowo zalewana wodą.

Istotną rolę w kształtowaniu przebiegu trasy odgrywały drzewa i inne formy zieleni trwałej. Przyjęto jako zasadę dostosowanie przebiegu trasy do naturalnych warunków terenowych, z zachowaniem istniejących drzew. Zasada ta została w pełni wdrożona w projektowanych rozwiązaniach. Jedynie na odcinku budowy chodnika przyszłego przedłużenia ul. Abecadło (jako przejściowe rozwiązanie dla ruchu rowerowego), konieczna jest wycinka drzew. Poza tym, konieczne będzie tylko wycięcie drzew chorych, zagrażających bezpieczeństwu oraz niektórych krzewów.

### **4. Podstawowe założenia NSR**

Ze względu na turystyczno – rekreacyjny charakter Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego, nie jest na nim preferowanych agresywny ruch kołowy, zarówno samochodów (na ciągach pieszo-jezdnych oraz na ulicach o charakterze lokalnym), jak i terenowych czterokołowców. Dotyczy to również codziennego ruchu rowerowego o charakterze tranzytowym (dojazdy obligatoryjne). Nadrzędnym celem jest zapewnienie właściwych warunków dla spokojnej, często rodzinnej lub grupowej jazdy, także w warunkach ruchu mieszanego, zwłaszcza ruchu pieszo-rowerowego. Dlatego tam, gdzie to tylko było możliwe, zaprojektowano szerokie, ale odpowiednio zagospodarowane przestrzenie ciągi spacerowe, pieszo-rowerowe. Dopuszczone zostały także niskie parametry geometryczne (zwłaszcza promienie łuków poziomych), a w warunkach leśnych, także mniejsze szerokości drogi. Na ciągach pieszo jezdnych oraz na ulicach o charakterze lokalnym, w projektach wykonawczych należy przewidzieć szykany typowe dla strefy zamieszkania (20 km/h) - na ciągach pieszo jezdnych oraz dla strefy ograniczonej prędkości 30 km/h – na ulicach o charakterze lokalnym. Szykany te muszą być przyjazne dla ruchu rowerowego.

W miejscach, gdzie natężenie codziennego ruchu rowerowego jest duże, a Rowerowy Szlak Wisły przebiega na terenach zielonych, poza pasem drogowym, w ramach projektu NSR, przewidziano wybudowanie odcinka RSW w pasie drogowym, wyraźnie rozdzielając od siebie oba rodzaje ruchu rowerowego. Poza miejscami, w których ze względów bezpieczeństwa przewidziano odseparowane od siebie chodniki i drogi dla rowerów, nie przewiduje się oznakowania NSR, jako drogi tylko dla rowerów. Szczegółowe zasady organizacji ruchu na poszczególnych odcinkach zawiera zeszyt poświęcony koncepcji organizacji ruchu dla Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego.

## **5. Wykaz zadań budowlanych:**

### **GRUPA 1**

#### **TEREN gm. ŁOMIANKI**

**1.1. Budowa** ciągu pieszo-jezdnego szer. 5,0 m, dł. 760 m, w miejscu istniejącej drogi dojazdowej do promu (częściowo z wykorzystaniem istniejących płyt betonowych jako podłoża) oraz w miejscu istniejącej drogi gruntowej na przedłużeniu ul. Pastewnej.

ODCINEK PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCEJ ULICY PASTEWNEJ I ULICY 11 LISTOPADA

#### **WARSZAWA BIELANY cz.1**

**1.2. Budowa** leśnej drogi dla rowerów szer. 2,5 m, dł. 246 m (+dren „francuski” dł. 9 m na szlaku spływu wody + barierka dł. 6 m), w miejscu gruntowej istniejącej ścieżki terenowej.

