

FaberMaunsell Polska Sp. z o.o.  
 Al. Jerozolimskie 133/113, 02-304 Warszawa  
 T. + 48 22 822 00 51 F. + 48 22 822 01 08 www.fabermaunsell.com

# Analiza możliwości modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na odcinku od ul. Dziwożony w Łomiankach do granicy między Dzielnicą Śródmieście i Dzielnicą Mokotów na wale przeciw-powodziowym



Wykonawca:

FABER MAUNSELL | AECOM

Zamawiający:



Grudzień 2008

Data podpisania umowy:  
 25.11.2008

Data realizacji opracowania:  
 17.12.2008

FaberMaunsell Polska Sp. z o.o.  
 Al. Jerozolimskie 133/113, 02-304 Warszawa  
 T. + 48 22 822 00 51 F. + 48 22 822 01 08 www.fabermaunsell.com

# Analiza możliwości modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na odcinku od ul. Dziwożony w Łomiankach do granicy między Dzielnicą Śródmieście i Dzielnicą Mokotów na wale przeciw-powodziowym

## Część 1. – Opisowa



Wykonawca:

FABER MAUNSELL | AECOM

Zamawiający:



Grudzień 2008

Data podpisania umowy:  
 25.11.2008

Data realizacji opracowania:  
 17.12.2008



**Wykonawca opracowania:**



**FaberMaunsell Polska Sp. z o.o.**

**Al. Jerozolimskie 133/113**

**02-304 Warszawa**

**tel. 22 822 00 51**

**[www.fabermaunsell.pl](http://www.fabermaunsell.pl)**

**Zespół autorski:**

inż. Jarosław Artowicz  
mgr inż. Marcin Bednarczyk  
Michał Czernicki  
mgr Paweł Kupisz  
inż. Andrzej Malinowski  
mgr inż. Krzysztof Masłowski  
mgr inż. Stefan Sarna - kierownik projektu



**Spis treści:**

1.	Wprowadzenie.....	10
1.1.	Podstawa formalna opracowania .....	10
1.2.	Cel i zakres opracowania.....	11
1.3.	Materiały udostępnione przez Zamawiającego.....	13
2.	Analiza uwarunkowań przestrzennych .....	14
2.1.	Ustalenia SUIKZP w zakresie prowadzenia NSR .....	14
2.2.	Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uchwalonych i przygotowywanych do uchwalenia na obszarach, przez które przebiega NSR .....	19
2.2.1.	Rejon Węzła Północnego zlokalizowanego wokół węzła Trasy Mostu Północnego i Wisłostrady .....	19
2.2.2.	Rejon Marymontu zlokalizowany wokół węzła Trasy Armii Krajowej i Wisłostrady .....	20
2.2.3.	Rejon Pasa Nadwiślańskiego wzdłuż Wisłostrady pomiędzy Trasą Armii Krajowej a ul. Zygmunta Krasińskiego.....	20
2.2.4.	Rejon Żoliborza Historycznego położonym wokół Cytadeli .....	21
2.2.5.	Rejon ul. Bartyckiej przy Kopcu Czerniakowskim.....	21
2.3.	Wydane decyzje administracyjne o warunkach zabudowy, inwestycjach celu publicznego i pozwoleniach na budowę, w zakresie decyzji wydanych po roku 2005.....	22
2.3.1.	Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu .....	22
2.3.2.	Decyzje o pozwoleniu na budowę.....	22
3.	Analiza techniczna stanu istniejącego wraz ze wskazaniem zasad modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego.....	23
3.1.	Podstawowe wymagania i parametry techniczne modernizacji.....	23
3.2.	Pomiary ruchu .....	24
3.3.	Inwentaryzacja NSR .....	27
3.4.	Konsultacje i uzgodnienia .....	27
3.5.	Podział Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na odcinki .....	29
3.6.	Charakterystyka stanu istniejącego wraz ze wskazaniem zasad modernizacji NSR .....	31
3.7.	Charakterystyka stanu istniejącego wraz ze wskazaniem odcinków wymagających ewentualnej przebudowy – zestawienie tabelaryczne .....	136
3.8.	Porównanie stanu istniejącego ze stanem projektowanym – zestawienie tabelaryczne.....	144
4.	Plan przebiegu zmodernizowanego NSR.....	148
4.1.	Charakterystyka rozwiązań szczegółowych w wybranych miejscach.....	148
4.1.1.	Przeprawy mostowe .....	148
4.1.2.	Przejścia podziemne .....	154
4.1.3.	Węzły drogowe .....	159
4.1.4.	Przebieg przez teren Klubu Sportowego „Spójnia” .....	160
4.2.	Opis rozwiązań w punktach kolizji .....	161
5.	Oszacowanie kosztów modernizacji NSR.....	163
5.1.	Podstawa opracowania kalkulacji .....	163
5.2.	Szacunkowe koszty modernizacji NSR .....	163
6.	Podsumowanie .....	164
7.	Literatura .....	166

Spis fotografii:

Fot. 1 - Mapa szlaków rowerowych w Łomiankach (zbieg ul. Dziwożony i 11-go Listopada).....	31
Fot. 2 - Przeдеpt [1] od strony ul. 11-go Listopada .....	31
Fot. 3 - Przeдеpt od strony ul. Dziwożony [1], w głębi (na zakręcie) wylot ścieżki [A] do ul. Dziwożony .....	32
Fot. 4 - Przeдеpt [1] – widok na skrzyżowanie ul. 11-go Listopada i ul. Dziwożony.....	32
Fot. 5 – Przeдеpt [1] – widok od strony ul. 11-go Listopada .....	32
Fot. 6 - Przeдеpt [1] – widok od strony Parku Młocińskiego na ul. 11-go Listopada .....	32
Fot. 7 - Przeдеpt [1].....	32
Fot. 8 - Przeдеpt [1] – szerokość pomiędzy drzewami .....	32
Fot. 9 – Wylot ścieżki [A] na ulicę Dziwożony .....	34
Fot. 10 – Ścieżka [A] – widok w stronę ul. Dziwożony .....	34
Fot. 11 – Ścieżka w Parku Młocińskim [2].....	35
Fot. 12 – Nawierzchnia ścieżki w Parku Młocińskim [2] – szerokość 2,5 – 3,0 m .....	35
Fot. 13 – Ścieżka w Parku Młocińskim [2].....	36
Fot. 14 – Parking w Parku Młocińskim [3] .....	37
Fot. 15 - Parking w Parku Młocińskim [3] – szerokość w świetle wygradzenia ok. 17m.....	37
Fot. 16 – Parking w Parku Młocińskim [3] – szerokość między drzewami ok. 10,5m.....	37
Fot. 17 - Parking w Parku Młocińskim [3].....	37
Fot. 18 – Parking w Parku Młocińskim [3] – połączenie z ul. Papirusów .....	37
Fot. 19 – Ul. Papirusów [4] .....	39
Fot. 20 - Przeдеpt z ul. Papirusów do parkingu [4] .....	39
Fot. 21 – Ul. Papirusów [4] .....	39
Fot. 22 – Wał na wysokości ścieżki w Parku Młocińskim [B] .....	40
Fot. 23 – Wał na wysokości parkingu w Parku Młocińskim [B] .....	40
Fot. 24 – Punkt u zbiegu wału [B] i ul. Papirusów [4].....	41
Fot. 25 - Punkt u zbiegu wału [B] i ul. Papirusów [4].....	41
Fot. 26 – Wjazd na wał [B] od ul. Papirusów [4] – z prawej strony budynku starej piaskarni .....	41
Fot. 27 - Widok na wał [B] od ul. Papirusów [4] .....	41
Fot. 28 – Wjazd na wał [B] od ul. Papirusów [4] – z lewej strony budynku starej piaskarni.....	41
Fot. 29 – Wjazd na wał od ul. Papirusów .....	43
Fot. 30 – Niebieski szlak rowerowy na wale .....	43
Fot. 31 – Wał – widok w stronę ul. Papirusów .....	43
Fot. 32 – Koniec wału, początek przeдеptu .....	43
Fot. 33 – Ścieżka z wału w stronę ul. Prozy.....	44
Fot. 34 – Ścieżka z wału w stronę ul. Prozy.....	44
Fot. 35 – Wjazd na ul. Prozy .....	46
Fot. 36 – Ul. Prozy – widok w stronę wału .....	46
Fot. 37 – Ul. Prozy.....	46
Fot. 38 – Ul. Prozy.....	46
Fot. 39 – Ul. Prozy – szerokość jezdni 4,2m.....	46
Fot. 40 – Ul. Prozy (wylot na ul. Farysa) – szerokość jezdni ok. 3,4m .....	46
Fot. 41 – Ul. Prozy – Widok od ul. Farysa.....	47
Fot. 42 – Skrzyżowanie ul. Prozy i ul. Farysa .....	47
Fot. 43 – Wylot ul. Prozy .....	48
Fot. 44 – Skrzyżowanie ulic Prozy i Farysa .....	48
Fot. 45 – Węzeł – ul. Prozy/Wybrzeże Gdyńskie .....	49
Fot. 46 – Ul. Farysa [8] – widok w stronę południową.....	49
Fot. 47 – Ul. Farysa [8] – widok w stronę południową.....	49
Fot. 48 – Ul. Farysa [8] – widok w stronę ul. Prozy.....	49
Fot. 49 – Mapa tras rowerowych (ul.Prozy/ul.Farysa).....	50
Fot. 50 – Wylot ul. Prozy .....	50
Fot. 51 – Ul. Farysa – ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C].....	51
Fot. 52 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C] (widok w stronę ul. Farysa).....	51
Fot. 53 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C] .....	51
Fot. 54 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C] .....	51
Fot. 55 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [9].....	52
Fot. 56 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [9].....	52
Fot. 57 – Stan nawierzchni ścieżki .....	53
Fot. 58 – Estakada bielańska – Wybrzeże Gdyńskie.....	53

Fot. 59 – Przestrzeń pomiędzy filarami estakady .....	54
Fot. 60 – Pierwotna lokalizacja ścieżki.....	54
Fot. 61 – Przyczółek południowy estakady .....	55
Fot. 62 – Przejazd pod przyczółkiem do ul. Pergaminów .....	55
Fot. 63 – Skrzyżowanie ul. Dewajtis i ul. Pergaminów.....	55
Fot. 64 – Skrzyżowanie ul. Dewajtis i ul. Pergaminów.....	55
Fot. 65 – Skrzyżowanie ul. Dewajtis i ul. Pergaminów – trasa niebieskiego szlaku rowerowego .....	55
Fot. 66 – Wyjazd na poziom ulicy od strony Wisły .....	55
Fot. 67 – Odcinek od ul. Dewajtis.....	57
Fot. 68 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	57
Fot. 69 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – zieleń w skrajni ścieżki .....	58
Fot. 70 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – zieleń w skrajni ścieżki .....	58
Fot. 71 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – pęknięcia i fałdy poprzeczne .....	58
Fot. 72 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – pozostałość po maszcie latarni .....	58
Fot. 73 – Dojazd do piaskarni.....	58
Fot. 74 – Dojazd do piaskarni.....	58
Fot. 75 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	59
Fot. 76 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	59
Fot. 77 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	59
Fot. 78 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – na wysokości ul. Gwiazdzistej.....	59
Fot. 79 – Węzeł - ul. Gwiazdzista.....	59
Fot. 80 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – na wysokości ul. Gwiazdzistej.....	59
Fot. 81 – Zapadnięta nawierzchnia przy wlocie do kanału w rejonie węzła „Gwiazdzista”.....	60
Fot. 82 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego pomiędzy ul. Gwiazdzistą a mostem Grota-Roweckiego.....	60
Fot. 83 – Pomiar szerokości ścieżki – 3,0m.....	60
Fot. 84 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego pomiędzy ul. Gwiazdzistą a mostem Grota-Roweckiego.....	60
Fot. 85 – Układ ścieżek na wysokości Mostu Grota-Roweckiego.....	61
Fot. 86 – Układ ścieżek na wysokości Mostu Grota-Roweckiego.....	61
Fot. 87 – Szerokość ścieżki przed mostem Grota-Roweckiego.....	62
Fot. 88 – Ścieżka pod przyczółkiem mostu.....	62
Fot. 89 – Urwany fragment bitumicznej drogi dojazdowej .....	63
Fot. 90 – Droga gruntowa od mostu Grota-Roweckiego.....	63
Fot. 91 – Droga gruntowa od mostu Grota-Roweckiego.....	63
Fot. 92 – Zniszczony fragment nawierzchni bitumicznej.....	63
Fot. 93 – Dojazd do zabudowań.....	63
Fot. 94 – Szutrowy wyjazd na odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	63
Fot. 95 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	65
Fot. 96 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	65
Fot. 97 – Zniszczona nawierzchnia ścieżki – przejazd trawnikiem .....	65
Fot. 98 – Zniszczona nawierzchnia ścieżki .....	65
Fot. 99 – Zniszczenia nawierzchni ścieżki .....	65
Fot. 100 – Zniszczenia nawierzchni ścieżki .....	65
Fot. 101 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego.....	66
Fot. 102 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego -fragment dobrej nawierzchni .....	66
Fot. 103 – Odcinek od Centrum Olimpijskiego do ul. Krasieńskiego (niewielkie spękania siatkowe nawierzchni) .....	67
Fot. 104 – Przejazd przez ulicę dojazdową do Centrum Olimpijskiego (włączenie w ścieżkę biegnącą wzdłuż ul. Gwiazdzistej) .....	67
Fot. 105 – Przejazd przez ulicę dojazdową do Centrum Olimpijskiego – odwrotne oznakowanie .....	68
Fot. 106 – Przejazd przez ulicę dojazdową do Centrum Olimpijskiego – odwrotne oznakowanie .....	68
Fot. 107 – Włączenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Gwiazdzistej .....	68
Fot. 108 – Odcinek wzdłuż łącznicy (węzeł – ul. Krasieńskiego).....	68
Fot. 109 – Odcinek wzdłuż łącznicy (węzeł – ul. Krasieńskiego) – przejazd za wiatą przystanku .....	68
Fot. 110 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego (węzeł – ul. Krasieńskiego) .....	68
Fot. 111 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego na wysokości K.S. Spójnia – zmiana nawierzchni .....	69
Fot. 112 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia (szerokość 2m).....	70
Fot. 113 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia .....	70
Fot. 114 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia .....	71
Fot. 115 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia .....	71
Fot. 116 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia .....	71

Fot. 117 – Ciąg pieszo-rowerowy w stronę Wisły .....	71
Fot. 118 – Chodnik w stronę bulwaru uczęszczany przez rowerzystów – połączenie ze ścieżką po trawniku .....	71
Fot. 119 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego – fragment dobrej nawierzchni .....	73
Fot. 120 – Teren na tyłach Centrum Olimpijskiego – fragment nawierzchni bitumicznej .....	73
Fot. 121 – Teren na tyłach Centrum Olimpijskiego – fragment nawierzchni bitumicznej .....	75
Fot. 122 – Teren na tyłach K.S. Spójnia – fragment zniszczonej nawierzchni bitumicznej .....	75
Fot. 123 – Teren na tyłach K.S. Spójnia – fragment zniszczonej nawierzchni bitumicznej .....	75
Fot. 124 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia – szerokość 3m .....	75
Fot. 125 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia .....	75
Fot. 126 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia (część południowa – warsztaty, magazyny) .....	75
Fot. 127 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia (część południowa – warsztaty, magazyny) .....	76
Fot. 128 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia (część wygradzona, dalej widok w stronę południową na bulwar) .....	76
Fot. 129 – Początek ścieżki równoległej do bulwaru (za K.S. Spójnia) .....	77
Fot. 130 – Nawierzchnia zniszczona przez korzenie drzewa .....	77
Fot. 131 – Ścieżka rowerowa wzdłuż bulwaru - szerokość 2m .....	78
Fot. 132 – Pęknięcia nawierzchni ścieżki .....	78
Fot. 133 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – krzewy w skrajni, zastoiska wody .....	79
Fot. 134 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru .....	79
Fot. 135 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – skrót przedeptem .....	79
Fot. 136 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – skrót przedeptem .....	79
Fot. 137 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru .....	79
Fot. 138 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru .....	79
Fot. 139 – Nawierzchnia zniszczona przez korzenie drzewa .....	80
Fot. 140 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru .....	80
Fot. 141 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru .....	80
Fot. 142 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru .....	80
Fot. 143 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – przejazd na tyłach baru – szerokość 2m .....	80
Fot. 144 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru przed Mostem Gdańskim – wzdłuż muru przeciw-powodziowego .....	82
Fot. 145 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego – ul. Wenedów .....	82
Fot. 146 – Odcinek przed Mostem Gdańskim – wzdłuż muru przeciw-powodziowego .....	83
Fot. 147 – Przejazd pod Mostem Gdańskim (ograniczona krzewami widoczność przejazdu) .....	83
Fot. 148 – Przejazd przez Wybrzeże Gdańskie – ul. Wenedów .....	85
Fot. 149 – Przejazd przez Wybrzeże Gdańskie – ul. Wenedów .....	85
Fot. 150 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego – ul. Wenedów .....	85
Fot. 151 – Skrót przez trawnik uczęszczany przez rowerzystów .....	85
Fot. 152 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego – krzewy w skrajni ścieżki .....	85
Fot. 153 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego .....	85
Fot. 154 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego .....	86
Fot. 155 – Przejście przy ul. Sanguszki .....	86
Fot. 156 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki .....	86
Fot. 157 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki .....	86
Fot. 158 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki .....	86
Fot. 159 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki .....	86
Fot. 160 – Przejście przy ul. Sanguszki .....	87
Fot. 161 – Przejście przez ścieżkę .....	87
Fot. 162 – Bulwar na wysokości ul. Sanguszki .....	87
Fot. 163 – Ścieżka wzdłuż bulwaru – ograniczona widoczność .....	87
Fot. 164 – Odcinek wzdłuż bulwaru na wysokości Skweru I Dywizji Pancерnej .....	88
Fot. 165 – Szerokość ścieżki 2,0m .....	88
Fot. 166 – Ścieżka na wysokości ul. Bolesć .....	89
Fot. 167 – Bulwar na wysokości ul. Bolesć .....	89
Fot. 168 – Ścieżka na wysokości ul. Bolesć – zmiana nawierzchni na przejściu dla pieszych .....	89
Fot. 169 – Zejście na bulwar na wysokości ul. Bolesć .....	89
Fot. 170 – Przejście podziemne przy ul. Bolesć .....	89
Fot. 171 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Bolesć) .....	89
Fot. 172 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Bolesć) .....	91
Fot. 173 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Bolesć) .....	91