ODCINEK PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCEJ ALEJCE PARKOWEJ LASU MŁOCIŃSKIEGO  
ODCINEK PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCYM ODCINKU UL. PAPIRUSÓW  
DO MIEJSCA PLANOWANEGO SKRZYŻOWANIA Z UL. ABECADŁO  
(zgodnie z projektem mpzp „Młociny III” )

**1.3. Budowa** drogi dla rowerów w liniach rozgraniczających przedłużenia ul. Abecadło, szer. 2,5 m, dł. 135 m. Konieczność wycięcia 31 drzew niskiej wartości przyrodniczej, o następujących parametrach: Robinia pseudoacacia 27 szt., w tym o obwodzie pierśnicy: 100cm – 4 szt., 70cm – 10 szt., 50cm – 10 szt., 20cm – 3 szt.; klon jesionolistny (Acer negundo) 2 szt., w tym: 1 szt. o obwodzie pierśnicy 100cm i 1 szt. o obwodzie pierśnicy 50cm; grusza pospolita (Pyrus comunis) o obwodzie pierśnicy 20cm – 2 szt.

Po wybudowaniu pełnego przekroju przedłużenia ul. Abecadło, wybudowana droga dla rowerów stanie się chodnikiem tej ulicy, a ruch rowerowy będzie odbywał się po jezdni ulicy podobnie jak na jej istniejącym odcinku oraz na ul. Farysa.

ODCINEK PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCYM ODCINKU UL. ABECADŁO  
ORAZ UL.FARYSA

W STREFIE RUCHU USPOKOJONEGO „30 km/h”

**Konieczność zmian organizacji ruchu w całym obszarze:** wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości 30 km/h oraz wykonanie „bram wjazdowych” do strefy właściwych dla prędkości 30 km/h, wykonanie nowych i wymiana istniejących szykan na przyjazne rowerzystom, likwidacja znaków ostrzegawczych o szykanach.

#### **ODGAŁĘZIENIE NSR, JAKO ŚCIEŻKA TERENOWA:**

ODEJŚCIE OD PODSTAWOWEGO PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCEJ ALEJCE  
PARKOWEJ LASU MŁOCIŃSKIEGO W REJONIE 524 km WISŁY

(na wysokości schodów terenowych południowego przejścia pieszego przez wał)

**1.4. Budowa** ścieżki terenowej w południowej części parku między parkingiem a wałem, polegająca na doziarnieniu i wyrównaniu istniejącej nawierzchni gruntowej na długości 170 m. Ścieżka szerokości 1,5 – 2,0 m, trasowana między drzewami (konieczność wycięcia 3 młodych drzew o pierśnicy do 15 cm (dwa graby Carpinus betulus 12 i 15 cm, jedna lipa Tilia cordata ok. 13 cm).

WJAZD NA ISTNIEJĄCY PRZEJAZD WAŁOWY O NAWIERZCHNI GRUNTOWEJ  
NA PRZEDŁUŻENIU UL. PAPIRUSÓW

**1.5. Budowa** obejścia dla szlaku turystycznego, omijającego niedostępny teren pałacowy w obszarze zasięgu zalewu wodą 5%, od miejsca projektowanego zjazdu na teren zalewowy do wysokości ul. Wygon. Szer. drogi 3,0 m, dł. 450 m, sze+r. nasypu 4,0 – 12,0 m, średnia wysokość nasypu 4 m. Oczekiwana rzędna korony nasypu na poziomie bezpiecznym dla najwyższej wody z 2010 r. – ok. 81,60. Konieczne wycięcie



5 szt. klonów jesionolistnych (*Acer negundo*), o obwodach pierśnicy: 40-70 cm (wielopniowy), 60 cm, 50 cm, 30 – 60 cm (wielopniowy); 2 szt. wierzby (*Salix fragilis*), o pierśnicy 30 cm i jednej sztuki topoli (*Populus x canescens*) - 40 cm.

**1.6. Budowa** drogi dla ruchu rowerowego na nasypie oraz częściowo w wykopie wykonanym w skarpie do skrzyżowania ul. Wygon z ul. Prozy, szer. 3 m, dł. 55 m, szer. korony nasypu 4 m, średnia wysokość nasypu 2 m, średnia głębokość wykopu 0,5 m.

**1.7. Budowa** przedłużenia ul. Prozy na dł. 185 m, jako ciągu pieszo-jezdnego szer. 5,0 m + budowa skrzyżowania z ul. Wygon (również ciąg pieszo-jezdny), z uwzględnieniem włączenia drogi dla ruchu rowerowego szer. 3,0 m (sugerowane małe rondo).

ODCINEK PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCYM ODCINKU UL. PROZY  
DO SKRZYŻOWANIA Z UL.FARYSA  
(miejsce połączenia z podstawowym przebiegiem NSR wzdłuż ul. Farysa)

ODCINEK PRZEBIEGU PO DRODZE DLA ROWERÓW  
BUDOWANEJ W RAMACH ROZWIĄZANIA WĘZŁA TMP Z WISŁOSTRADĄ  
ODCINEK PRZEBIEGU PO ISTNIEJĄCEJ DRODZE DLA ROWERÓW  
ZMODERNIZOWANEJ W TRAKCIE BUDOWY ESTAKAD BIELAŃSKICH

## **GRUPA 2**

### WARSZAWA BIELANY cz.2

**2.1. Remont** nawierzchni bitumicznej istniejącej drogi dla rowerów szer. 3,0 m, dł. 550 m.

**2.2. Budowa** drogi dla rowerów za istniejącym murem szer. 3,0 m, dł. 229 m wraz z nasypem szer. 4,20 m, dł. 230 m (średnia wysokość nasypu 3,5 m).

**2.3. Remont** nawierzchni bitumicznej istniejącej drogi dla rowerów szer. 3,0, dł. 1300 m.

### WARSZAWA ŻOLIBORZ

**2.4. Budowa** drogi dla rowerów pełniącej funkcje poprzecznego łącznika z Rowerowym Szlakiem Wisły szer. 3,0 m, dł. 50 m.

**2.5. Wykonanie** 4 prowadnic dla rowerów, umożliwiających przekroczenie Wisłostrady w rejonie węzła z Trasą Armii Krajowej (2 na schodach przejścia podziemnego, 2 na schodach wiaduktu Trasy AK nad Wisłostradą)

**2.6 Budowa** ciągu pieszo-jezdnego wzdłuż północnej granicy terenu ZU2 wg mpzp Pasa Nadwiślańskiego, pełniącego funkcje poprzecznego łącznika pomiędzy ciągiem spacerowym z poz. 2.7 i istniejącym przebiegiem Rowerowego Szlaku Wisły wzdłuż Wisłostrady, szer. 5,0 m, dł. 140 m.

**2.7. Budowa** ciągu spacerowego pieszo-rowerowego wzdłuż skarpy szerokości 5,0 do 15,0 m, zgodnie z mpzp (oznaczony jako 23KP), na długości 2500 m (odcinek od Mostu Grota-Roweckiego do południowego ogrodzenia terenu KS „SPÓJNIA”).

**2.8. Budowa** ciągu spacerowego pieszo-rowerowego wzdłuż skarpy zgodnie z mpzp Pasa Nadwiślańskiego (oznaczony jako 23KP), na długości ok. 180 m na południe od ogrodzenia KS „SPÓJNIA” (do orientacyjnej granicy mpzp), szerokość 5,0 do 18 m (wraz z włączeniem do tego ciągu części istniejącego parkingu).

**2.9. Budowa** ciągu spacerowego pieszo-rowerowego wzdłuż Bulwarów Wiślanych, jako kontynuacji założenia mpzp Pasa Nadwiślańskiego, wraz z włączeniem do tego fragmentów istniejącej drogi dla rowerów, od granicy mpzp Pasa Nadwiślańskiego do początku obniżenia terenu w rejonie Mostu Gdańskiego. Poszerzenie ciągu spacerowego do zachodniej krawędzi istniejącej drogi dla rowerów oraz łączników z planowaną ścieżką wzdłuż Wisłostrady. Szerokość miejscowo do 20 m, długość 700 m.