Fot. 174 – Bulwar na wysokości ul. Boleść .....	91
Fot. 175 – Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Boleść .....	91
Fot. 176 – Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Boleść .....	91
Fot. 177 – Przejście dla pieszych przez zjazd na drogę techniczną (bulwar) .....	91
Fot. 178 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Boleść) .....	92
Fot. 179 – Bulwar (na wysokości ul. Boleść) .....	92
Fot. 180 – Wyjście z poziomu bulwaru (przed mostem Śląsko-Dąbrowskim) – ul. Grodzka .....	92
Fot. 181 – Wyjście z poziomu bulwaru – zmiana nawierzchni na przejściu dla pieszych .....	92
Fot. 182 – Wyjście z poziomu bulwaru .....	92
Fot. 183 – Przejście podziemne na wysokości ul. Grodzkiej .....	92
Fot. 184 – Ścieżka rowerowa pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim .....	93
Fot. 185 – Ścieżka rowerowa pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim .....	93
Fot. 186 – Wyjście na poziom mostu .....	93
Fot. 187 – Ul. Grodzka .....	93
Fot. 188 – Wyjście od strony ul. Grodzkiej .....	93
Fot. 189 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego od strony Starego Miasta .....	93
Fot. 190 – Ścieżka rowerowa – ul. Grodzka .....	94
Fot. 191 – Prздеpt do poziomu mostu .....	94
Fot. 192 – Łącznica .....	94
Fot. 193 – Ul. Grodzka – widok z mostu .....	94
Fot. 194 – Bulwar – widok z mostu .....	94
Fot. 195 – wjazd na uczęszczane przez rowerzystów umocnienie brzegu - pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim .....	94
Fot. 196 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	96
Fot. 197 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	96
Fot. 198 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	96
Fot. 199 – Betonowe wzmocnienie brzegu wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	96
Fot. 200 – Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Karowej .....	96
Fot. 201 – Zjazd na bulwar na wysokości ul. Karowej .....	96
Fot. 202 – Bulwar i ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	98
Fot. 203 – Bulwar i ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	98
Fot. 204 – Bulwar i ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego – zmiana nawierzchni ścieżki .....	98
Fot. 205 – Zmiana kierunku ścieżki rowerowej (budowa Centrum Nauki Kopernik) .....	99
Fot. 206 – Pochylnia rowerowa przy Centrum Nauki Kopernik .....	99
Fot. 207 – Bulwar przy pomniku Syrenki Warszawskiej – widok z mostu Świętokrzyskiego .....	101
Fot. 208 – Bulwar przy pomniku Warszawskiej Syrenki – widok z mostu Świętokrzyskiego .....	101
Fot. 209 – Zjazd na bulwar ze Skweru Tadeusza Kahla .....	101
Fot. 210 – Zmiana nawierzchni ścieżki .....	101
Fot. 211 – Zmiana nawierzchni ścieżki .....	101
Fot. 212 – Odcinek przed Mostem Średnicowym .....	103
Fot. 213 – Szerokość ścieżki przed mostem - 2,5m .....	103
Fot. 214 – Odcinek pod Mostem Średnicowym .....	103
Fot. 215 – Odcinek pomiędzy Mostem Średnicowym a Mostem Poniatowskiego .....	103
Fot. 216 – Bulwar przed Mostem Poniatowskiego .....	103
Fot. 217 – Bulwar przed Mostem Poniatowskiego – wyprowadzenie ścieżki rowerowej na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego .....	103
Fot. 218 – Odcinek o nawierzchni bitumicznej do mostu - poziom bulwaru .....	105
Fot. 219 – Odcinek o nawierzchni bitumicznej do mostu – poziom bulwaru .....	105
Fot. 220 – Odcinek do mostu w poziomie bulwaru – zmiana nawierzchni .....	106
Fot. 221 – Odcinek do mostu w poziomie bulwaru – zmiana nawierzchni .....	106
Fot. 222 – Nieuregulowany przejazd pod Mostem Poniatowskiego .....	106
Fot. 223 – Nieuregulowany przejazd pod Mostem Poniatowskiego .....	106
Fot. 224 – Nieuregulowany przejazd pod Mostem Poniatowskiego .....	106
Fot. 225 – Ciąg schodów z poziomu bulwaru na poziom ulicy .....	106
Fot. 226 – Uczęszczany przez rowerzystów odcinek pod filarem mostu .....	107
Fot. 227 – Uczęszczany przejazd pod Mostem Poniatowskiego – podjazd usypany przez rowerzystów .....	107
Fot. 228 – Uczęszczany odcinek umocnienia brzegu Wisły .....	108
Fot. 229 – Uczęszczany odcinek umocnienia brzegu Wisły .....	108
Fot. 230 – Szerokość uczęszczanego umocnienia - 3 m, w miejscu schodów - 2,30 m .....	109
Fot. 231 – Odcinek wzdłuż terenu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego .....	109



Fot. 232 – Odcinek wzdłuż terenu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego.....	109
Fot. 233 – Nieuregulowany wjazd na teren zielony pomiędzy WTW a Portem Czerniakowskim.....	109
Fot. 234 – Ścieżka w terenie zielonym pomiędzy WTW a Portem Czerniakowskim.....	109
Fot. 235 – Ścieżka w terenie zielonym prowadząca przez wał do ciągu ul. Wioślarskiej.....	109
Fot. 236 – Wyprowadzenie ścieżki rowerowej na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego.....	111
Fot. 237 – Ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego.....	111
Fot. 238 – Wyprowadzenie ścieżki rowerowej na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego.....	112
Fot. 239 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego.....	112
Fot. 240 – Odcinek ścieżki pod mostem Poniatowskiego.....	112
Fot. 241 – Przestrzeń pomiędzy filarem a ścieżką rowerową.....	112
Fot. 242 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	112
Fot. 243 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	112
Fot. 244 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej – zmiana kostki z fazowanej na gładką.....	113
Fot. 245 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	113
Fot. 246 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej – drzewo w skrajni ścieżki.....	113
Fot. 247 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej – drzewo w skrajni ścieżki.....	113
Fot. 248 – Odcinek wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	113
Fot. 249 – Odcinek wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	113
Fot. 250 – Zmiana kierunku ścieżki - przejazd przez ul. Wioślarską – (na wysokości ul. Ludnej).....	114
Fot. 251 – Kierunek niebieskiego szlaku rowerowego.....	114
Fot. 252 – Przejazd przez ul. Wioślarską – ul. Ludna.....	114
Fot. 253 – Ciąg pieszy wzdłuż WTW.....	114
Fot. 254 – Ciąg pieszy wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	115
Fot. 255 – Przejazd przez wał – nawierzchnia z kostki.....	115
Fot. 256 – Przejazd przez wał i dalej ścieżka o nawierzchni gruntowej w terenie zielonym.....	116
Fot. 257 – Ciąg pieszy wzdłuż ul. Wioślarskiej.....	116
Fot. 258 – Uczęszczane przez rowerzystów ścieżki gruntowe na terenie zielonym pomiędzy WTW a Portem Czerniakowskim.....	117
Fot. 259 – Przejście przez ul. Wioślarską.....	117
Fot. 260 – Uregulowane przejście przez wał.....	117
Fot. 261 – Uregulowane przejście przez wał.....	117
Fot. 262 – Uregulowane przejście przez wał.....	117
Fot. 263 – Ścieżka na terenie zielonym w stronę Portu Czerniakowskiego.....	117
Fot. 264 – Ścieżki gruntowe przed placem u wejścia do Portu Czerniakowskiego.....	119
Fot. 265 – Brzeg Wisły u wejścia do Portu Czerniakowskiego (na wys. Pomnika Sopera).....	119
Fot. 266 – Brzeg Wisły u wejścia do Portu Czerniakowskiego.....	119
Fot. 267 – Brzeg Wisły u wejścia do Portu Czerniakowskiego.....	119
Fot. 268 – Uczęszczana trasa przez plac na wysokości Pomnika Sopera.....	119
Fot. 269 – Uczęszczany przebieg w kierunku bramy Portu Czerniakowskiej.....	119
Fot. 270 – Uczęszczana trasa przez plac na wysokości Pomnika Sopera.....	120
Fot. 271 – Plac na wysokości Pomnika Sopera.....	121
Fot. 272 – Włączenie (podjazd) w ciąg pieszy wzdłuż ul. Solec.....	121
Fot. 273 – Włączenie (podjazd) w ciąg pieszy wzdłuż ul. Solec.....	122
Fot. 274 – Włączenie (podjazd) w ciąg pieszy wzdłuż ul. Solec.....	122
Fot. 275 – Przejście podziemne pod ul. Solec w stronę Pomnika Sopera.....	122
Fot. 276 – Wyjście z przejścia podziemnego w stronę Pomnika Sopera.....	122
Fot. 277 – Wyjście z przejścia podziemnego w stronę Pomnika Sopera.....	122
Fot. 278 – Wyjście z przejścia podziemnego w stronę Pomnika Sopera.....	122
Fot. 279 – Park im Zgrupowania AK (widok na część południową).....	123
Fot. 280 – Chodnik w stronę przejścia nad bramą Portu Czerniakowskiego.....	124
Fot. 281 – Przejście nad bramą Portu Czerniakowskiego.....	124
Fot. 282 – Szerokość przejścia w świetle 2,50m.....	124
Fot. 283 – Szerokość chodnika za bramą – 3m.....	124
Fot. 284 – Odcinek wzdłuż cypla Czerniakowskiego – szerokość chodnika 3m.....	124
Fot. 285 – Zmiana nawierzchni na gruntową ulepszoną.....	124
Fot. 286 – Nawierzchnia gruntowa ulepszona.....	125
Fot. 287 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego.....	125
Fot. 288 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego.....	126
Fot. 289 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego.....	126
Fot. 290 – Droga dojazdowa.....	126

Fot. 291 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego .....	126
Fot. 292 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego – uszkodzenia nawierzchni .....	127
Fot. 293 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego pod mostem Łazienkowskim – uszkodzenia nawierzchni .....	127
Fot. 294 – Odcinek od Mostu Łazienkowskiego do granicy terenu ZHP .....	129
Fot. 295 – Granica terenu ZHP .....	129
Fot. 296 – Teren ZHP, w tle teren MPWiK .....	130
Fot. 297 – Droga wzdłuż terenu ZHP .....	130
Fot. 298 – Ul. Żaruskiego .....	131
Fot. 299 – Droga wzdłuż terenu ZHP .....	131
Fot. 300 – Droga wzdłuż terenu MPWiK .....	132
Fot. 301 – Kładka piesza na ul. Czerniakowskiej (przed MPWiK) .....	132
Fot. 302 – Ul. Czerniakowska przed MPWiK .....	132
Fot. 303 – Ul. Czerniakowska – ulica dojazdowa Ministerstwem Sprawiedliwości .....	132
Fot. 304 – Ul. Czerniakowska – ulica dojazdowa Ministerstwem Sprawiedliwości .....	132
Fot. 305 – Widok ogólny na wejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą w rejonie Cytadeli .....	155
Fot. 306 – Widok na południowo-zachodnie wyjście z przejścia podziemnego przy Cytadeli .....	155
Fot. 307 – Widok ogólny na wejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą w rejonie ul. Sanguszki .....	155
Fot. 308 – Widok ogólny na teren wokół wschodniego wejścia do przejścia podziemnego w rejonie ul. Sanguszki .....	155
Fot. 309 – Zejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą – ul. Boleść .....	156
Fot. 310 – Zejście na bulwar wiślany – ul. Boleść .....	156
Fot. 311 – Widok ogólny na wejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą i na zejście na bulwar wiślany przy ul. Grodzkiej .....	156
Fot. 312 – Widok na ścianę czołową zejścia na bulwar wiślany .....	156
Fot. 313 – Przejście podziemne pod Wisłostradą – ul. Grodzka .....	156
Fot. 314 – Ściana czołowa przejścia podziemnego pod Wisłostradą – ul. Grodzka .....	156
Fot. 315 – Przejście podziemne pod Wisłostradą – przy pomniku Sapera .....	157
Fot. 316 – Przejście podziemne pod Wisłostradą – przy pomniku Sapera .....	157
Fot. 317 – Istniejąca droga rowerowa przy KS „Spójnia” .....	160
Fot. 318 – Istniejąca droga rowerowa przy KS „Spójnia” .....	160
Fot. 319 – Istniejąca droga przez KS „Spójnia” .....	161
Fot. 320 – Istniejąca droga przez KS „Spójnia” .....	161

## Spis rysunków:

Rys. 1 – Przebieg analizowanego odcinka NSR na tle mapy m.st. Warszawy .....	12
Rys. 2 - Istniejące ścieżki rowerowe według SUIKZP m.st. Warszawy .....	15
Rys. 3 – System ścieżek rowerowych - kierunki zagospodarowania przestrzennego według SUIKZP m. st. Warszawy .....	16
Rys. 4 - Istniejący układ ścieżek rowerowych w okolicy NSR (stan na dzień 23.06.2008r.) .....	18
Rys. 5 – Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyńskie KS „Spójnia”, wrzesień 2007 r. ....	24
Rys. 6 - Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyńskie KS „Spójnia”, listopad 2007 r. ....	24
Rys. 7 - Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyńskie KS „Spójnia”, czerwiec 2008 r. ....	25
Rys. 8 - Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyńskie KS „Spójnia”, czerwiec 2008 r. ....	26
Rys. 9 – Użytkownicy rowerów wg danych z lipca 2005 r. ....	26
Rys. 10 - Przykładowy przekrój estakady MPWiK .....	135
Rys. 11 - Przykładowy przekrój estakady na terenie MPWiK .....	135

## Spis tabel:

Tab. 1 – Podstawowe parametry NSR .....	23
Tab. 2 – Zestawienie charakterystycznych parametrów NSR w podziale na odcinki .....	141
Tab. 3 – Zestawienie charakterystycznych parametrów NSR - odcinki alternatywne .....	143
Tab. 4 – Zalecana kolejność przebudowy przejść podziemnych .....	159

## 1. Wprowadzenie

Transport rowerowy w polskich miastach ma coraz większe znaczenie, a w wielu aglomeracjach na świecie urasta do kluczowego elementu systemu komunikacyjnego.

Uwadze, jaką na terenie Warszawy przywiązuje się do rozbudowania atrakcyjnej infrastruktury połączeń dróg rowerowych, daje wyraz *Zarządzenie Nr 380/2007 Prezydenta miasta stołecznego Warszawy z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej*. Na podstawie tego dokumentu „**zobowiązuje się Biura Urzędu m.st. Warszawy, Urzędy Dzielnic m. st. Warszawy oraz jednostki organizacyjne miasta stołecznego Warszawy do tworzenia na terenie miasta stołecznego Warszawy korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej**”.

W polityce transportowej miasta poświęcono wiele uwagi na analizę transportu rowerowego w Warszawie. Dokumenty strategiczne miasta takie jak „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta stołecznego Warszawy” (SUiKZP) oraz „Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy na lata 2007 ÷ 2015” zawierają wiele informacji dotyczących systemu rowerowego. Jeden z rozdziałów „Strategii...” został poświęcony transportowi rowerowemu i zawiera cztery zadania, których wykonanie stanowi klucz do rozwoju tej gałęzi transportu:

- ZADANIE 1: Wzmocnienie instytucjonalne rozwoju systemu rowerowego
- ZADANIE 2: Rozwój infrastruktury systemu rowerowego, w tym systemu roweru publicznego
- ZADANIE 3: Integracja systemu rowerowego z innymi podsystemami transportowymi miasta
- ZADANIE 4: Zapewnienie bezpiecznego korzystania z roweru

Powyższe opracowania świadczą o coraz większej wadze, jaką przywiązuje się do transportu rowerowego. Zainteresowanie mieszkańców Warszawy środkiem transportu, jakim jest rower, wyraźnie rośnie. Jednym z dłuższych i bardzo często uczęszczanych szlaków rowerowych, jakie prowadzą przez teren Warszawy, jest Nadwiślański Szlak Rowerowy (NSR). Łączy on nie tylko południowe dzielnice Warszawy z północnymi (Wilanów z Bielanami), ale także tereny podmiejskie (Konstancin-Jeziorna z Łomiankami) oraz jest elementem sieci VeloMazovia oraz EuroVelo. Trasa na terenie m.st. Warszawy ma długość około 35 km.

### 1.1. Podstawa formalna opracowania

Opracowanie p.t.: „**Analiza możliwości modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na odcinku od ul. Dziwożony w Łomiankach do granicy między Dzielnicą Śródmieście i Dzielnicą Mokotów na wale przeciw-powodziowym**” zostało wykonane przez biuro konsultingowo-inżynierskie FaberMaunsell Polska Sp. z o.o na zamówienie Urzędu m.st. Warszawy, reprezentowanego przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy.

Zamówienie zostało udzielone w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ustawy z dn. 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007r. Nr 223, poz. 1655).

Podstawą opracowania Studium jest umowa nr BD/B-I-2-5/B/11-40/08, która została zawarta dnia 2008-11-25 w Warszawie.

### 1.2. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest rozpoznanie i analiza możliwości modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na odcinku od ul. Dziwożony w Łomiankach do granicy między dzielnicami Śródmieście i Mokotów na wale przeciw-powodziowym.

Zakres opracowania jest następujący:

- Ocena stanu istniejącego Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego, zwanego dalej NSR
- Ustalenie podstawowych zasad modernizacji NSR,
- Identyfikacja problemów do natychmiastowego rozwiązania,
- Uzyskanie uproszczonego studium modernizacji trasy w skali 1:5000,
- Uzyskanie szczegółowych rozwiązań dla wybranych elementów NSR w skali 1:1000 na tle ortofotomapy,
- Oszacowanie orientacyjnych kosztów modernizacji NSR.



Rys. 1 – Przebieg analizowanego odcinka NSR na tle mapy m.st. Warszawy<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Źródło mapy: [www.zdm.waw.pl](http://www.zdm.waw.pl)

### 1.3. Materiały udostępnione przez Zamawiającego

Dla celów przygotowania analizy, Zamawiający udostępnił Wykonawcy następujące materiały:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy uchwalone w dniu 10 października 2006r. Uchwałą rady m. st. Warszawy Nr LXXXII/2746/2006,
- Obowiązujące oraz sporządzane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące ciąg NSR,
- Decyzje o warunkach zabudowy, lokalizacji inwestycji celu publicznego i pozwolenia na budowę,
- Studium projektu budowlanego dostosowania Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8 na odc. Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie – ul. Piłsudskiego w Markach – opracowanie w realizacji na zamówienie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,
- Dokumentację techniczną dla Trasy Mostu Północnego i Mostu Krasińskiego oraz dla połączenia ul. Wybrzeże Gdyńskie z ul. Dewajtis, zlecaną przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych,
- Opracowanie dotyczące zagospodarowania okolic Mostu Gdańskiego (terenu ograniczonego Mostem Gdańskim, ulicami Wybrzeże Gdańskie, Wenedów i Słomińskiego), zlecane przez Zarząd Terenów Publicznych.

## 2. Analiza uwarunkowań przestrzennych

### 2.1. Ustalenia SUIKZP w zakresie prowadzenia NSR

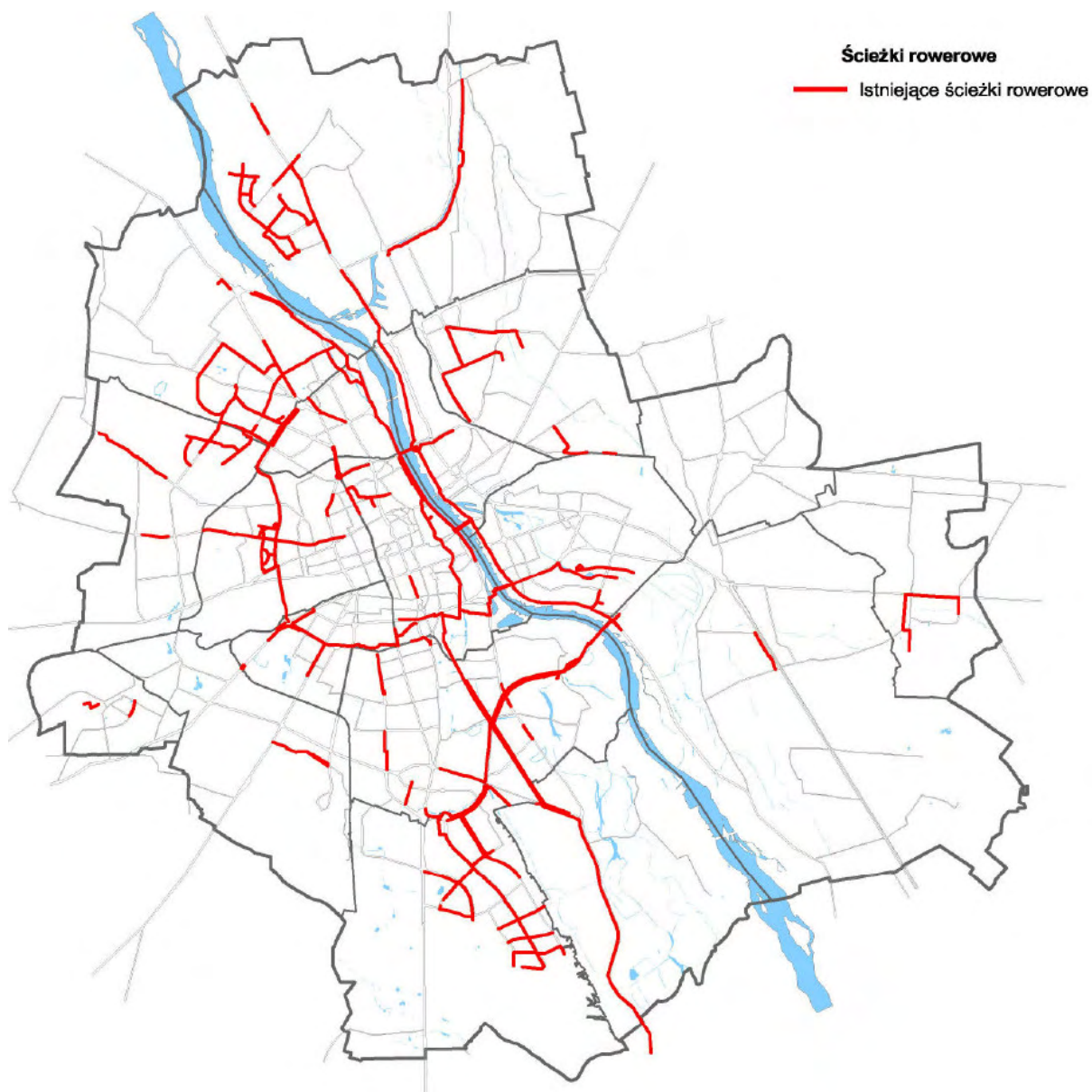
Aktualnie obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (SUIKZP) m. st. Warszawy zostało przyjęte uchwałą Rady m. st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 w dniu 10 października 2006 roku.