- 2.10. Budowa** chodnika dla pieszych wzdłuż krawędzi parkingu, szer. 1,5 m, dł. 70 m
- 2.11. Remont** nawierzchni istniejącego chodnika szer. 3,5 m, dł. 65 m, jako łącznika poprzecznego dostosowanego do ruchu pieszo-rowerowego.
- 2.12. Przebudowa** istniejącego chodnika w pasie drogowym Wisłostrady na drogę dla rowerów, dla potrzeb przeprowadzenia Rowerowego Szlaku Wisły na odcinku od obecnego zjazdu na parking, do przystanku autobusowego „Cytadela”), szer. 2,0 m, dł. 235 m.
- 2.13. Budowa** chodnika dla ruchu pieszego przy wschodniej granicy pasa drogowego Wisłostrady na odcinku od obecnego zjazdu na parking, do przystanku autobusowego „Cytadela”, szer. 1,5 m, dł. 235 m.
- 2.14. Przebudowa** istniejącego placu widokowego przed Bramą Straceń w nawiązaniu do projektowanego zagospodarowania terenu pomiędzy KS „Spójnia” i Mostem Gdańskim (bez przebudowy istniejących rozwiązań w pasie drogowym), długość 165 m, szerokość do 30 m.
- 2.15. Budowa** drogi dla rowerów w miejscu istniejącego chodnika, dla przeprowadzenia trasy Rowerowego Szlaku Wisły na odcinku od przystanku autobusowego „Cytadela” do baru przydrożnego w rejonie Mostu Gdańskiego, szer. 2,5 m, dł. 420 m.
- 2.16. Budowa** chodnika dla ruchu pieszego przy wschodniej granicy pasa drogowego Wisłostrady na odcinku od otoczenia przystanku autobusowego „Cytadela”, do poprzecznego chodnika za barem przydrożnym, szer. użytkowa 1,5 m (z ominięciem istniejących drzew), dł. 440 m.
- 2.17. Przebudowa** nawierzchni istniejącego chodnika na drogę dla rowerów (RSW), od baru przydrożnego do granicy z dzielnicą Śródmieście, szer. 3,0, dł. 33 m.
- 2.18. Przebudowa** na ścieżki spacerowe, pozostałych odcinków istniejących ciągów pieszych i rowerowych (nie włączonych do głównego ciągu spacerowego), zlokalizowanych na północ i na południe od przystanku autobusowego „Cytadela”,
- 2.19. Budowa** poprzecznego łącznika dla ruchu pieszo-rowerowego pomiędzy trasami RSW i NSR, szer. 3,0 m, dł. 38 m oraz budowa i przebudowa chodników dla pieszych w rejonie Mostu Gdańskiego szer. 2,0 – 6,0 m, dł. 250 m.

#### WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE cz.1

- 2. 20. Przebudowa** istniejącego chodnika spacerowego nad Wisłą na odcinku Most Gdański do wysokości ul. Bolesć, jako kontynuacja ciągu spacerowego pieszo-rowerowego wzdłuż bulwarów. Szer. 10,0 m (pod mostem 8,0 m), dł. 860 m. Wymagana korekta ukształtowania skarpy przez zastosowanie murków oporowych o wysokości do 50 cm oraz wydłużenie i podwyższenie o 50 cm muru oporowego . w rejonie Mostu Gdańskiego.
- 2.21. Budowa** drogi dla rowerów (kontynuacja RSW), od Mostu Gdańskiego do miejsca przebudowy bulwarów nad Wisłą (wg rozwiązania konkursowego) szer. 3,0 m dł. 716 m, łącznie z budową chodnika szer. min. 1,5 m, lub adaptacją fragmentu likwidowanej ścieżki rowerowej na chodnik.
- 2.22. Budowa** odcinka przejściowego RSW z szer. 3,0 do 4,0 m zaprojektowanej w dokumentacji przebudowy bulwarów nad Wisłą, dł. 86 m.
- 2.23. Budowa** bezpośredniego połączenia RSW z Mostem Gdańskim, w tym: doga dla rowerów szer. 2,0 m, dł. 214m; pochylnia dla niepełnosprawnych szer. 2m, dł. 158 m (92+65).
- 2.24. Budowa** poprzecznego połączenia rowerowego szer. 2,0 m i pieszego szer. 4,0 m ze schodami, dł. 38 m.
- 2.25. Przebudowa** południowo-zachodniego narożnika skrzyżowania Wisłostrady z ul. Wenedów, w celu uzyskania koniecznej powierzchni dla ruchu pieszego.