SUIKZP zakłada rozbudowę systemu dróg rowerowych o około 900 km. Obecny układ dróg rowerowych w Warszawie liczy sobie około 240 km długości. W porównaniu do stanu z roku 2006 gdzie sieć dróg rowerowych określano na około 200 km długości nastąpiła nieznaczna w porównaniu do planów rozbudowy systemu przedstawionych w Studium.

Polityka rowerowa miasta skoncentrowana jest głównie na rozwoju infrastruktury rowerowej według kryteriów spójności, bezpośredniości, bezpieczeństwa, wygody i atrakcyjności całego systemu. Uzupełnianie sieci brakującymi odcinkami dróg oraz modernizacja odcinków niespełniających wymagań jakościowych w znaczny sposób realizuje w/w założenia i usprawnia ruch rowerowy w mieście. Rozbudowa infrastruktury rowerowej wymaga współpracy wielu urzędów i koordynacji działań na różnych etapach planowania i realizacji inwestycji.

Na Schemacie Nr 53 (Rys. 2) zamieszczonym w Studium (SUIKZP) przedstawiono układ dróg rowerowych, jaki funkcjonował w 2006 roku. Na przestrzeni ostatnich lat układ dróg rowerowych, który obecnie występuje w pobliżu analizowanego odcinka NSR, pozostał niemal niezmienny.

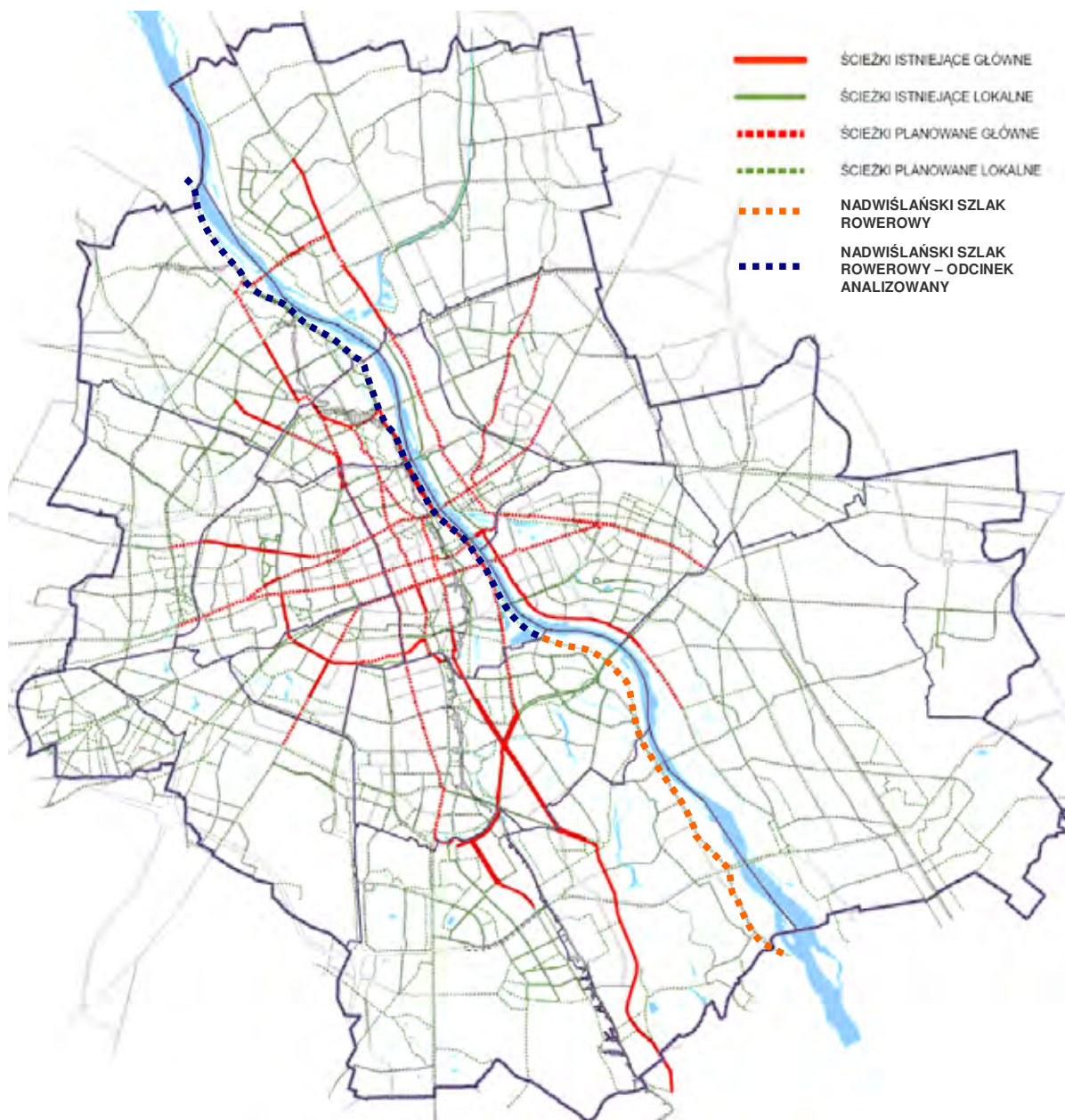




Rys. 2 - Istniejące ścieżki rowerowe według SUIKZP m.st. Warszawy

Na rys. 3 przedstawiono planowany w Studium (SUIKZP) przebieg dróg rowerowych w Warszawie. W odniesieniu do analizowanego odcinka trasy NSR, najistotniejszymi planami są:

- Kontynuacja drogi rowerowej usytuowanej wzdłuż wschodniej krawędzi Wybrzeża Gdyńskiego w kierunku północnym (od planowanej Trasy Mostu Północnego w kierunku Parku Młocińskiego, Łomianek),
- kontynuacja drogi rowerowej usytuowanej wzdłuż brzegu Wisły w kierunku południowym, poprzez zamknięte obecnie tereny, na których zlokalizowany jest osadnik wodociagowy Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w m. st. Warszawa.



Rys. 3 – System ścieżek rowerowych - kierunki zagospodarowania przestrzennego według SUIKZP m. st. Warszawy



Odcinek NSR od granicy z Łomiankami do Trasy Mostu Krasieńskiego wg SUIKZP planowany jest na parametrach drogi lokalnej.

Planowane główne połączenia NSR:

- Trasa Mostu Północnego
- Las Bielański (ul. Dewajtis)
- Kępa Potocka (ul. Gwiazdzista)
- Trasa Armii Krajowej



Odcinek NSR od Trasy Mostu Krasieńskiego do ul. Ludnej wg SUIKZP planowany jest na parametrach drogi głównej.

Planowane główne połączenia NSR:

- Trasa Mostu Krasieńskiego
- Most Gdański
- Most Śląsko-Dąbrowski
- Trasa Świętokrzyska
- Most Poniatowskiego



Odcinek NSR od ul. Ludnej do granicy pomiędzy Dzielnicą Śródmieście i Dzielnicą Mokotów wg SUIKZP planowany jest na parametrach drogi lokalnej.

Planowane główne połączenia NSR:

- Trasa Łazienkowska
- Park Agrykola
- Południowe rejony Warszawy



Legenda

-  Ścieżki rowerowe na drogach ZDM
-  Ścieżki rowerowe na drogach gminnych
-  Ścieżki rowerowe na terenach pozaulicznych
-  Krajowe
-  Wojewódzkie
-  Powiatowe
-  Niezaklasyfikowane
-  Granica Warszawy
-  Wisła
-  Wody

Rys. 4 - Istniejący układ ścieżek rowerowych w okolicy NSR (stan na dzień 23.06.2008r.)<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Źródło mapy: [www.zdm.waw.pl](http://www.zdm.waw.pl)

Nadwiślański Szlak Rowerowy ma pełnić funkcję trasy rowerowej klasy głównej na centralnym, najbardziej obciążonym odcinku oraz klasy lokalnej. Trasa rowerowa planowana jest wzdłuż brzegu Wisły w obszarach zielonych, w sąsiedztwie terenów rekreacyjnych. Z porównania stanu istniejącego (Rys. 4) ze SUIKZP (Rys. 3) wynika, że większość trasy NSR istnieje lecz wymaga modernizacji bądź korekty na niektórych odcinkach.

### **2.2. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, uchwalonych i przygotowywanych do uchwalenia na obszarach, przez które przebiega NSR**

Podstawą do opracowania tej części dokumentacji są udostępnione przez Urząd m.st. Warszawy Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) pięciu obszarów usytuowanych w rejonie analizowanego NSR tj.:

- części rejonu urbanistycznego ŻJ "Młociny", obejmującego teren "Węzła Północnego",
- rejonu Marymont II,
- pasa Nadwiślańskiego,
- części terenu Żoliborza Historycznego,
- rejonu ulicy Bartyckiej.

Ustalenia Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego nie obrazują stanu przejściowego pomiędzy stanem istniejącym a docelowym. Realizacja niektórych połączeń rowerowych zapisanych w MPZP uwarunkowana jest wcześniejszą realizacją rozwiązań urbanistycznych dla przedmiotowego obszaru.

Drogi rowerowe ujęte w MPZP przedstawiono w części rysunkowej (rysunki 3.1. – 3.5.)

#### **2.2.1. Rejon Węzła Północnego zlokalizowanego wokół węzła Trasy Mostu Północnego i Wisłostrady**

Obszar ten znajduje się pomiędzy Lasem Bielańskim a Lasem Młocińskim. Jest on atrakcyjny przyrodniczo i sprzyja pieszo-rowerowym wędrówkom. W tym rejonie planowany jest przebieg Trasy Mostu Północnego, która będzie połączona bezkolizyjnie z Wisłostradą. Również ruch pieszy i rowerowy będzie mógł odbywać się bez kolizji z głównym ruchem samochodowym.

Istniejąca ścieżka rowerowa usytuowana wzdłuż zachodniej krawędzi ul. Pułkowej kontynuowana jest w kierunku południowym wzdłuż zachodniej krawędzi Wybrzeża Gdyńskiego. W dalszym biegu istnieje możliwość podróży w kierunku południowym rowerowym Szlakiem Wisły, bądź przejazdu pod Wisłostradą i powrotu na ścieżkę rowerową, położoną od strony Wisły.

W Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego dla tego obszaru, została uwzględniona zmiana położenia drogi rowerowej wzdłuż ul. Pułkowej. Zaproponowano poprowadzenie jej po północnej stronie ulicy, a w rejonie węzła drogowego przebiega ona pod Trasą Mostu Północnego. Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Marymonckiej ma połączenie z NSR za pomocą kładki pieszo-rowerowej, umieszczonej nad Wisłostradą. Rozwiązania

zapropozowane w MPZP są bardziej atrakcyjne dla podróżujących rowerem niż układ istniejący.

### **2.2.2. Rejon Marymontu zlokalizowany wokół węzła Trasy Armii Krajowej i Wisłostrady**

Obszar ten także położony jest w atrakcyjnym przyrodniczo rejonie. W pobliżu, na obszarze Marymontu-Rudy i Kępa Potockiej znajdują się ogródki działkowe, potok Kępa Potocka oraz lasy położone przy nadbrzeżu Wisły.

Ścieżka rowerowa, która jest na tym obszarze także rowerowym Szlakiem Wisły, biegnie po zachodniej stronie Wisłostrady, a dalej pod Mostem Grota-Roweckiego na południe do Śródmieścia. Ścieżka rowerowa położona jest także wzdłuż ul. Podleśnej, wokół całego obszaru Marymontu-Rudy oraz wzdłuż Łachy Potockiej.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zakłada zachowanie obecnego układu dróg rowerowych wokół Marymontu-Rudy. Planowane jest wydłużenie ścieżki rowerowej usytuowanej wzdłuż ul. Podleśnej do NSR, co wiąże się z koniecznością realizacji tunelu pod Wisłostradą. Przyjęte rozwiązania uprzyjemnią podróż rowerem po obszarach zieleni miejskiej na tym obszarze.

### **2.2.3. Rejon Pasa Nadwiślańskiego wzdłuż Wisłostrady pomiędzy Trasą Armii Krajowej a ul. Zygmunta Krasińskiego**

Obszar leżący po wschodniej stronie Wisłostrady pokryty jest dziką zielenią. W pobliżu węzła drogowego „Krasińskiego” znajduje się Klub Sportowy „Spójnia” Warszawa oraz Centrum Olimpijskie. Po zachodniej stronie Wisłostrady umiejscowiony jest park Kępa Potocka oraz inne obszary zielone.

Istniejące ścieżki rowerowe będą po zachodniej stronie Wybrzeża Gdyńskiego od Trasy Armii Krajowej aż do ul. Krasińskiego, gdzie się łączą, a szlak rowerowy przechodzi pod estakadą Wisłostrady na jej drugą stronę.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego, zakłada dla tego rejonu duże strefy urządzonej zieleni, które stworzą z tego obszaru przestrzeń parkową z możliwą zabudową mieszkaniową, usługową bądź sportową. Liczne przejścia nad lub pod Wisłostradą mają poprawić dostępność tego obszaru. Ścieżka rowerowa planowana jest na skraju zieleni urządzonej, co sprawi, że ruch rowerowy nie będzie kolidował z wewnętrznym ruchem samochodowym i głównymi ciągami pieszymi. MPZP przewiduje rezerwę terenu pod Trasę Mostu Krasińskiego, którą przetną, co najmniej dwa ciągi rowerowe (w rejonie samego węzła – przejazd z sygnalizacją świetlną – oraz w rejonie stadionu KS „Spójnia” – przejazd bezkolizyjny pod trasą mostową). Cały obszar stanowić będzie zintegrowany układ zieleni parkowej, co w znacznym stopniu polepszy atrakcyjność podróży rowerowych.

### 2.2.4. Rejon Żoliborza Historycznego położonym wokół Cytadeli

Obiekty budowlane w tym rejonie, jak i niemal na całym Żoliborzu to w głównej mierze niska zabudowa historyczna wybudowana kilkadziesiąt lat temu. Żoliborz historyczny jest jednym z najbardziej zielonych obszarów miasta, co czyni ten rejon bardzo urokliwym i atrakcyjnym.

Obecna ścieżka rowerowa usytuowana jest po wschodniej stronie Wisłostrady, wzdłuż ogrodzenia KS „Spójnia”. Następnie kontynuowana jest na zielonym bulwarze wiślanym.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zakłada realizację ścieżek rowerowych po obu stronach Wisłostrady oraz wokół Cytadeli. Przy głównym wejściu do Cytadeli ścieżki usytuowane po obu stronach Wisłostrady zostaną połączone ze sobą tunelem podziemnym. Sprawi to, że ten rejon, będzie bardziej dostępny dla rowerzystów.

### 2.2.5. Rejon ul. Bartyckiej przy Kopcu Czerniakowskim

Po północnej stronie ul. Bartyckiej znajdują się obszary usługowo-handlowe, po południowej - mieszkalne. Są to obszary mało atrakcyjne dla podróżujących rowerem. Panuje tu wzmożony ruch samochodowy, co może być przyczyną kolizji z udziałem rowerzystów.

Obecnie nie występują tutaj żadne drogi rowerowe. Najbliższy szlak rowerowy to Szlak Bitew Warszawskich przebiegający przy Porcie Czerniakowskim.

Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego zakłada w tym rejonie gęstą zabudowę mieszkaniową wielorodzinną a także dużą ilość dróg rowerowych, co w rezultacie ułatwi podróżowanie jednośladaми w tym obszarze. W razie niezrealizowania połączenia wzdłuż brzegu Wisły przez tereny MPWiK, droga rowerowa wzdłuż ul. Czerniakowskiej i ul. Bartyckiej pozwoli połączyć NSR z Wałem Zawadowskim, co poprawi skomunikowanie Śródmieścia z obszarem Siekierok.

### 2.3. Wydane decyzje administracyjne o warunkach zabudowy, inwestycjach celu publicznego i pozwoleniach na budowę, w zakresie decyzji wydanych po roku 2005

#### 2.3.1. Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu

W opracowaniu wykonano analizę wydanych decyzji administracyjnych w zakresie planowania przestrzennego. Analizowano pas terenu o szerokości około 100m na całej długości planowanego szlaku rowerowego. Łączna liczba wydanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu wydanych od początku 2005 roku przedstawia się następująco:

- nr 007706 z dn. 16.06.2006 r. (zespół mieszkaniowy o zabudowie jednorodzinnej przy ul. Prozy),
- nr 003007P z dn. 22.08.2007 r. (urządzenia drogowe na ul. Farysa),
- nr 007405 z dn. 02.08.2005 r. (urządzenia drogowe na ul. Prozy),
- nr 000208 z dn. 07.01.2008 r. (urządzenia hydrograficzne na ul. Papiusów),
- nr 007205 z dn. 10.03.2005 r. (urządzenia drogowe na ul. Krasieńskiego),
- nr 017507 z dn. 30.10.2007 r. (rozbudowa szpitala przy ul. Karowej),
- nr 067406 z dn. 20.01.2005 r. (budowa muzeum przy ul. Wybrzeże Kościuszkowskie),
- nr 019505 z dn. 22.08.2005 r. (rozbudowa kortów tenisowych przy ul. Zaruskiego),
- nr 038306 z dn. 07.09.2006 r. (budowa urządzeń teletechnicznych na ul. Szwoleżerów),
- nr 018907P z dn. 23.11.2007 r. (budowa urządzeń kanalizacyjnych na ul. Czerniakowskiej).

#### 2.3.2. Decyzje o pozwoleniu na budowę

W opracowaniu wykonano również analizę decyzji administracyjnych w zakresie pozwoleń na budowę. Analizowano pas terenu o szerokości około 100m na całej długości planowanego szlaku rowerowego. Łączna liczba wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę wydanych od początku 2005 roku przedstawia się następująco:

- nr 006607 z dn. 26.03.2007 r. (zespół mieszkaniowy o zabudowie jednorodzinnej),
- nr 026807 z dn. 21.09.2007 r. (budynek mieszkalny jednorodzinny),
- nr 027006 z dn. 06.10.2006 r. (budowa ulicy Prozy),
- nr 017906 z dn. 21.09.2006 r.,
- nr 013705 z dn. 20.07.2005 r. (budowa ulicy),
- nr 037506 z dn. 06.06.2006 r. (budowa urządzeń wodociągowych),
- nr 048907 z dn. 03.07.2007 r. (budowa urządzeń teletechnicznych),
- nr 015008 z dn. 22.02.2008 r. (budowa urządzeń teletechnicznych),
- nr 016608 z dn. 27.02.2008 r. (budowa urządzeń teletechnicznych).



### 3. Analiza techniczna stanu istniejącego wraz ze wskazaniem zasad modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego

#### 3.1. Podstawowe wymagania i parametry techniczne modernizacji

Wszystkie parametry zastosowane przy projektowaniu rozwiązań technicznych NSR są zgodne z:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym,
- Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- Zarządzeniem Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 25.04.2007r. NR 380/2007 § 3 – dotyczącym stosowania nawierzchni bitumicznych na drogach rowerowych w m.st. Warszawie,
- Standardami projektowymi i wykonawczymi dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie – projekt Zarządzenia Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.

Podstawowe parametry NSR:

Klasa drogi rowerowej	Główna
Prędkość projektowa	$V_p = 30$ km/h
Prędkość minimalna	$V_{min} = 12$ km/h
Przekrój uliczny	odcinkowo zmienny: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ścieżka rowerowa</li> <li>▪ Ciąg pieszo-rowerowy</li> <li>▪ Ulica przystosowana do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych</li> </ul>
Rodzaj nawierzchni	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bitumiczna</li> <li>▪ Gruntowa ulepszona przykryta warstwą żwiru walcowanego</li> </ul>
Minimalny promień łuku poziomego	20,0 m dla $V_p$ oraz 4,0 m dla $V_{min}$
Szerokość drogi rowerowej	odcinkowo zmienna: 2,0 – 5,0 m
Wysokość poprzecznych progów	do 1 cm
Maksymalne pochylenie podłużne	do 5% (wyjątkowo do 10%)

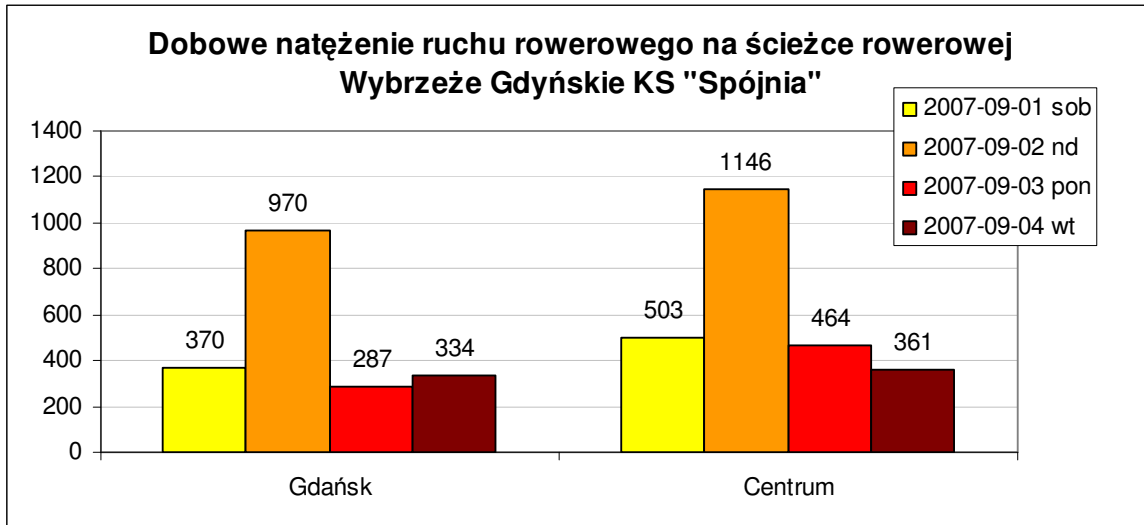
Tab. 1 – Podstawowe parametry NSR

Szerokość drogi rowerowej mniejsza niż 3,0m występuje w miejscach ograniczeń terenowych lub małego natężenia ruchu rowerowego.

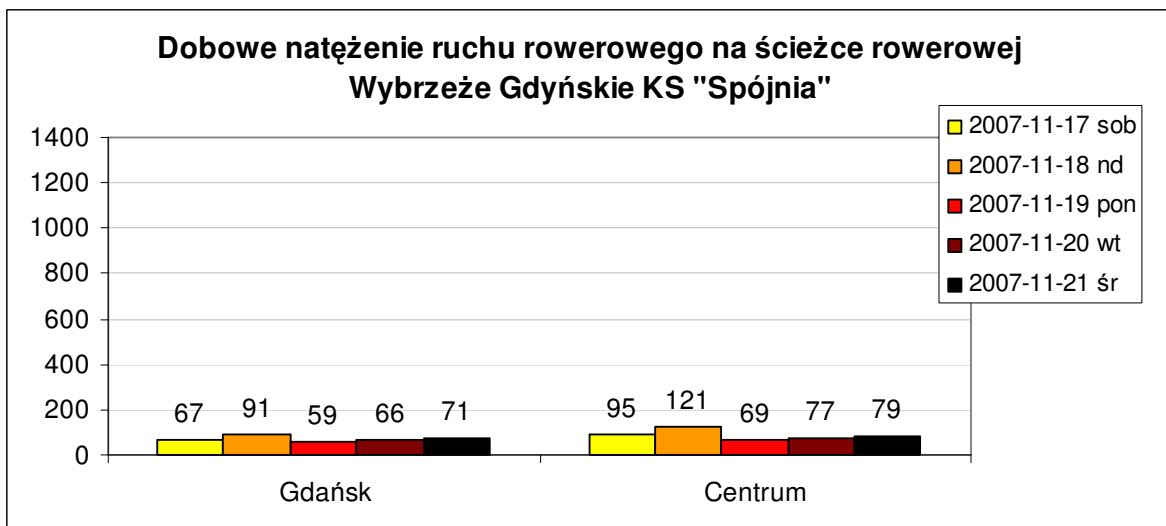
Na odcinku od ul. Prozy do granicy opracowania w miejscach, gdzie obecnie nie występują latarnie należy wyposażyć drogę rowerową w oświetlenie.

### 3.2. Pomiary ruchu

Ze względu na fakt, że prace nad opracowaniem niniejszego dokumentu miały miejsce późną jesienią 2008 roku, czyli w okresie, w którym niekorzystne warunki atmosferyczne w sposób znaczący wpływają na natężenie ruchu rowerowego, nie wykonano dodatkowych pomiarów na analizowanym szlaku. Wpływ pory roku i warunków atmosferycznych na poziom natężenia ruchu można wyraźnie zaobserwować na ścieżce rowerowej usytuowanej wzdłuż ul. Wybrzeże Gdyni (w rejonie Klubu Sportowego „Spójnia”) porównując dobowe natężenie ruchu odnotowane na początku września 2007 roku (Rys. 5) oraz w połowie listopada 2007 roku (Rys. 6).



Rys. 5 – Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyni KS „Spójnia”, wrzesień 2007 r.<sup>3</sup>

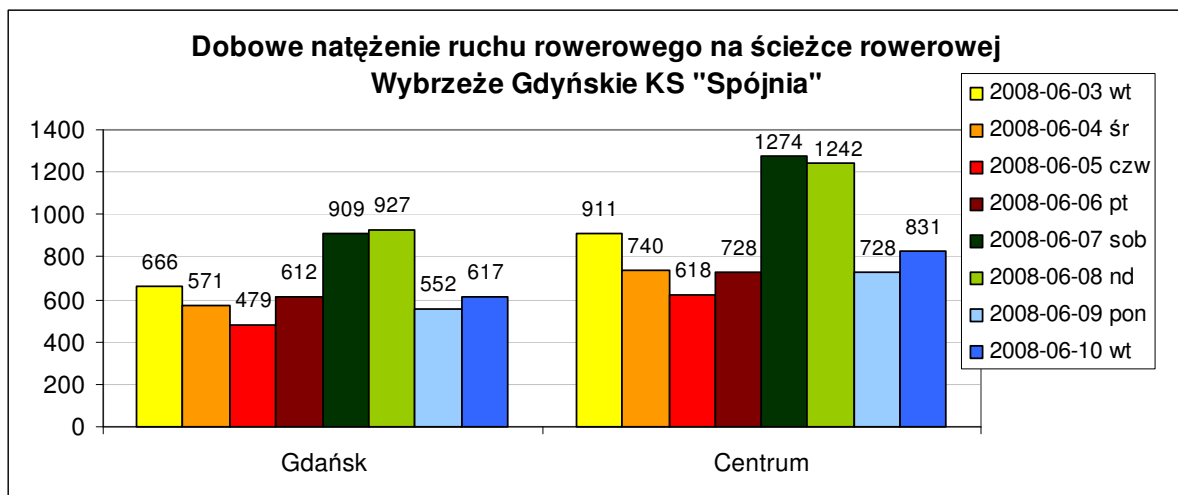


Rys. 6 - Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyni KS „Spójnia”, listopad 2007 r.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

W listopadzie 2007 roku natężenie ruchu rowerowego w rejonie KS „Spójnia”, w porównaniu do września 2007 roku, zmniejszyło się o około 80 – 90 % (w zależności od dnia tygodnia). Natężenie ruchu rowerowego jest szczególnie wrażliwe na zmiany warunków atmosferycznych, co nie oznacza, że przy niekorzystnych warunkach pogodowych ruch rowerowy w Warszawie zanika. W ostatnich latach można wyraźnie zaobserwować wzrost udziału rowerzystów w ruchu ulicznym w miesiącach jesiennych i zimowych.

Poniżej przedstawiono zestawienie dobowych natężeń ruchu w rejonie KS „Spójnia” dla okresu jednego tygodnia z podziałem na kierunki ruchu. Pomiary ruchu rowerowego wykonano w pierwszym tygodniu czerwca 2008 roku. Szczytowe natężenia odnotowano w dni weekendowe (sobota, niedziela), podczas których można zaobserwować wzmożony ruch nastawiony na rekreację.



Rys. 7 - Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdyni KS „Spójnia”, czerwiec 2008 r.<sup>5</sup>

Odnotowane w czerwcu 2008 roku natężenie ruchu rowerowego w kierunku do Centrum jest około 30% większe niż w kierunku na Gdańsk.

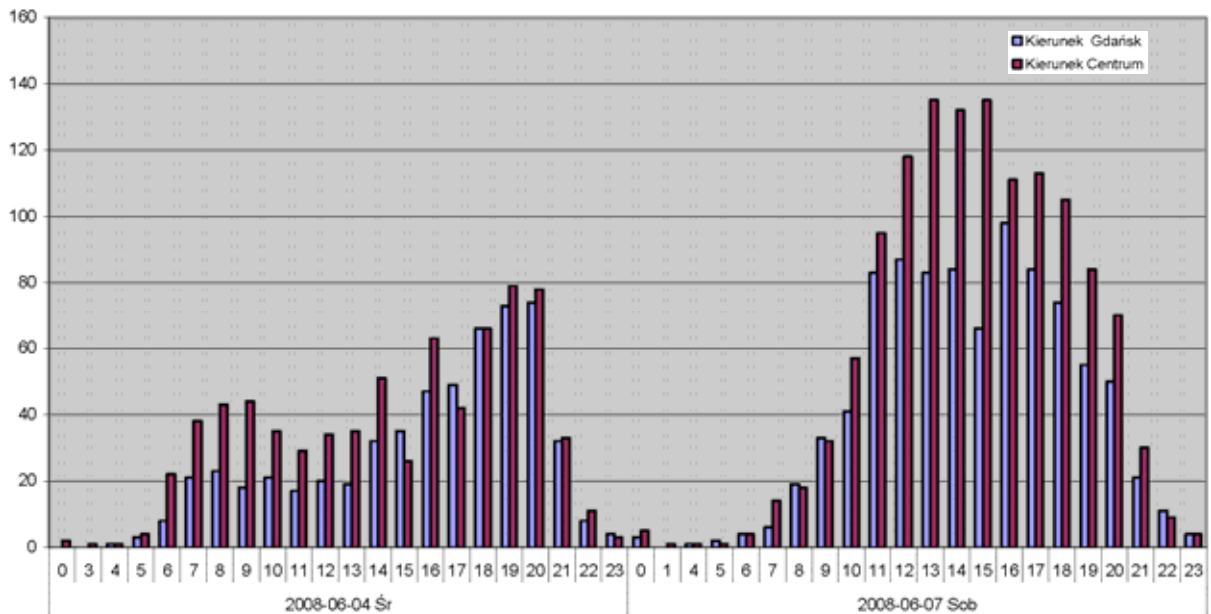
W ciągu dnia powszedniego największe natężenia występują w godzinach popołudniowo-wieczornych, co w dużej mierze związane jest z faktem, że rower wykorzystywany jest do rekreacji po godzinach pracy. Niewielki szczyt poranny w godzinach 7:00 – 9:00 związany jest z coraz bardziej popularnym wykorzystywaniem roweru jako środka transportu do pracy.

W soboty i dni świąteczne szczytowe natężenia występują w godzinach popołudniowych 13:00 – 15:00. Szczyt popołudniowy jest stosunkowo „płaski”. Rozkład natężeń w ciągu dnia utrzymuje się przez wiele godzin na zbliżonym poziomie. Maksymalne, odnotowane podczas pomiarów natężenie zbliżone jest do liczby 140 r/godzinę w kierunku do Centrum. Maksymalne natężenie w przekroju oscyluje wokół wartości

<sup>4</sup> Źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

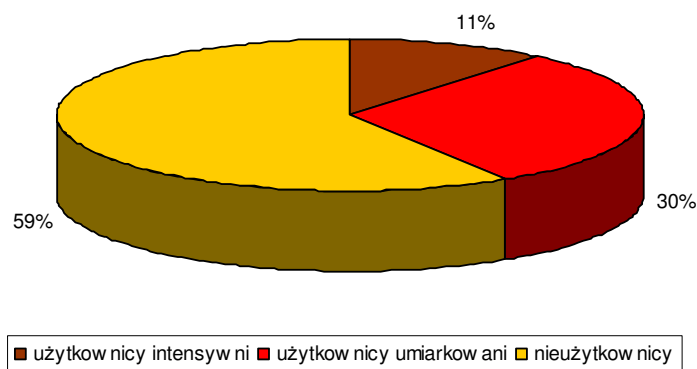
<sup>5</sup> Źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

220 r/godzinę/przekrój. Tak duże natężenie ruchu rowerowego w obu kierunkach wskazuje konieczność zastosowania wydzielonej drogi rowerowej dwukierunkowej o szerokości, co najmniej 3,5 m o ile pozwalają na to warunki terenowe.



Rys. 8 - Dobowe natężenie ruchu rowerowego na ścieżce rowerowej Wybrzeże Gdynskie KS „Spójnia”, czerwiec 2008 r. <sup>6</sup>

Rower staje się coraz chętniej wybieranym środkiem transportu oraz jedną z najczęściej wybieranych form rekreacji. Wzrost popularności rowerów jest następstwem rosnącej świadomości społeczeństwa. Nie bez znaczenia jest również zaangażowanie władz w rozbudowę koniecznej infrastruktury oraz promocję zalet tego środka transportu. Dodatkowo na atrakcyjność transportu rowerowego wpływają pogarszające się warunki ruchu panujące na ulicach.



Rys. 9 – Użytkownicy rowerów wg danych z lipca 2005 r. <sup>7</sup>

<sup>6</sup> Źródło: Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie

Z danych uzyskanych w wyniku badań omnibusowych „Barometr Warszawski” w lipcu 2005 r. wynika, iż w ostatnich trzech miesiącach 41% warszawiaków korzystało z roweru przynajmniej raz. Niemal, co dziesiąta (11%) osoba deklaruje, że z roweru korzysta codziennie lub prawie codziennie w tym okresie. W większych miastach w Polsce przejazdy na rowerze stanowią najwyżej 1-1,5% wszystkich podróży. W podróżach wewnętrznych mieszkańców Warszawy udział transportu rowerowego z roku na rok nieznacznie wzrasta.

Wzrost natężenia ruchu rowerowego w Warszawie w przyszłych latach uzależniony jest od rozbudowy sieci rowerowej, poprawy warunków ruchu i rozwoju infrastruktury rowerowej. Jednym z zadań określonych w „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015” jest rozwój infrastruktury rowerowej: *„Dla istotnego zwiększenia liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem roweru obecny układ dróg rowerowych będzie docelowo uzupełniony o ok. 900 km dróg rowerowych, co umożliwi osiągnięcie wskaźnika gęstości sieci na poziomie 0,65 km/1000 mieszkańców”.*

### 3.3. Inwentaryzacja NSR

Inwentaryzację stanu istniejącego przeprowadzono późną jesienią 2008 roku w dniach:

- 6 listopada 2008 r.,
- 14 listopada 2008 r.,
- 26 listopada 2008 r.

Inwentaryzacja obejmowała:

- wykonanie dokumentacji fotograficznej,
- sporządzenie notatek roboczych dotyczących:
  - rodzaju nawierzchni drogi rowerowej,
  - stanu nawierzchni,
  - szerokości drogi rowerowej,
  - usytuowania drogi rowerowej w przekroju drogi,
  - ewentualnych kolizji z planowaną nową trasą rowerową,
  - połączeń z innymi istniejącymi drogami rowerowymi.

### 3.4. Konsultacje i uzgodnienia

Na potrzeby niniejszego opracowania, zespół autorski przeprowadził stosowne konsultacje z organizacjami i gestorami:

- MPWiK w m.st. Warszawie S.A.,
- Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie, (pismo – Rys.10)
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie - Zarząd Zlewni Wisły mazowieckiej w Warszawie,
- Fundacja „Ja Wisła”,
- Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”.

---

<sup>7</sup> Na podstawie „Barometru Warszawskiego”

**Wojewódzki Zarząd  
Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Warszawie  
Oddział w Warszawie**

02-656 Warszawa, ul. Ksawerów 8  
[www.warszawa.wzmiuw.gov.pl](http://www.warszawa.wzmiuw.gov.pl)

tel.(022) 566 20 10 fax. (022) 566 20 12  
e-mail: [ow@warszawa.wzmiuw.gov.pl](mailto:ow@warszawa.wzmiuw.gov.pl)

Warszawa, dnia 07.01.2009r.

IW/WA- 4105/401 –5/u/2009


**Faber Maunsell Aecom  
Al. Jerozolimskie 133/113  
02-304 Warszawa**

Dotyczy: modernizacji nadwiślańskiego szlaku rowerowego.

W odpowiedzi na Państwa pismo znak: FM/T/104/2008 Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzędzeń Wodnych – Oddział w Warszawie informuje, że modernizacja szlaku rowerowego stanowi przedmiot uzgodnienia z WZMiUW jako administratorem urzędzeń jedynie w punktach 1, 2, 11, 12, 13 przedłożonej koncepcji.

Dla realizacji inwestycji w obrębie wałów przeciwpowodziowych Inwestor winien uzyskać zwolnienie Marszałka Województwa Mazowieckiego od zakazu wynikającego z art. 85 ust. 1 Prawa wodnego z dn. 18.07.2001r. (Dz. U. Nr 239 poz. 2019 ze zm).

Jednocześnie informujemy, że zalecamy budowę ścieżki rowerowej z naturalnych materiałów tj. tłucznia, pospółki itp.

DYREKTOR ODDZIAŁU  
WZMIUW  
  
mgr inż. Marek Pokorski

Rys. 10 – Pismo Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urzędzeń Wodnych w Warszawie w sprawie możliwości poprowadzenia ścieżki rowerowej na wale przeciw-powodziowym

### 3.5. Podział Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego na odcinki

Dla celów opisu stanu istniejącego, przebieg Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego został podzielony na odcinki jednolite pod względem istniejącej nawierzchni.