ODCINEK PRZEBIEGU DO MOSTU ŚLĄSKO - DABROWSKIEGO  
DLA NSR PO BULWARACH, DLA RSW W PASIE DROGI PUBLICZNEJ  
ODCINEK WSPÓLNY PRZEBIEGU NSR i RSW PO DROGACH TECHNICZNYCH  
WG ROZWIĄZAŃ ZAPROJEKTOWANYCH DLA BULWARÓW  
ORAZ DLA CENTRUM „KOPERNIK”

### **GRUPA 3**

#### WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE cz.2

**3.1. Budowa** drogi dla rowerów (wspólnej dla NSR i RSW), od miejsca zjazdu z drogi technicznej do północnej granicy terenu WTW. Szer. 3,0 m, dł. 320 m. Udostępnienie pieszym trasy dotychczasowego przebiegu RSW na tym odcinku. Wykonanie 2 poprzecznych połączeń dla pieszych pomiędzy bulwarem nad Wisłą i chodnikiem wzdłuż ulicy Wioślarskiej (dł. 15 m i 25 m).

**3.2. Budowa** ciągu spacerowego bezpośrednio nad Wisłą, na który składają się następujące elementy:

- a) ciąg spacerowy pieszo-rowerowy wzdłuż bulwaru schodkowego po wschodniej stronie, na całej długości terenu WTW, szer. 6,0 m brutto - odcinek krajobrazowy o ruchu zintegrowanym. Konieczność wycięcia 5 szt. drzew: Robinia pseudoacacia 50 cm pierśnicy 3 szt., Acer negundo - 40 cm pierśnicy, Populus x canescens – 40 cm pierśnicy. Wykop z usunięciem nasypu gruzowego skarpy przy WTW odcinek 250 m. szer. 4,0 m;
- b) od południowej granicy terenu WTW podjazd dla rowerów na górny poziom skarpy, szer. 3,0 m, dł. 50 m;
- c) ciąg spacerowy pieszo-rowerowy po zachodniej stronie korony skarpy bulwaru od końca podjazdu z terenu WTW do Płyty Desantu – odc. dł. 380 m, szer. 5 m;
- d) poprzeczne połączenie dla ruchu rowerowego z przebiegiem trasy rowerowej wzdłuż ulic: Wioślarska i Solec, dł. 70 m, szer. 3,0 m;
- e) poprzeczny ciąg pieszy oraz 3 dojścia do Płyty Czerniakowskiej, szer. 3-5 m, łączna dł. 200 m.

**3.3. Budowa** trasy rowerowej wzdłuż ulic: Wioślarska i Solec, po zachodniej stronie jezdni, składającej się z następujących elementów:

- a) droga dla rowerów - poprzeczne odejście ciągu RSW w kierunku zachodnim do ul. Wioślarskiej, bezpośrednio przy północnej granicy WTW, szer. 2,0 m, dł. 30 m;
- b) droga dla rowerów przy zachodniej granicy terenu WTW, do miejsca istniejącego przejazdu dla rowerów na skrzyżowaniu z ul. Ludną szer. 2,0 m, dł. 50 m;
- c) ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ulic: Wioślarskiej i Solec po zachodniej stronie ośrodka WTW – odcinek podstawowy szer. 4,0 – 4,5 m, dł. 350 m (z częściowym wykorzystaniem terenu WTW (0,5 do 1,0 m) oraz częściowym wykorzystaniem zieleńca przy jezdni i zieleńca przy murze (od 1,0 do 0,5 m))
- d) budowa poprzecznego przejazdu rowerowego przez ul. Wioślarską przy istniejącym przejściu dla pieszych funkcjonującym na istniejącym skrzyżowaniu z ul. Wilanowską, szer. 2,0 m, dł. m.
- e) droga dla rowerów na koronie istniejącego wału ziemnego (wraz z wjazdem na wał), szer. 3,0 m, dł. 220 m.
- f) Przebudowa istniejącego przejścia pieszego przez wał ziemny, szer. 2,0 m, dł. 50 m.

ODCINEK PRZEBIEGU NSR  
PRZEZ PLAC REPREZENTACYJNY W PASIE  
WYZNACZONYM DLA ROWERÓW NA POSADZCE PLACU

**3.4. Budowa** podjazdu drogi dla rowerów oraz chodnika dla pieszych z poziomu placu reprezentacyjnego do poziomu placu przy moście nad kanałem do Portu Czerniakowskiego. Szer. 2,0 + 2,0 m, dł. 100 m.

**3.5. Budowa** połączenia poprzecznego z RSW składającego się z następujących elementów:

a) **budowa** połączenia podjazdu z poz. 3.4. z przejściem podziemnym pod Wisłostradą, szer. 2,0 m, dł. 65 m;

b) **podwyższenie i naprawa** istniejącego muru p-pow. w rejonie Płyty Czerniakowskiej;

c) **istniejące pochylnie** przy schodach, umożliwiające przeprowadzenie rowerów;

d) **wyznaczenie znakami** poziomymi i pionowymi pasa dla ruchu rowerowego wzdłuż alejek parkowych, od schodów przejścia podziemnego do połączenia z NSR, szer. 2,0 m, dł. 170 m + **korekta geometryczna łuku alejki**.

**3.6. Budowa** ciągu spacerowego pieszo-rowerowego składającego się z następujących elementów:

a) **istniejące placówki** w rejonie mostu nad kanałem do Portu Czerniakowskiego;

b) powierzchnia istniejącego wału ziemnego

c) **budowa** dodatkowego ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż muru, szer. 3 m, dł. 222 m, wraz z podwyższeniem tego muru

ODCINEK PRZEBIEGU NSR  
PO ISTNIEJĄCEJ DRODZE TECHNICZNEJ O NAWIERZCHNI BITUMICZNEJ

**3.7. Budowa** drogi technicznej na koronie wału p-pow. przystosowanej do ruchu rowerowego, szer. 3,0 m, dł. 380 m.

**3.8. Budowa** poszerzenia istniejącego wału p-pow. oraz drogi technicznej przystosowanej do ruchu rowerowego, szer. 3,0 m na poszerzeniu dł. 140 m + przebudowa istniejącego przejazdu drogi technicznej MPWiK przez poszerzony wał p-pow.

**3.9. Budowa** kładki dla ruchu rowerowego i pieszego nad kanałem do osadnika dł. 34 m wraz z zabezpieczeniami od strony osadnika oraz wygradzeniem od strony Wisły.

**3.10. Budowa** drogi dla rowerów wzdłuż drogi technicznej MPWiK (na poziomie pośrednim pomiędzy istniejącą drogą techniczną i koroną wału), wraz ze zjazdem z kładki, szer. 3,0 m, całkowita dł. 350 m

**3.11. Budowa** zabezpieczeń od strony osadnika oraz wygradzenia od strony Wisły, na odcinkach wymienionych w poz. 3.8 – 3.10.

**3.12. Budowa** drogi dla rowerów wzdłuż drogi technicznej na koronie wału p-pow. przystosowanej do ruchu rowerowego, wraz z podjazdem na poziom wału szer. 3,0 m, całkowita dł. do granicy terenu MPWiK 140 m + przebudowa istniejącego przejazdu drogi technicznej MPWiK przez wał p-pow.

### WARSZAWA MOKOTÓW

**3.13. Przebudowa** gruntowej nawierzchni drogi technicznej na koronie wału na utwardzoną, przystosowaną do ruchu rowerowego szer. 2,5 m, dł. 1804 m + 2 przejazdy przez wał o łącznej dł. 144 m.