Spis odcinków:

1. Odcinek od skrzyżowania ulic 11-go Listopada i Dziwożony (granica dzielnicy Bielany) do głównej ścieżki w Parku Młocińskim
  - A. Odcinek alternatywny dla fragmentu odcinka [1]
2. Odcinek usytuowany wzdłuż głównej ścieżki Parku Młocińskiego
3. Parking w Parku Młocińskim
4. Odcinek ul. Papirusów od parkingu do budynku dawnej piaskarni
  - B. Odcinek alternatywny dla odcinków [3], [4] poprowadzony wałem przeciwpowodziowym do budynku starej piaskarni
5. Odcinek biegnący wałem przeciwpowodziowym od ul. Papirusów do końca wału
6. Odcinek od końca wału przeciwpowodziowego do ul. Prozy
7. Odcinek poprowadzony ulicą Prozy
8. Odcinek poprowadzony ulicą Farysa do Wybrzeża Gdyńskiego (zgodnie z projektem budowy Trasy Mostu Północnego)
  - C. Odcinek alternatywny poprowadzony wzdłuż skarpy łącznicy istniejącego węzła i wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego do wysokości Stadionu KS Hutnik
9. Odcinek od kładki na wysokości stadionu KS Hutnik do estakad bielańskich
10. Odcinek wzdłuż estakad bielańskich
  - D. Odcinek od ul. Dewajtis do KS „Spójnia” po zachodniej stronie Wistostrady
11. Odcinek od ulicy Dewajtis do Trasy Armii Krajowej
12. Odcinek w rejonie węzła Trasy Armii Krajowej
  - E. Odcinek od mostu Trasy Armii Krajowej do pierwszych zabudowań
13. Odcinek od węzła Trasy Armii Krajowej do Centrum Olimpijskiego
14. Odcinek od Centrum Olimpijskiego do KS „Spójnia”
15. Odcinek od KS „Spójnia” do bulwaru nad Wisłą
  - F. Odcinek od Centrum Olimpijskiego do bulwaru nad Wisłą (na tyłach KS Spójnia)
    - F1. Odcinek na tyłach Centrum Olimpijskiego
    - F2. Odcinek na tyłach KS Spójnia
    - F3. Odcinek od początku bulwaru wiślanego (KS „Spójnia”) do połączenia z wariantem [15]
16. Odcinek od początku ścieżki bulwarowej do budynku baru przed Mostem Gdańskim
17. Odcinek od budynku baru przed Mostem Gdańskim do ul. Wenedów
  - G. Odcinek pod Mostem Gdańskim
18. Odcinek od ul. Wenedów do połączenia z betonową promenadą pieszą
19. Odcinek wzdłuż bulwaru do wysokości przejścia podziemnego na wysokości ul. Boleść
20. Odcinek od ul. Boleść do Mostu Śląsko-Dąbrowskiego
21. Odcinek od Mostu Śląsko-Dąbrowskiego do technicznej jezdni Wistostrady (na wysokości ul. Karowej)
22. Odcinek od ul. Karowej do Centrum Nauki Kopernik
23. Odcinek w rejonie Centrum Nauki Kopernik (w budowie)

24. Odcinek od Mostu Świętokrzyskiego do schodów na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego
25. Odcinek od schodów na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego do wyjazdu z bulwaru wiślanego
  - H. Odcinek biegnący bulwarem pod Mostem Poniatowskiego do terenu zielonego za Warszawskim Towarzystwem Wioślarskim (WTW)
    - H1. Odcinek o nawierzchni bitumicznej
    - H2. Odcinek o nawierzchni żwirowej
    - H3. Odcinek pod Mostem Poniatowskiego
    - H4. Odcinek od Mostu Poniatowskiego do terenu zielonego za WTW (po bulwarze)
26. Wyjazd z bulwaru przed Mostem Poniatowskiego
27. Odcinek od Mostu Poniatowskiego do ul. Ludnej
28. Odcinek od ul. Ludnej do terenu zielonego za WTW
29. Odcinek od WTW do placu przy Pomniku Sapera
30. Plac na wysokości Pomnika Sapera
  - I. Odcinek alternatywny przez plac na wysokości Pomnika Sapera
31. Brama portu Czerniakowskiego
32. Odcinek na Cyplu Czerniakowskim do drogi łączącej z ul. Zaruskiego
33. Odcinek od drogi łączącej z ul. Zaruskiego do odcinka nawierzchni bitumicznej
34. Odcinek o nawierzchni bitumicznej do terenu ZHP
  - J. Odcinek od bramy terenu ZHP do ul. Czerniakowskiej
    - J1. Odcinek o nawierzchni gruntowej
    - J2. Odcinek o nawierzchni z betonowych płyt prefabrykowanych
    - J3. Odcinek o nawierzchni z trylinki
35. Teren osadnika wodociągowego MPWiK



### 3.6. Charakterystyka stanu istniejącego wraz ze wskazaniem zasad modernizacji NSR

#### 1. Odcinek od skrzyżowania ulic 11-go Listopada i Dziwożony (granica dzielnicy Bielany) do głównej ścieżki w Parku Młocińskim



Fot. 1 - Mapa szlaków rowerowych w Łomiankach (zbieg ul. Dziwożony i 11-go Listopada)



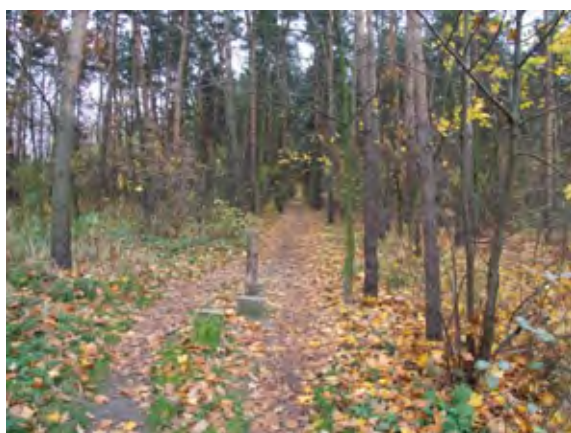
Fot. 2 - Przedect [1] od strony ul. 11-go Listopada



Fot. 3 - Przebieg od strony ul. Dziwożony [1], w głębi (na zakręcie) wylot ścieżki [A] do ul. Dziwożony



Fot. 4 - Przebieg [1] – widok na skrzyżowanie ul. 11-go Listopada i ul. Dziwożony



Fot. 5 – Przebieg [1] – widok od strony ul. 11-go Listopada



Fot. 6 - Przebieg [1] – widok od strony Parku Młocińskiego na ul. 11-go Listopada



Fot. 7 - Przebieg [1]



Fot. 8 - Przebieg [1] – szerokość pomiędzy drzewami

### Stan istniejący:

Przedept [1] łączy główną ścieżkę, biegnącą przez Park Młociński, ze zbiegiem ulic Dziwożony i 11-go Listopada na granicy gminy Łomianki i dzielnicy Bielany. Szerokość użytkowa wynosi ok. 1,5m. Szerokość pasa pomiędzy drzewami wynosi ok. 3,5 - 4m. Ścieżka ma nawierzchnię gruntową.

### Uwagi:

Adaptacja przedeptu na potrzeby NSR wymaga ulepszenia nawierzchni gruntowej do standardu ciągu pieszo-rowerowego w Parku Młocińskim (drobny zagęszczony mechanicznie żwir), poszerzenia odcinka do szerokości co najmniej 2,50m poprzez wycięcie kilku drzew o małej wartości przyrodniczej i przycięcie wchodzących w ścieżkę gałęzi. Należy również usunąć widoczne na Fot. 5, 6 przeszkody.

Zaleca się przebudowę skrzyżowania ul. 11-go Listopada i ul. Dziwożony tak, aby zapewnić bezpieczne włączenie NSR w ulicę, na której ruch rowerowy odbywać się będzie na zasadach ogólnych. Należy przebudować skrzyżowanie z trójwylotowego na czterowylotowe, równorzędne z jednym wlotem drogi rowerowej oraz wyniesioną tarczą skrzyżowania.

Przedept [1] w porównaniu do poniżej opisanego odcinka alternatywnego [A] stanowi lepszy wariant dla przeprowadzenia NSR. Stanowi on naturalny łącznik traktu Parku Młocińskiego z ulicą 11-go Listopada, którą poprowadzone są szlaki rowerowe Łomianek, w tym szlak czerwony prowadzący do sezonowej przeprawy promowej przez Wisłę, który łączy Łomianki z osiedlem Tarchomin.

### A. Odcinek alternatywny dla fragmentu odcinka [1]





Fot. 9 – Wylot ścieżki [A] na ulicę Dziwożony



Fot. 10 – Ścieżka [A] – widok w stronę ul. Dziwożony

### **Stan istniejący:**

Ścieżka [A] stanowi najkrótsze połączenie pomiędzy ul. Dziwożony a główną pętlą spacerową w Parku Młocińskim. Ścieżka o szerokości użytkowej 1,5-2,0 m ma nawierzchnię gruntową.

### **Uwagi:**

Odcinek alternatywny [A] nie jest zalecany do przebudowy, choć stanowi krótszy łącznik pomiędzy głównym traktem Parku Młocińskiego a ul. Dziwożony niż połączenie odcinkiem [1], jednak nie umożliwia bezpośredniej kontynuacji podróży ulicą 11-go Listopada w Łomiankach. Wybór tego odcinka do realizacji wiąże się z poszerzeniem ścieżki, co najmniej do szerokości 2,50m. Zaleca się także ulepszenie nawierzchni gruntowej do standardu głównej ciągu pieszo-rowerowego w Parku Młocińskim.

2. Odcinek usytuowany wzdłuż głównej ścieżki Parku Młocińskiego



Fot. 11 – Ścieżka w Parku Młocińskim [2]



Fot. 12 - Nawierzchnia ścieżki w Parku Młocińskim [2] – szerokość 2,5 – 3,0 m



Fot. 13 – Ścieżka w Parku Młocińskim [2]

### Stan istniejący:

Ścieżka przez Park Młociński [2] jest często uczęszczanym ciągiem pieszo-rowerowym o niezniszczonej, ulepszonej nawierzchni gruntowej (drobny zagęszczony mechanicznie żwir), szerokości 2,5 - 3,0m (Fot. 11, 12, 13). Obecnie prowadzi tędy niebieski szlak rowerowy.

### Uwagi:

Z uwagi na specyfikę miejsca i dobry stan nawierzchni zaleca się pozostawienie stanu istniejącego, bez ingerencji w krajobraz. Dla usprawnienia ruchu rowerowego należy ułatwić wjazd na główną ścieżkę pieszo-rowerową (prowadzącą wokół Parku Młocińskiego) poprzez poszerzenie wejścia przy szlabanie (Fot. 13) lub wymianę szlabanu na słupki lub inne bardziej przyjazne pieszym i rowerzystom wygrozdzenie zabezpieczające przed niepożądanym wjazdem samochodów na teren parku.

### 3. Parking w Parku Młocińskim





Fot. 14 – Parking w Parku Młocińskim [3]



Fot. 15 - Parking w Parku Młocińskim [3] – szerokość w świetle wygradzenia ok. 17m



Fot. 16 – Parking w Parku Młocińskim [3] – szerokość między drzewami ok. 10,5m



Fot. 17 - Parking w Parku Młocińskim [3]



Fot. 18 – Parking w Parku Młocińskim [3] – połączenie z ul. Papirusów

### Stan istniejący:

Parking urządzony jest wzdłuż głównej pętli rekreacyjnej przebiegającej wokół Parku Młocińskiego na odcinku około 200m. Stanowiska postojowe zlokalizowane są między szpalerem drzew. Szerokość parkingu wynosi 17m, przy czym odstęp w szpalerze drzew wynosi 10m (Fot. 15, 16, 17). Pas uczęszczany ma szerokość około 5,0m. Na całym odcinku, który poza funkcją parkingu spełnia także funkcję ciągu pieszo-rowerowego ułożona jest nawierzchnia gruntowa ulepszona, której stan techniczny nie jest zadowalający. Nawierzchnia jest zniszczona z wieloma falami poprzecznymi i wybojami. Parking łączy się z ul. Papirusów (Fot. 18). Całość odcinków [2], [3] jest atrakcyjna pod względem organizowania wypoczynku i rekreacji. Obecnie prowadzi tędy niebieski szlak rowerowy.

### Uwagi:

Na odcinku parkingu należy przeprowadzić rewitalizację nawierzchni wraz z jej wzmocnieniem poprzez zastosowanie dodatkowych warstw kruszywa zagęszczonego mechanicznie lub innych środków technicznych, które zapobiegną niszczeniu nawierzchni przez parkujące pojazdy. Należy przy tym pamiętać, aby zastosować takie środki, które nie będą ingerować w krajobraz i będą przy tym rozwiązaniem naturalnym, ekologicznym. Wydzielenie drogi rowerowej na parkingu nie jest rekomendowane ze względu na sprawne współużytkowanie tego odcinka przez pieszych, rowerzystów i parkujących kierowców. Dodatkowo istotny jest fakt, że występujący na tym odcinku ruch samochodowy w porównaniu do pieszego i rowerowego jest o wiele mniej intensywny.

#### 4. Odcinek ul. Papirusów od parkingu do budynku dawnej piaskarni







Fot. 19 – Ul. Papirusów [4]



Fot. 20 - Przeдеpt z ul. Papirusów do parkingu [4]



Fot. 21 – Ul. Papirusów [4]

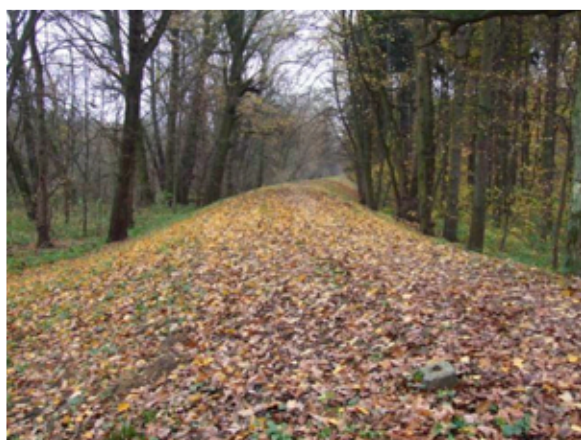
### **Stan istniejący:**

Ulica Papirusów wykonana jest z prefabrykowanych płyt betonowych (Fot. 19, 21). Na całym analizowanym odcinku ulica o szerokości 7,0 m jest wygradzona drewnianymi barierami. Połączenie z parkingiem realizowane jest poprzez wąski przeдеpt (Fot. 20) oraz skrzyżowanie trójwlotowe.

### **Uwagi:**

Wymiana poprawnej nawierzchni w chwili obecnej nie jest konieczna. Zaleca się pozostawienie stanu aktualnego i zorganizowanie ruchu rowerowego na zasadach ogólnych. Przeдеpt (Fot. 20) jest głównie uczęszczany przez pieszych. Dostosowanie tej ścieżki do potrzeb ruchu rowerowego nie jest rekomendowane, gdyż związane by było z koniecznością poszerzenia, a co za tym idzie usunięcia kilku dodatkowych drzew na trasie NSR.

**B. Odcinek alternatywny dla odcinków [3], [4] poprowadzony wałem przeciwpowodziowym do budynku starej piaskarni**



Fot. 22 – Wał na wysokości ścieżki w Parku Młocińskim [B]



Fot. 23 – Wał na wysokości parkingu w Parku Młocińskim [B]



Fot. 24 – Punkt u zbiegu wału [B] i ul. Papirusów [4]



Fot. 25 - Punkt u zbiegu wału [B] i ul. Papirusów [4]



Fot. 26 – Wjazd na wał [B] od ul. Papirusów [4] – z prawej strony budynku starej piaskarni



Fot. 27 - Widok na wał [B] od ul. Papirusów [4]



Fot. 28 – Wjazd na wał [B] od ul. Papirusów [4] – z lewej strony budynku starej piaskarni

### Stan istniejący:

Alternatywą odcinków [3] i [4] jest usytuowanie ścieżki na wale przeciw-powodziowym [B] (Fot. 22, 23), który łączy się z ul. Papirusów (Fot. 24, 28). Aktualnie wałem przebiega wydeptana ścieżka szerokości ok. 0,5m o nawierzchni gruntowej. Ścieżka jest mało uczęszczana zarówno przez pieszych jak i rowerzystów.

### Uwagi:

Wariant poprowadzenia ścieżki wałem [B] wymaga zorganizowania podjazdu i odcinka łączącego ze ścieżką [2]. Ścieżka na wale wymagałaby odpowiedniego ukształtowania korony wału oraz ulepszenia nawierzchni gruntowej. Z uwagi na równoległy przebieg ścieżki odcinkami [2], [3], [4] można się spodziewać, że znaczna część rowerzystów wybierze wariant przejazdu trasą usytuowaną bliżej infrastruktury wypoczynkowej parku. Przecięcie ścieżki [B] z ul. Papirusów wymaga przebudowy niemal nieuczęszczanego skrzyżowania (Fot. 25). Poprowadzenie ścieżki z prawej strony budynku (Fot. 28) skutkuje włączeniem ścieżki w ciąg ulicy pod kątem prostym przy ograniczonej widoczności. Lepszym rozwiązaniem jest poprowadzenie zjazdu z wału lewą stroną (Fot. 26) z uwagi na kontynuację szlaku w linii prostej po drugiej stronie ul. Papirusów (Fot. 24). Całość odcinka powinna mieć, co najmniej 2,5m szerokości i być zorganizowana jako ciąg pieszo-rowerowy.

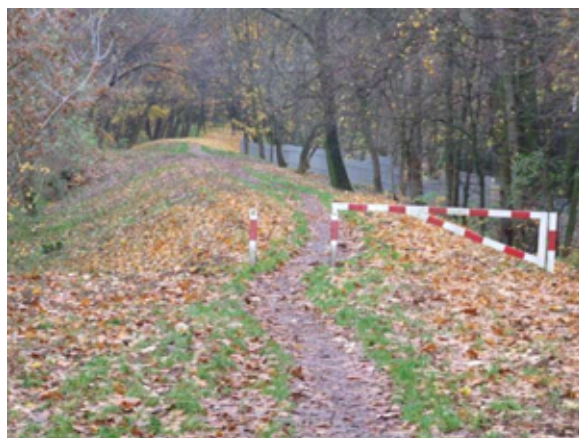
Odcinek [B] należy zrealizować w chwili odnotowania wzmożonego tranzytowego ruchu rowerowego przez Park Młociński.

### 5. Odcinek biegnący wałem przeciw-powodziowym od ul. Papirusów do końca wału

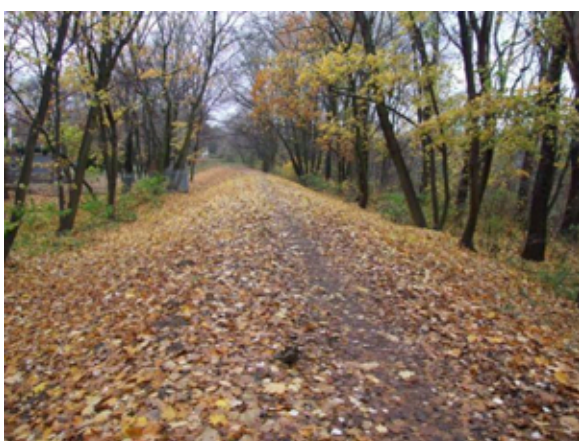




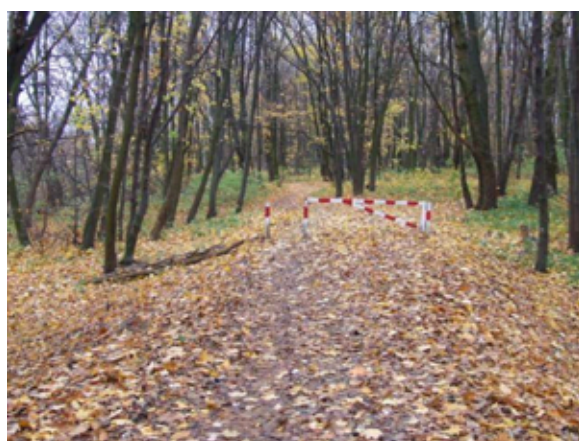
Fot. 29 – Wjazd na wał od ul. Papirusów



Fot. 30 – Niebieski szlak rowerowy na wale



Fot. 31 – Wał – widok w stronę ul. Papirusów



Fot. 32 – Koniec wału, początek przedeptu

### Stan istniejący:

Ścieżka poprowadzona wałem od ul. Papirusów ma około 300m długości oraz nawierzchnię gruntową o szerokości ok. 0,5 – 1m (Fot. 29 - 32). Po ok. 300m ścieżka poprowadzona wałem przechodzi w leśny przedept. Całością przebiegu odcinka [5] wytyczony jest niebieski szlak rowerowy.

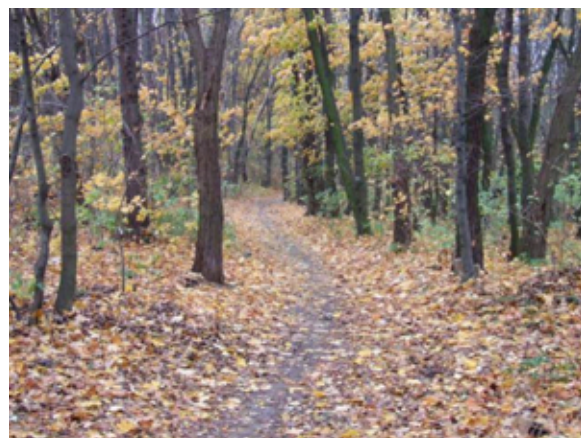
### Uwagi:

Dla ścieżki na wale trudno znaleźć na tym odcinku alternatywę. Na przeważającej długości wał, od strony miasta graniczy tu z ogrodzeniem osiedla (Fot 30, 31). Ścieżka na wale wymaga poszerzenia do szerokości, co najmniej 2,50m, odpowiedniego ukształtowania korony wału oraz ulepszenia nawierzchni gruntowej. Dodatkowo należy ułatwić przejazd przez wąskie wygradzenia szlabanowe, które nie spełniają norm związanych z zachowaniem odpowiedniej skrajni rowerzysty na ciągu pieszo-rowerowym.