**3.14. Budowa** 2 rond dla ruchu rowerowego (D=9,0, d=6,0), przebudowa chodników oraz wykonanie wyniesionych powierzchni 3 przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych w miejscach włączenia zjazdów rowerowych i zejść pieszych z Mostu Siekierkowskiego na poziom wału przeciwpowodziowego.

**3.15. Przebudowa** gruntowej nawierzchni drogi technicznej na koronie wału, na utwardzoną, przystosowaną do ruchu rowerowego szer. 2,5 m, dł. 2275 m + 3 przejazdy przez wał o łącznej dł. 245 m.

### WARSZAWA WILANÓW

**3.16. Przebudowa** gruntowej nawierzchni drogi technicznej na koronie wału, na utwardzoną, przystosowaną do ruchu rowerowego szer. 2,5 m, dł. 6572 m + 7 przejazdów przez wał o łącznej dł. 583 m.

### KONSTANCIN - JEZIORNA

**3.17. Przebudowa** gruntowej nawierzchni drogi technicznej na koronie wału, na utwardzoną, przystosowaną do ruchu rowerowego szer. 2,5 m, dł. 2879 m + 4 przejazdy przez wał

o łącznej dł. 224 m.

MOŻLIWOŚĆ KONTYNUACJI NSR

WZDŁUŻ RZEKI WISŁY

ORAZ REALIZACJI ODGAŁĘZIENIA WZDŁUŻ RZEKI JEZIORKI

Rzecznawca  
Stowarzyszenia Inżynierów  
i Techników Komunikacji  
w zakresie inżynierii ruchu drogowego  
*mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz*  
upr. nr. 426/79

## ALTERNATYWNE PRZEBIEGI ŚCIEŻKI \*

### **GRUPA 1**

#### WARSZAWA BIELANY cz.1

**1.4.A** Remont istniejącej nawierzchni gruntowej, polegający na jej odziarnieniu i wyrównaniu na dł. 1200 m, szer. 2,0 – 2,5 m, na następujących odcinkach:

- a) Wjazd na istniejącą drogę techniczną na koronie wału ziemnego o nawierzchni gruntowej.
- b) Ruch rowerowy istniejącą drogą gruntową na koronie wału ziemnego (od końca wału do „domu piaskarza”).
- c) Ominięcie terenu posesji „domu piaskarza” w miejscu przejazdu przedłużenia ul. Papiirusów przez wał ziemny
- d) Ruch rowerowy istniejącą drogą gruntową na koronie wału ziemnego na odcinku od „domu piaskarza” do miejsca projektowanego zjazdu na teren zalewowy.

### **GRUPA 3**

#### WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE cz.2

**3.1. A Budowa** drogi dla rowerów (wspólnej dla NSR i RSW), od miejsca zjazdu z drogi technicznej do miejsca przejazdu trasy RSW przez Wisłostradę (skrzyżowanie z ul. Ludną). Szer. 3,0 m, dł. 360 m. Udostępnienie pieszym trasy dotychczasowego przebiegu RSW na tym odcinku. Wykonanie 2 poprzecznych połączeń dla pieszych pomiędzy bulwarem nad Wisłą i chodnikiem wzdłuż ulicy (dł. 15 m i 25 m). Podwyższenie i wydłużenie muru.

**3.2. A Budowa** ciągu pieszo-rowerowego szer. 4,0 – 4,5 m, dł. 350 m. Z częściowym wykorzystaniem terenu WTW (0,5 do 1,0 m) oraz częściowym wykorzystaniem zieleńca przy jezdni i zieleńca przy murze (od 1,0 do 0,5 m). Zwiększenie wysokości muru i fragmentu wału ziemnego na odcinku od południowego ogrodzenia WTW do muru.

**3.3. A Budowa** drogi dla rowerów na koronie istniejącego wału, wraz z jego poszerzeniem i podwyższeniem. szer. 3,0 m, dł. 220 m (wraz ze zjazdem z wału). Przebudowa istniejącego przejścia pieszego przez wał ziemny.

---

\* W wycenie należy uwzględnić oba warianty przebiegu ścieżki zgodnie z załącznikiem nr 1 do opisu przedmiotu zamówienia.