6. Odcinek od końca wału przeciwpowodziowego do ul. Prozy



Fot. 33 – Ścieżka z wału w stronę ul. Prozy



Fot. 34 – Ścieżka z wału w stronę ul. Prozy

### Stan istniejący:

Odcinek na wale przechodzi płynnie w leśny przedcept (Fot. 33, 34) prowadzący do ul. Prozy, który ma w tym miejscu zniszczoną nawierzchnię gruntową o szerokości 0,5 – 1m. Na ostatnich 150 metrach ścieżka wspina się w kierunku ul. Prozy pod niewielkim nachyleniem. W chwili obecnej ul. Prozy w miejscu włączenia się ścieżki jest nieutwardzona i zniszczona.

### Uwagi:

Zniszczoną nawierzchnię ścieżki gruntowej należy poszerzyć do szerokości, co najmniej 2,50 oraz ulepszyć drobnym żwirem ułożonym mechanicznie. Pochylenie przebudowanego ciągu pieszo-rollerowego nie powinno w tym miejscu przekroczyć wartości 5%. Dodatkowo odcinek, na którym występuje spadek podłużny należy zabezpieczyć przed rozmyciem nawierzchni w chwili wystąpienia opadów. W miejscu włączenia się drogi rowerowej w ul. Prozy należy zaprojektować wyniesiony przejazd przez przyszłą jezdnię ul. Prozy wraz z włączeniem drogi rowerowej w jezdnię w celu umożliwienia ruchu rowerowego na zasadach ogólnych wzdłuż ul. Prozy.

### 7. Odcinek poprowadzony ulicą Prozy





Fot. 35 – Wjazd na ul. Prozy



Fot. 36 – Ul. Prozy – widok w stronę wału



Fot. 37 – Ul. Prozy



Fot. 38 – Ul. Prozy



Fot. 39 – Ul. Prozy – szerokość jezdni 4,2m



Fot. 40 – Ul. Prozy (wylot na ul. Farysa) – szerokość jezdni ok. 3,4m





Fot. 41 – Ul. Prozy – Widok od ul. Farysa



Fot. 42 – Skrzyżowanie ul. Prozy i ul. Farysa

### Stan istniejący:

Ulica Prozy w miejscu włączenia ścieżki prowadzącej z wału ma nawierzchnię gruntową na długości ok. 40m i jest w tym miejscu bardzo mało uczęszczana (Fot. 35, 36). Obecnie poruszają się nią głównie pojazdy budowy. Nawierzchnia gruntowa ulicy przechodzi w utwardzoną o szerokości ok. 4,0m (Fot. 37 – 39). Na odcinku przed ul. Farysa, szerokość jezdni zmniejsza się i w największym miejscu ma 3,4m. Odcinkiem [7] wytyczony jest niebieski szlak rowerowy.

### Uwagi:

Wydzielenie odrębnego ciągu rowerowego w ul. Prozy jest niemożliwe z powodu niewielkiej szerokości pasa drogi. Ulica obsługuje wyłącznie ruch lokalny (dojazdy do posesji) o niewielkim natężeniu. Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego, zaleca się na całym odcinku ul. Prozy zastosowanie ograniczenia prędkości pojazdów do 30 km/h a w razie potrzeby (w etapie porealizacyjnym), wprowadzenie dodatkowych elementów technicznych spowalniających ruch.

8. Odcinek poprowadzony ulicą Farysa do Wybrzeża Gdyńskiego (zgodnie z projektem budowy Trasy Mostu Północnego)



Fot. 43 – Wylot ul. Prozy



Fot. 44 – Skrzyżowanie ulic Prozy i Farysa



Fot. 45 – Węzeł – ul. Prozy/Wybrzeże Gdynskie



Fot. 46 – Ul. Farysa [8] – widok w stronę południową



Fot. 47 – Ul. Farysa [8] – widok w stronę południową



Fot. 48 – Ul. Farysa [8] – widok w stronę ul. Prozy

### Stan istniejący:

Ruch rowerowy na skrzyżowaniu ulic Farysa i Prozy odbywa się na zasadach ogólnych. Ulica Farysa [8] szerokości 6,0m (Fot. 46 – 48) kończy się obecnie bramą na teren zarezerwowany pod budowę Trasy Mostu Północnego. Na ulicy odbywa się niewielki ruch lokalny (dojazdy do posesji). Stan nawierzchni ulicy jest dobry.

### Uwagi:

Znaczna część odcinka [8] jest elementem dokumentacji projektowej Trasy Mostu Północnego (TMP), która jest wykonywana przez firmę Schuessler-Plan Inżynierzy.

Zgodnie z projektem TMP, tarcza skrzyżowania ulicy Prozy i Farysa będzie wyniesiona, co stanowi element uspokojenia ruchu. Ul. Farysa docelowo będzie drogą dojazdową na teren MPWiK. Ruch rowerowy na ulicach Prozy jak i Farysa powinien odbywać się na zasadach ogólnych. Projekt przewiduje szerokość ścieżki na 2,50m

Projekt TMP nie zakłada wprowadzenia ruchu rowerowego z ul. Farysa w projektowaną ścieżkę rowerową. Połączenie takie należy zapewnić zgodnie wykorzystując do tego celu wyniesiony przejazd rowerowy. Szczegóły proponowanego rozwiązania przedstawiono w dalszej części niniejszego opracowania.

C. Odcinek alternatywny poprowadzony wzdłuż skarpy łącznicy istniejącego węzła i wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego do wysokości Stadionu KS Hutnik



Fot. 49 – Mapa tras rowerowych (ul.Prozy/ul.Farysa)



Fot. 50 – Wylot ul. Prozy



Fot. 51 – Ul. Farysa – ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C]



Fot. 52 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C] (widok w stronę ul. Farysa)



Fot. 53 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C]



Fot. 54 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego [C]

### Stan istniejący:

Od węzła Wybrzeża Gdyńskiego z ul. Prozy zaczyna się ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej. Istniejąca ścieżka rowerowa w tym rejonie przebiega wzdłuż wschodniej krawędzi Wisłostrady i dalej wzdłuż trasy w kierunku południowym (Fot. 51, 52, 53). Na tym odcinku ścieżka ma 2,50m szerokości i często charakteryzuje się zniszczoną nawierzchnią z ubytkami i spękaniem poprzecznymi i podłużnymi (Fot. 53, 54). Nawierzchnia w wielu miejscach jest zanieczyszczona ziemią i liśćmi (Fot. 54), w zagłębieniach powstają zastoiska wody. Na odcinku około 150 m następuje rozdzielanie ścieżki rowerowej od chodnika.

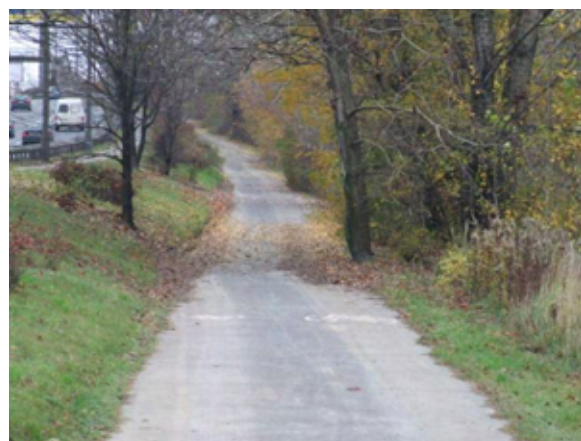
### Uwagi:

Rozwiązanie to, w świetle istniejącego projektu węzła Trasy Mostu Północnego, powinno być brane pod uwagę jako tymczasowe. W przypadku wcześniejszej realizacji NSR niż TMP należy odcinkowo uzupełnić zniszczone fragmenty nawierzchni.

9. Odcinek od kładki na wysokości stadionu KS Hutnik do estakad bielańskich



Fot. 55 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdynskiego [9]



Fot. 56 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdynskiego [9]



Fot. 57 – Stan nawierzchni ścieżki



Fot. 58 – Estakada bielańska – Wybrzeże Gdyńskie

### Stan istniejący:

Istniejąca ścieżka rowerowa w tym rejonie przebiega wzdłuż wschodniej krawędzi Wisłostrady i dalej wzdłuż trasy w kierunku południowym (Fot. 55, 56). Na tym odcinku ścieżka często charakteryzuje się zniszczoną nawierzchnią (ubytki spękania poprzeczne, podłużne, siatkowe - Fot. 57) oraz roślinnością w skrajni (Fot. 56). Ścieżka ma 3,0m szerokości. Nawierzchnia w wielu miejscach jest zanieczyszczona ziemią i liśćmi (Fot. 56), w zagłębieniach powstają zastoiska wody.

W chwili realizowania opracowania na odcinku wzdłuż estakad bielańskich trwały ostatnie prace budowlane. Na czas remontu estakad, drogi rowerowe zostały rozebrane (Fot. 58).

Wykonawca prac budowlanych został zobowiązany do odtworzenia pierwotnego przebiegu ciągów pieszych i rowerowych.

### Uwagi:

Nawierzchnia ścieżki niemal na całym dostępnym odcinku kwalifikuje się do wymiany ze względu na jej fatalny stan techniczny. W miejscu zastoiska wody (Fot. 56) należy skorygować niweletę trasy rowerowej w celu zlikwidowania miejsca gromadzenia się wody. Należy usunąć roślinność wchodzącą w skrajnię rowerową (Fot. 56).

Projektowany NSR na tym odcinku występuje zarówno jako wydzielona ścieżka rowerowa jak i ciąg pieszo-rowerowy na innym fragmencie. Szerokość drogi rowerowej powinna wynosić 3,0m

10. Odcinek wzdłuż estakad bielańskich



Fot. 59 – Przestrzeń pomiędzy filarami estakady



Fot. 60 – Pierwotna lokalizacja ścieżki





Fot. 61 – Przyczółek południowy estakady



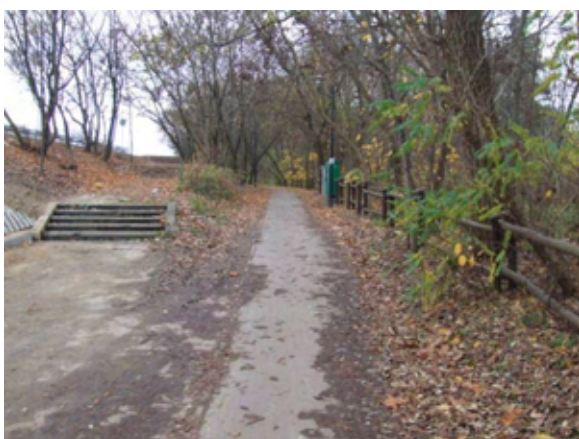
Fot. 62 – Przejazd pod przyczółkiem do ul. Pergaminów



Fot. 63 – Skrzyżowanie ul. Dewajtis i ul. Pergaminów



Fot. 64 – Skrzyżowanie ul. Dewajtis i ul. Pergaminów



Fot. 65 – Skrzyżowanie ul. Dewajtis i ul. Pergaminów – trasa niebieskiego szlaku rowerowego



Fot. 66 – Wyjazd na poziom ulicy od strony Wisły

### **Stan istniejący:**

Na długości budowy estakady Wybrzeża Gdyńskiego (Fot. 58 – 61), planowane jest odtworzenie pierwotnego przebiegu ścieżki po stronie wschodniej Wisłostrady (drogi rowerowej o nawierzchni bitumicznej, szerokości 3,0m)

Droga rowerowa w rejonie ul. Dewajtis obecnie przebiega przy przyczółku estakady i dalej przecina ul. Pergaminów i biegnie w stronę Kępy Potockiej.

### **Uwagi:**

Aktualnie przygotowany jest przez firmę B.P. Metroprojekt projekt połączenia ul. Dewajtis z Wybrzeżem Gdyńskim, według którego ustalony jest przebieg dróg rowerowych w rejonie ul. Dewajtis.

Na długości estakad bielańskich pożądanym jest poprowadzenie drogi rowerowej pomiędzy filarami pod wschodnią estakadą (Fot. 59) oraz w rejonie ul. Dewajtis rozdzielenie ścieżki rowerowej na dwie po obu stronach Wisłostrady. Wykonawca remontu estakad zobowiązany jest do odtworzenia pierwotnego przebiegu dróg rowerowych w tym rejonie, co dyskwalifikuje możliwość realizacji pożądanego przebiegu.

Projektowany NSR na tym odcinku występuje zarówno jako wydzielona ścieżka rowerowa jak i ciąg pieszo-rowerowy na innym fragmencie.

## **D. Odcinek od ul. Dewajtis do KS „Spójnia” po zachodniej stronie Wisłostrady**

### **Stan istniejący:**

Obecnie Szlak Wisły biegnie od ul. Dewajtis do KS „Spójnia” po zachodniej stronie Wisłostrady. W sezonie letnim szlak jest często uczęszczany z racji atrakcyjnego przebiegu przez Kępę Potocką.

### **Uwagi:**

Aktualnie przygotowany przez B.P. Metroprojekt projekt połączenia ul. Dewajtis z Wybrzeżem Gdyńskim przewiduje poprowadzenie odcinka ścieżki rowerowej w stronę Kępy Potockiej na estakadzie długości 170m. Alternatywnym do projektowanego NSR połączeniem rejonu ul. Dewajtis i KS „Spójnia” jest odcinek [D], który w wielu miejscach, podobnie jak NSR wymaga technicznej rewitalizacji.

11. Odcinek od ulicy Dewajtis do Trasy Armii Krajowej



Fot. 67 – Odcinek od ul. Dewajtis



Fot. 68 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego



Fot. 69 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego – zieleń w skrajni ścieżki



Fot. 70 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego – zieleń w skrajni ścieżki



Fot. 71 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego – pęknięcia i fałdy poprzeczne



Fot. 72 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego – pozostałość po maszcie latarni



Fot. 73 – Dojazd do piaskarni



Fot. 74 – Dojazd do piaskarni



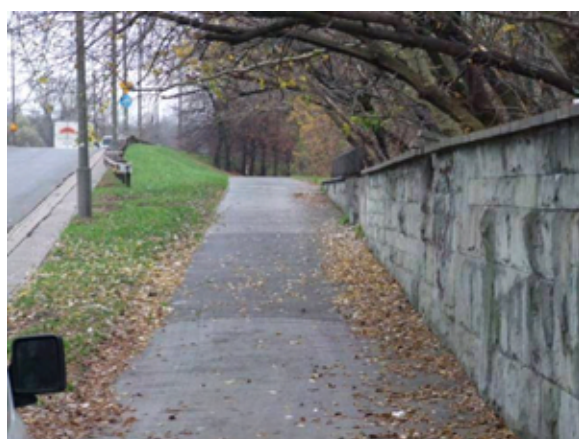
Fot. 75 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego



Fot. 76 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego



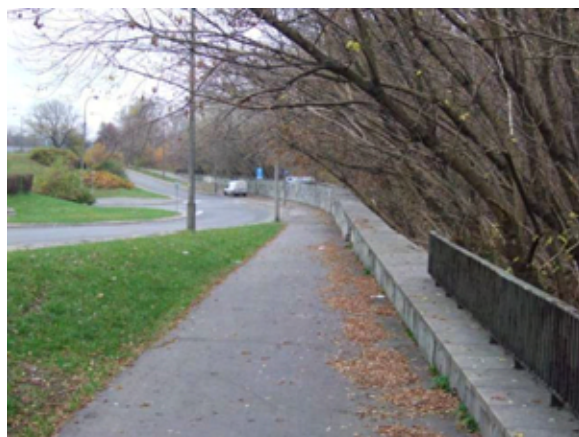
Fot. 77 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego



Fot. 78 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego – na wysokości ul. Gwiaździstej



Fot. 79 – Węzeł - ul. Gwiaździsta



Fot. 80 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego – na wysokości ul. Gwiaździstej



Fot. 81 – Zapadnięta nawierzchnia przy wlocie do kanału w rejonie węzła „Gwiaździsta”



Fot. 82 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego pomiędzy ul. Gwiaździstą a mostem Grota-Roweckiego



Fot. 83 – Pomiar szerokości ścieżki – 3,0m



Fot. 84 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynńskiego pomiędzy ul. Gwiaździstą a mostem Grota-Roweckiego

#### Stan istniejący:

Odcinek od ul. Dewajtis ma słabej jakości nawierzchnię bitumiczną o szerokości 2,5 – 3,0m. Często na tym odcinku w skrajnię rowerową wchodzi roślinność (Fot. 69, 70). Zdarzają się zastoiska wody oraz liczne spękania i nierówności nawierzchni (Fot. 71, 77, 80). Na tym odcinku ścieżkę przecinają ukośnie wjazd i wyjazd z piaskarni (Fot. 72), których jezdnie ograniczone są w wysokimi, nieprzyjaznymi dla rowerzystów krawężnikami. Stan tego odcinka jest zadowalający jednak występują odcinki wymagające naprawy.

#### Uwagi:

Na tym odcinku zaleca się wymianę zniszczonych fragmentów nawierzchni. Należy usunąć roślinność wchodzącą w skrajnię drogi. Przejazd przez wjazd i wyjazd z piaskarni należy oznakować oraz zastosować krawężniki obniżone lub wyniesione przejazdy rowerowe. Należy wzmocnić fragment rozmytej skarpy przy przejeździe (Fot. 73) oraz naprawić zapadniętą nawierzchnię przy wlocie do kanału (Fot. 81).

W rejonie węzła „Gwiaździsta” zaleca się realizację dodatkowego połączenia rowerowego NSR z drogą rowerową usytuowaną po zachodniej stronie Wisłostrady.

Projektowany NSR na tym odcinku występuje jako ciąg pieszo-rowerowy.

12. Odcinek w rejonie węzła Trasy Armii Krajowej



Fot. 85 – Układ ścieżek na wysokości Mostu Grota-Roweckiego



Fot. 86 – Układ ścieżek na wysokości Mostu Grota-Roweckiego



Fot. 87 – Szerokość ścieżki przed mostem Grota-Roweckiego



Fot. 88 – Ścieżka pod przyczółkiem mostu Roweckiego

### Stan istniejący:

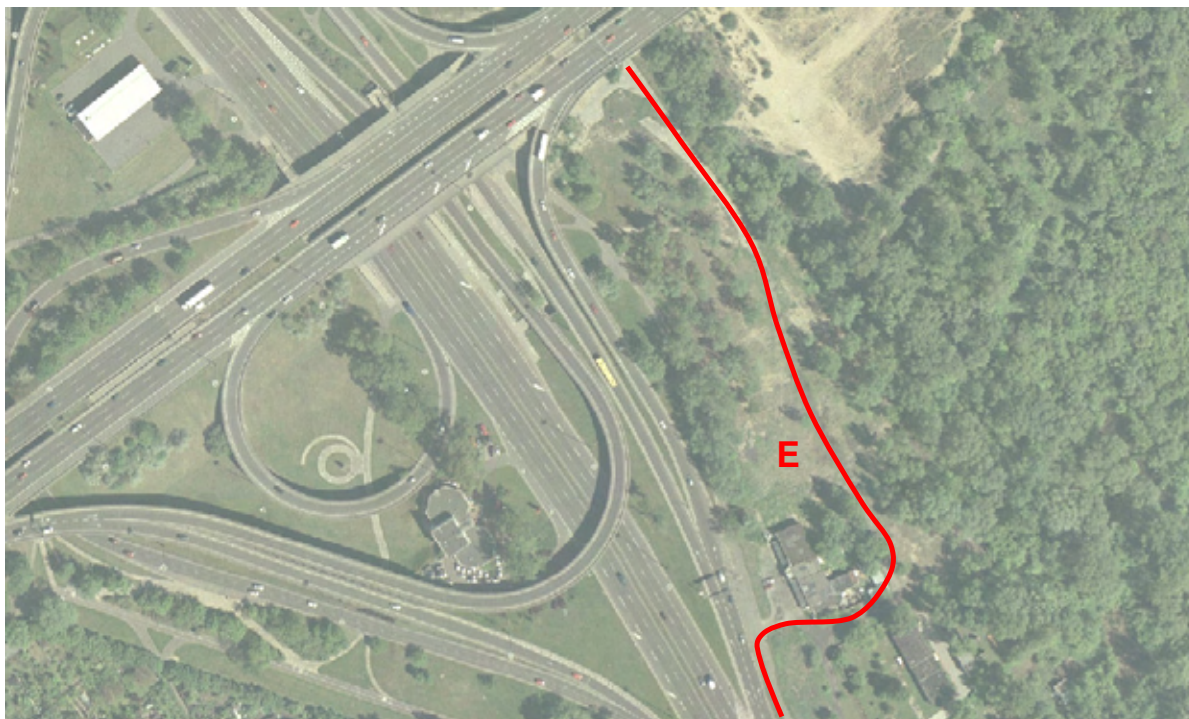
Przed mostem Grota-Roweckiego, odcinek ciągu pieszo-rowerowego rozszerza się i przechodzi w jezdnię techniczną o szerokości 5,0m o nawierzchni bitumicznej (Fot. 87). Nawierzchnia na odcinku do mostu jest w dobrym stanie technicznym natomiast odcinek pod mostem wymaga naprawy.

### Uwagi:

Obecnie na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przygotowywany jest projekt przebudowy Trasy Armii Krajowej (TAK), w którego skład wchodzi węzeł drogowy z Wisłostradą. W ramach modernizacji zmieni się między innymi układ dróg rowerowych w obrębie węzła. Wykonawca dokumentacji projektowej nie przewiduje drogi rowerowej usytuowanej na południe od TAK, wzdłuż wschodniej krawędzi Wisłostrady.

Obecnie zaleca się pozostawienie stanu istniejącego na tym odcinku.

### E. Odcinek od mostu Trasy Armii Krajowej do pierwszych zabudowań







Fot. 89 – Urwany fragment bitumicznej drogi dojazdowej



Fot. 90 – Droga gruntowa od mostu Grota-Roweckiego



Fot. 91 – Droga gruntowa od mostu Grota-Roweckiego



Fot. 92 – Zniszczony fragment nawierzchni bitumicznej



Fot. 93 – Dojazd do zabudowań



Fot. 94 – Szutrowy wyjazd na odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego

### Stan istniejący:

Droga techniczna o nawierzchni bitumicznej po stronie południowej TAK przechodzi w drogę gruntową (Fot. 90 - 93), na której miejscami występują stare, zniszczone odcinki o nawierzchni bitumicznej. Droga łączy się na wysokości serwisu rowerowego (Fot. 94) z chodnikiem usytuowanym wzdłuż Wisłostrady. Odcinek [E] jest w złym stanie technicznym.

### Uwagi:

Odcinek [E] jest alternatywą dla prowadzonego wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego. Stan istniejący nie pozwala na zaadoptowanie tego odcinka pod ruch rowerowy ze względu na jego zły stan techniczny. Ze względu na brak przyjaznego rowerzystom i pieszym zagospodarowania terenu wokół węzła z TAK, zaleca się poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż wschodniej krawędzi Wisłostrady [13] w sposób, który zapewni użytkownikowi poczucie bezpieczeństwa.

W chwili zagospodarowania terenów zielonych pomiędzy TAK i Centrum Olimpijskim lepszym rozwiązaniem będzie odsunięcie NSR od jezdni Wisłostrady [13] i przeprowadzenie trasy rowerowej bliżej brzegu Wisły.

### 13. Odcinek od węzła Trasy Armii Krajowej do Centrum Olimpijskiego





Fot. 95 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego



Fot. 96 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego



Fot. 97 – Zniszczona nawierzchnia ścieżki – przejazd trawnikiem



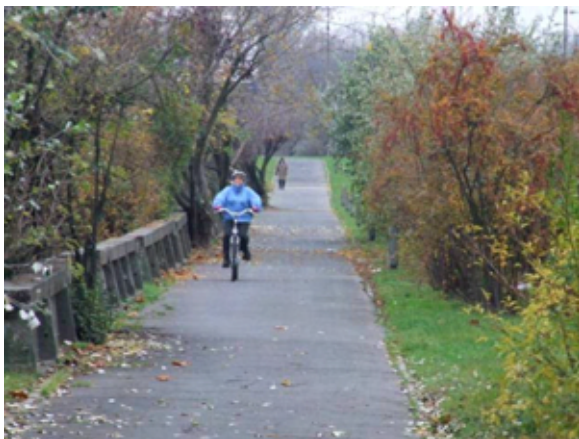
Fot. 98 – Zniszczona nawierzchnia ścieżki



Fot. 99 – Zniszczenia nawierzchni ścieżki



Fot. 100 – Zniszczenia nawierzchni ścieżki



Fot. 101 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego



Fot. 102 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdynińskiego - fragment dobrej nawierzchni

### Stan istniejący:

Chodnik o nawierzchni bitumicznej wzdłuż Wisłostrady o szerokości ok. 2,5 – 3,0m odcinkowo jest w bardzo złym stanie technicznym (Fot. 97–100). Odcinek do Centrum Olimpijskiego (7+400 do 8+100) jest w stanie zadowalającym z niewielkimi ubytkami i nierównościami. Wzdłuż ciągu pojawiają się nieregularnie maszty starych, nieczynnych latarni.

### Uwagi:

Znaczna część odcinka [13] jest elementem dokumentacji projektowej wykonywanej przez:

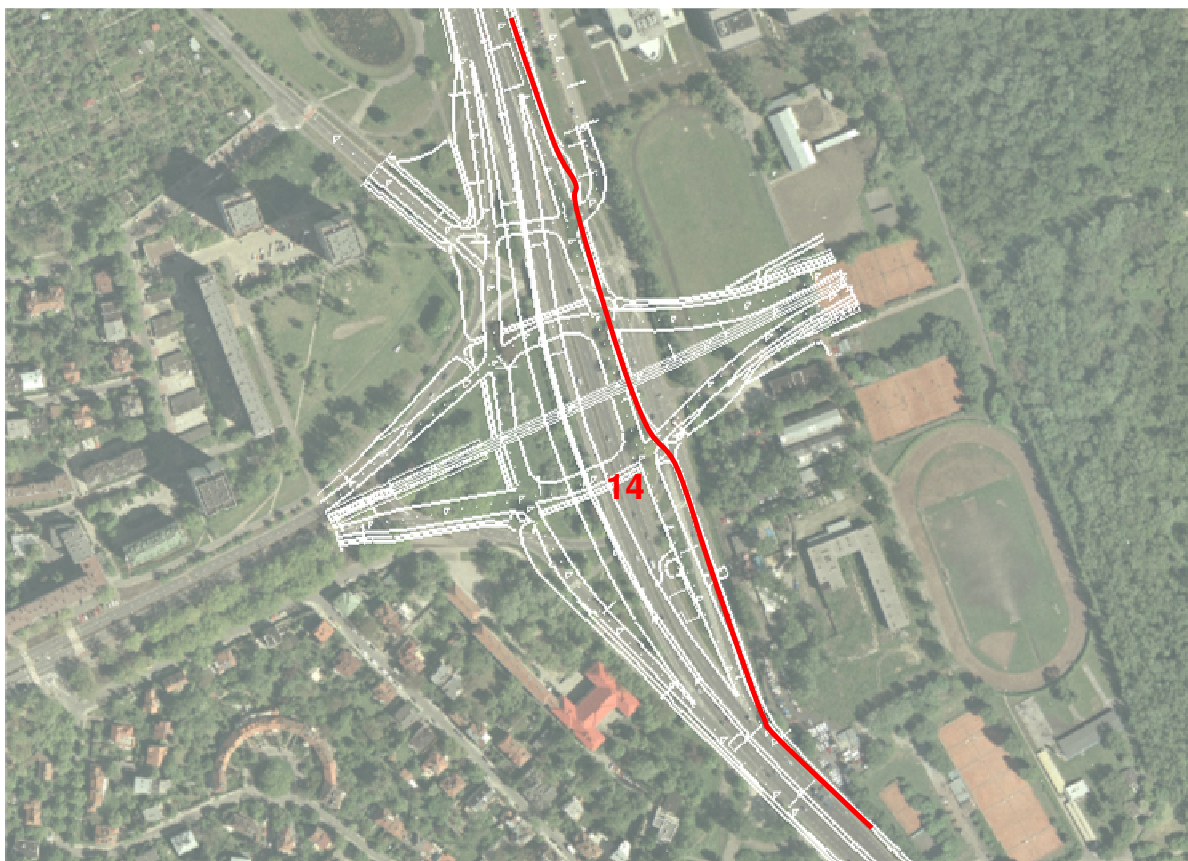
- Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. pt. „*Studium projektu budowlanego dostosowania Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8 na odc. Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie – ul. Piłsudskiego w Markach, oraz*
- Systra S.A Oddział w Polsce pt: „*Budowa Trasy „Kraśińskiego” na odcinku Pl. Wilsona – ul. Budowlana wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym – odcinek ul. Jagiellońska – ul. Budowlana.*

Dokumentacja związana z przebudową Trasy Armii Krajowej nie zawiera projektu drogi rowerowej na odcinku [13] natomiast dokumentacja związana z budową Trasy Mostu Kraśińskiego zawiera projekt drogi rowerowej, co sprawia, że bezpośrednie połączenie obu dokumentacji niemal stykających się w rejonie Centrum Olimpijskiego jest niemożliwe i wymaga korekty.

Nawierzchnia na odcinku 100 metrów (7+150 – 7+250) wymaga gruntownej przebudowy ze względu na jej bardzo zły stan techniczny (Fot. 97-100). Na pozostałym odcinku należy fragmentarycznie naprawić niewielkie ubytki w nawierzchni.

W chwili zagospodarowania terenów zielonych pomiędzy TAK i Centrum Olimpijskim lepszym rozwiązaniem będzie odsunięcie NSR od jezdni Wisłostrady [13] i przeprowadzenie trasy rowerowej bliżej brzegu Wisły.

14. Odcinek od Centrum Olimpijskiego do KS „Spójnia”



Fot. 103 – Odcinek od Centrum Olimpijskiego do ul. Krasieńskiego (niewielkie spękania siatkowe nawierzchni)



Fot. 104 – Przejazd przez ulicę dojazdową do Centrum Olimpijskiego (włączenie w ścieżkę biegnącą wzdłuż ul. Gwiazdziejstaj)



Fot. 105 – Przejazd przez ulicę dojazdową do Centrum Olimpijskiego – odwrotne oznakowanie



Fot. 106 – Przejazd przez ulicę dojazdową do Centrum Olimpijskiego – odwrotne oznakowanie



Fot. 107 – Włączenie ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Gwiaździstej



Fot. 108 – Odcinek wzdłuż łącznicy (węzeł – ul. Krasieńskiego)



Fot. 109 – Odcinek wzdłuż łącznicy (węzeł – ul. Krasieńskiego) – przejazd za wiatą przystanku



Fot. 110 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego (węzeł – ul. Krasieńskiego)



Fot. 111 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego na wysokości K.S. Spójnia – zmiana nawierzchni

### **Stan istniejący:**

Odcinek od Centrum Olimpijskiego do ul. Krasińskiego ma nawierzchnię bitumiczną, szerokości 2,0-2,5m, usytuowany wzdłuż łącznic węzła drogowego (Fot. 103). Na całej długości odcinka [14] stan nawierzchni jest zadowalający, lecz dla poprawy komfortu podróżowania wymaga naprawy. Nawierzchnia w wielu miejscach jest spękana (Fot. 103) oraz występują progi poprzeczne i uskoki na drodze o wysokości powyżej 1 cm (Fot. 104, 108, 110). NSR na tym odcinku w trzech miejscach przecinają jezdnię. Krawężniki na przejazdach są w niewystarczającym stopniu obniżone (Fot. 104). Na odcinku ok. 75m występuje niewielki uskok podłużny (Fot. 110, 111).

Widoczne na Fot. 105 i 106 oznakowanie poziome ścieżki namalowane jest niewłaściwie (w kierunku odwrotnym do kierunku jazdy).

Na wysokości ul. Krasińskiego Szlak Wisły przebiegający przez Kępę Potocką przechodzi z powrotem na wschodnią stronę Wybrzeża Gdyńskiego (Fot. 107).

### **Uwagi:**

Odcinek [14] jest elementem dokumentacji projektowej związanej z budową Trasy Mostu Krasińskiego, którą wykonuje Systra S.A. Oddział w Polsce. Planowane drogi rowerowe w rejonie węzła mają szerokość 2,5m i umożliwiają podróż wzdłuż wszystkich łączących się w węzle dróg.

Regularne pęknięcia siatkowe (Fot. 103) nawierzchni świadczą, że najprawdopodobniej na odcinku od Centrum Olimpijskiego do wysokości ul. Krasińskiego została ona położona na płytkach chodnikowych. Nawierzchnia odcinka wymaga naprawy w celu podwyższenia komfortu i bezpieczeństwa ruchu. Ponadto należy zadbać o prawidłową organizację ruchu.

15. Odcinek od KS „Spójnia” do bulwaru nad Wisłą



Fot. 112 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia (szerokość 2m)



Fot. 113 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia





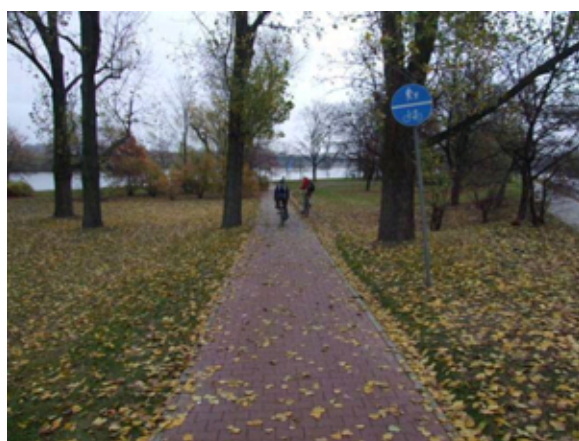
Fot. 114 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia



Fot. 115 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia



Fot. 116 – Ścieżka rowerowa na wysokości K.S. Spójnia



Fot. 117 – Ciąg pieszo-rowerowy w stronę Wisły



Fot. 118 – Chodnik w stronę bulwaru uczęszczany przez rowerzystów – połączenie ze ścieżką po trawniku

### Stan istniejący:

Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego na wysokości KS „Spójnia” na długości ok. 330m na nawierzchnię z kostki betonowej o szerokości 2,0m (Fot. 112-116). Stan nawierzchni jest dobry, z odcinkami wymagającymi naprawy. Na odcinku około 60m, w terenie zielonym za KS „Spójnia” ścieżka rowerowa przechodzi w ciąg pieszo-rowerowy (Fot. 118) o nawierzchni częściowo z kostki betonowej i z płyt chodnikowych, który prowadzi do bulwarowej ścieżki rowerowej (Fot. 118). Stan nawierzchni tego fragmentu jest niezadowolający.

### Uwagi:

Nawierzchnia z kostki jest w stanie dobrym i wymaga jedynie sporadycznych napraw nierówności. Postulowana jest jednak jej wymiana na nawierzchnię bitumiczną. Ze względu na lokalne ograniczenia terenowe poszerzenie drogi rowerowej do minimalnej postulowanej szerokości 3,0m nie jest możliwe. Zaleca się poszerzenie drogi rowerowej o 0,5m (do szerokości, co najmniej 2,5m) w kierunku jezdnii Wisłostrady i odseparowanie ciągu pieszego i rowerowego od ulicy barierą ochronną. Wspólny odcinek pieszo-rowerowy (Fot. 117) należy przekształcić w dwa rozdzielone zielenią ciągi: pieszy i rowerowy. Niezbędna jest korekta rozwiązania geometrycznego w miejscu połączenia dróg rowerowych (Fot. 118). Brak łuku w miejscu połączenia ścieżek uniemożliwia obecnie płynny przejazd.

## F. Odcinek od Centrum Olimpijskiego do bulwaru nad Wisłą (na tyłach KS Spójnia)

### F1. Odcinek na tyłach Centrum Olimpijskiego





Fot. 119 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego – fragment dobrej nawierzchni



Fot. 120 – Teren na tyłach Centrum Olimpijskiego – fragment nawierzchni bitumicznej

F2. Odcinek na tyłach KS Spójnia

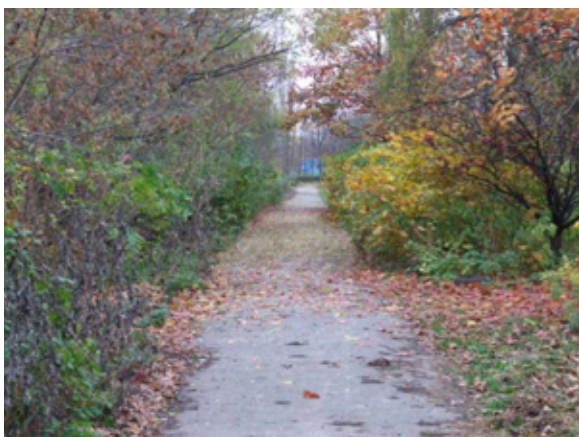




Fot. 121 – Teren na tyłach Centrum Olimpijskiego – fragment nawierzchni bitumicznej



Fot. 122 – Teren na tyłach K.S. Spójnia – fragment zniszczonej nawierzchni bitumicznej



Fot. 123 – Teren na tyłach K.S. Spójnia – fragment zniszczonej nawierzchni bitumicznej



Fot. 124 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia – szerokość 3m



Fot. 125 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia



Fot. 126 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia (część południowa – warsztaty, magazyny)



Fot. 127 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia (część południowa – warsztaty, magazyny)



Fot. 128 – Ścieżka na tyłach K.S. Spójnia (część wygradzona, dalej widok w stronę południową na bulwar)

**F3. Odcinek od początku bulwaru wiślanego (KS „Spójnia”) do połączenia z wariantem [15]**





Fot. 129 – Początek ścieżki równoległej do bulwaru (za K.S. Spójnia)



Fot. 130 – Nawierzchnia zniszczona przez korzenie drzewa

### Stan istniejący:

Odcinek [F] alternatywny do [14] i [15] jest podzielony na 3 części z uwagi na zróżnicowanie istniejącej nawierzchni.

Odcinek [F1] połączony jest z odcinkiem [13] w rejonie pikietaża 8+000. [F1] przecina teren zielony i kieruje się na tyły Centrum Olimpijskiego. Obecnie teren ten jest „pocięty” gęstą siatką dróg gruntowych.

Odcinek [F2] poprowadzony jest wzdłuż KS „Spójnia” od strony Wisły. Zaczyna się bramą na teren klubu (Fot. 120, 121). Całość odcinka poprowadzona jest starą, zniszczoną, zarośniętą ścieżką szerokości 3,0m o nawierzchni bitumicznej. [F2] w całości znajduje się na terenie klubu sportowego, który w chwili obecnej jest ogrodzony i nie jest ogólnodostępny przez całą dobę.

Odcinek [F3] łączy się w rejonie pikietaża 9+200 z istniejącą ścieżką bulwarową i z wariantem [15]. Obecnie nie ma możliwości wjazdu na terenie KS „Spójnia” od strony bulwaru Wiślanego. Nawierzchnia istniejącej na tym odcinku ścieżki jest w fragmentarycznie w stanie krytycznym (Fot. 130).

### Uwagi:

Odcinek [F1] należy wytyczyć przez teren przed Centrum Olimpijskim. Droga rowerowa powinna mieć szerokość, co najmniej 3,0m i nawierzchnię bitumiczną. Nawierzchnia odcinka [F2] kwalifikuje się do naprawy. Odcinek [F3] wymaga pełnej przebudowy. Ogrodzony teren klubu sportowego wymaga udostępnienia i realizacji połączenia wzdłuż wyremontowanego bulwaru (Fot. 128).

Odcinek F należy rozpatrywać jako alternatywę ciągu wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego w przypadku możliwości udostępnienia terenu KS „Spójnia” przez całą dobę. Z powodu prowadzonej na tym terenie działalności zarówno sportowej jak i gospodarczej, obecnie nie jest to możliwe, ale realne do w przypadku porozumienia pomiędzy Urzędem m.st. Warszawy i KS „Spójnia” Warszawa. Przy obecnym zagospodarowaniu, tereny na tyłach KS Spójnia nie są atrakcyjne dla ruchu rowerowego. Nawierzchnia odcinka F wymaga gruntownej przebudowy.

16. Odcinek od początku ścieżki bulwarowej do budynku baru przed Mostem Gdańskim



Fot. 131 – Ścieżka rowerowa wzdłuż bulwaru - szerokość 2m



Fot. 132 – Pęknięcia nawierzchni ścieżki





Fot. 133 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – krzewy w skrajni, zastoiska wody



Fot. 134 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru



Fot. 135 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – skrót przedpięciem



Fot. 136 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – skrót przedpięciem



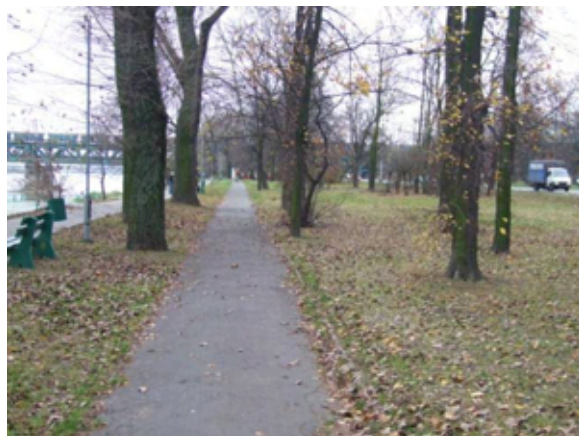
Fot. 137 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru



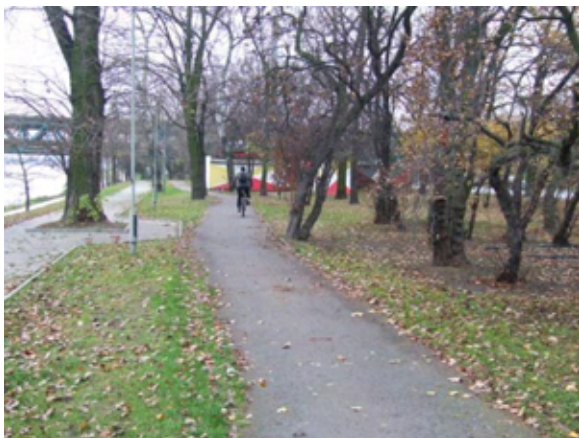
Fot. 138 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru



Fot. 139 – Nawierzchnia zniszczona przez korzenie drzewa



Fot. 140 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru



Fot. 141 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru



Fot. 142 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru



Fot. 143 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru – przejazd na tyłach baru – szerokość 2m

### Stan istniejący:

Odcinek [16] NSR poprowadzony terenem zielonym wzdłuż bulwaru [16] ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości 2,0m. Nawierzchnia odcinka jest słabej jakości. Występują na niej częste pęknięcia (Fot. 132) oraz pofałdowania spowodowane działaniem korzeni drzew (Fot. 139). Stan techniczny nawierzchni jest niezadowalający. Ścieżka oddzielona jest zieleńcem od chodnika.

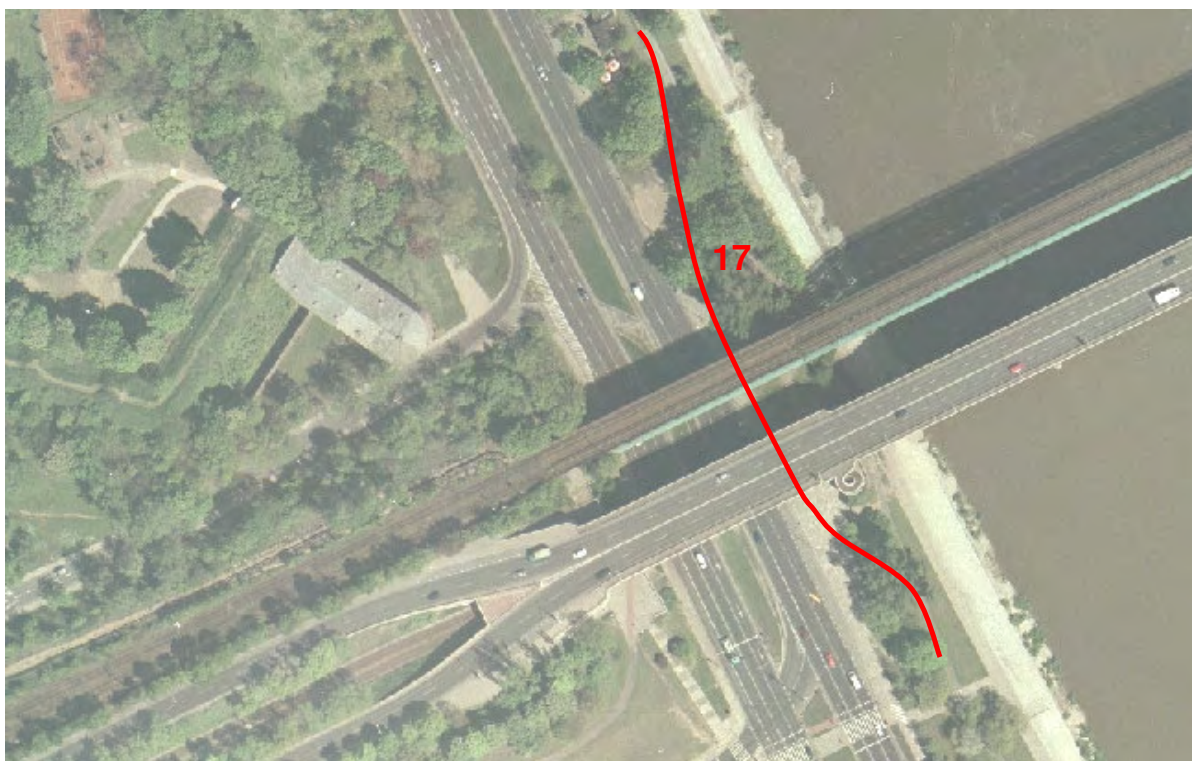
Na wysokości pikietaża 9+450 znajduje się uczęszczany przez rowerzystów przepiór, który jest wykorzystywany jako skrót (Fot. 135, 136). Wzdłuż bulwaru na tym odcinku stoją maszty starych, nieczynnych latarni.

### Uwagi:

Teren, przez który poprowadzona jest ścieżka jest uczęszczany i atrakcyjny dla turystyki zarówno pieszej jak i rowerowej, o czym świadczy natężenie rzędu 220 r/przekrój/godzinę. Aby zapewnić pożądaną na tym odcinku szerokość 4,0m należy w rejonie pikietaża 9+700 rozdzielić ścieżkę na dwa kierunki z uwagi na niewystarczający prześwit pomiędzy drzewami (Fot. 137, 138, 140).

Odcinek przy barze (Fot. 143) ze względu na lokalne ograniczenie terenowe należy poszerzyć do szerokości, co najmniej 3,0m kosztem pasa pomiędzy pieszą promenadą a ścieżką (stoją na nim maszty zniszczonych latarni).

### 17. Odcinek od budynku baru przed Mostem Gdańskim do ul. Wenedów





Fot. 144 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru przed Mostem Gdańskim – wzdłuż muru przeciwpowodziowego



Fot. 145 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego – ul. Wenedów

### Stan istniejący:

Pomiędzy budynkiem baru a Mostem Gdańskim znajduje się mur, jako część zabezpieczenia przeciwpowodziowego. Obecnie poprowadzona ścieżka biegnie pod mostem Gdańskim (z lewej strony, widocznego na Fot. 144 filaru mostu). Chodnik od strony Wisłostrady ma nawierzchnię z płyt chodnikowych (Fot. 145).

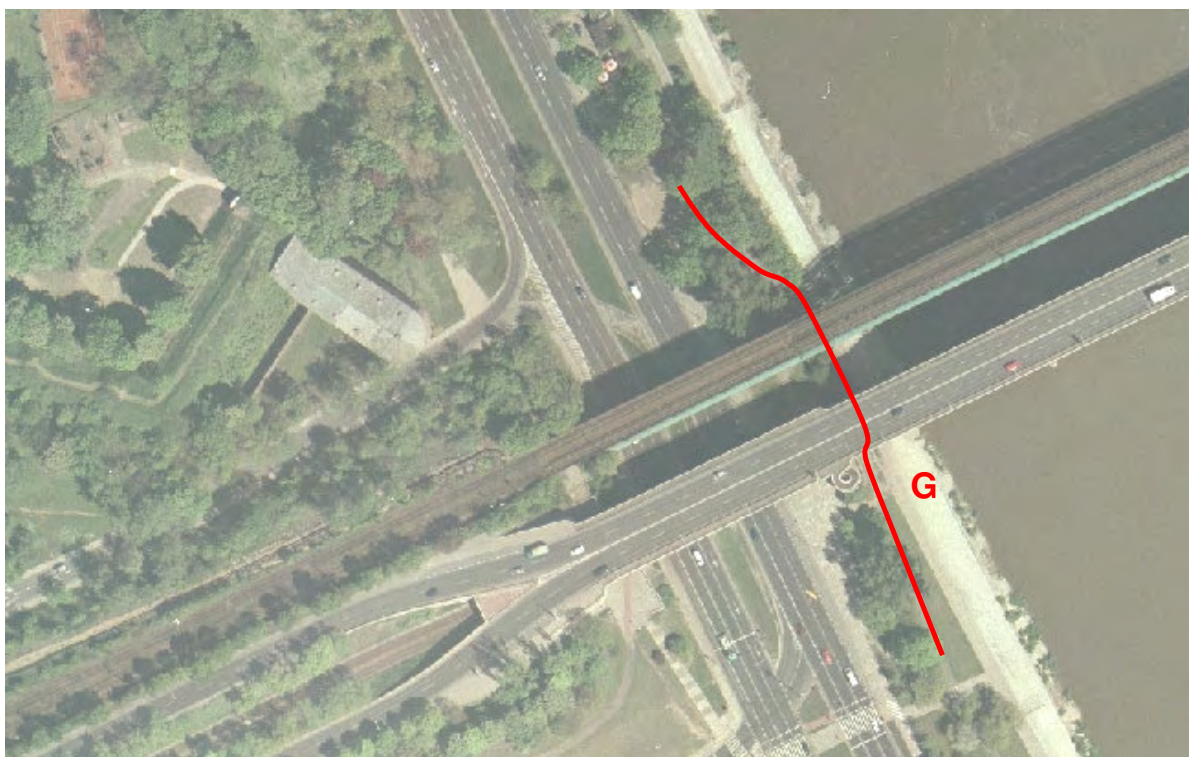
### Uwagi:

Koncepcja zakłada poprowadzenie ścieżki NSR z prawej strony filaru mostu (od strony Wisłostrady) ponad murem zabezpieczenia przeciwpowodziowego (Fot. 144) i między drzewami. Przekroczenie muru zabezpieczającego przed powodzią wymaga uzgodnienia proponowanego rozwiązania z odpowiednimi urzędami odpowiedzialnymi za umocnienia przeciwpowodziowe.

Ścieżkę o nawierzchni bitumicznej, szerokości 4,0m należy przeprowadzić za widocznym na Fot. 145 przystankiem i połączyć ją z istniejącym odcinkiem wzdłuż bulwaru na wysokości ul. Wenedów.

Zaleca się wykonanie bezpośredniego połączenia z drogą rowerową na Moście Gdańskim za pomocą pochylni. Postuluje się także wykonanie wjazdu na Most Gdański (poziom, na którym występuje droga rowerowa) oraz połączenia rowerowego z południowym chodnikiem ul. Słomińskiego niezależnie od realizacji bezpośredniej pochylni na Most Gdański.

G. Odcinek pod Mostem Gdańskim



Fot. 146 – Odcinek przed Mostem Gdańskim – wzdłuż muru przeciw-powodziowego



Fot. 147 – Przejazd pod Mostem Gdańskim (ograniczona krzewami widoczność przejazdu)

### Stan istniejący:

Obecnie poprowadzona ścieżka biegnie pod Mostem Gdańskim (z lewej strony widocznego na Fot. 144 filaru mostu). Przebieg ten, choć dziś funkcjonujący, rozpatrywany jest jako alternatywny ze względu na lokalne ograniczenia terenowe. Niewielka przestrzeń oraz niewystarczająca widoczność czynią to miejsce nieprzyjaznym dla rowerzysty. W skrajni rowerowej występuje drzewo oraz krzewy. Szerokość ścieżki wynosi 2,0m. Ścieżka oddzielona jest zieleńcem od chodnika.

### Uwagi:

Realizacja tego wariantu wymaga poprawy geometrii ścieżki przed mostem i usunięcia roślinności w celu poprawy widoczności. Wariant ten, z racji niedostatecznej ilości miejsca pozwoli na poszerzenie ścieżki do wymaganej szerokości jedynie kosztem chodnika. Odcinek wymaga wymiany zniszczonej nawierzchni.

### 18. Odcinek od ul. Wenedów do połączenia z betonową promenadą pieszą





Fot. 148 – Przejazd przez Wybrzeże Gdańskie – ul. Wenedów



Fot. 149 – Przejazd przez Wybrzeże Gdańskie – ul. Wenedów



Fot. 150 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego – ul. Wenedów



Fot. 151 – Skrót przez trawnik uczęszczany przez rowerzystów



Fot. 152 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego – krzewy w skrajni ścieżki



Fot. 153 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego



Fot. 154 – Odcinek wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego



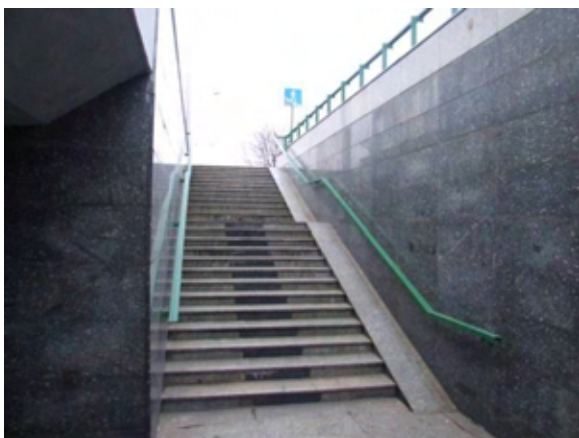
Fot. 155 – Przejście przy ul. Sanguszki



Fot. 156 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki



Fot. 157 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki



Fot. 158 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki



Fot. 159 – Przejście podziemne przy ul. Sanguszki

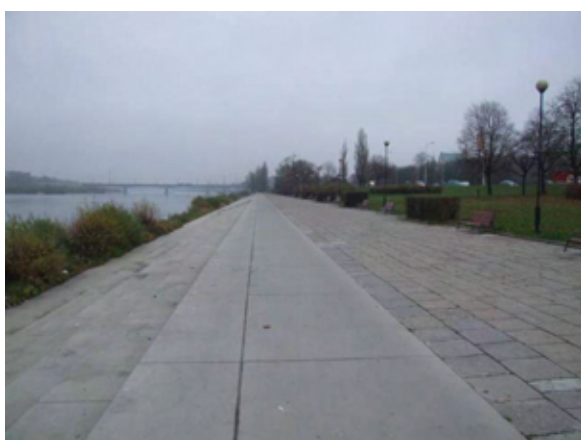




Fot. 160 – Przejście przy ul. Sanguszki



Fot. 161 – Przejście przez ścieżkę



Fot. 162 – Bulwar na wysokości ul. Sanguszki



Fot. 163 – Ścieżka wzdłuż bulwaru – ograniczona widoczność

#### Stan istniejący:

Odcinek poprowadzony wzdłuż bulwaru ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości 2,5m (niektóre fragmenty są szersze - Fot. 152) z licznymi śladami remontów oraz roślinnością wchodzącą w skrajnię (Fot. 152). Na Fot. 150 widoczny jest przedpeł wchodzący w ciąg istniejącej ścieżki. Ścieżka rowerowa prowadząca ulicą Wenedów łączy się na tej wysokości ze ścieżką wzdłuż bulwaru (Fot. 151). Newralgicznym punktem istniejącego odcinka jest widoczny na Fot. 163 zakręt na skraju bulwaru. Widoczność w tym miejscu jest ograniczona przez roślinność, a ścieżka na tym odcinku zwęża się do 2,0m szerokości.

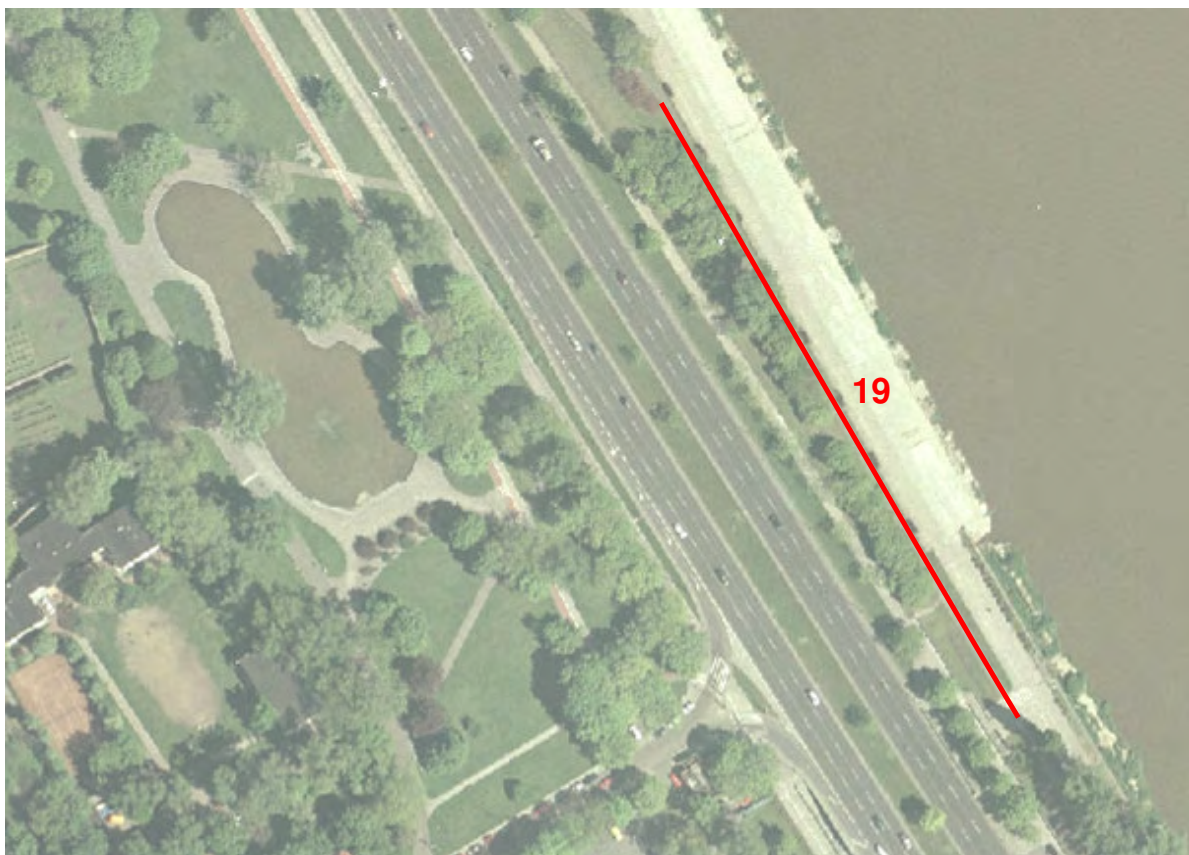
Ścieżka oddzielona jest zieleńcem od chodnika.

#### Uwagi:

Ścieżkę należy poszerzyć do szerokości 4,0m a w miejscach, gdzie okaże się to niemożliwe, postulowane jest rozdzielenie ścieżki na dwa kierunki. Nawierzchnia fragmentarycznie wymaga naprawy ubytków i spęknięć.

Zaleca się przystosowanie przejścia podziemnego przy ulicy Sanguszki dla ruchu rowerowego.

19. Odcinek wzdłuż bulwaru do wysokości przejścia podziemnego na wysokości ul. Bolesć



Fot. 164 – Odcinek wzdłuż bulwaru na wysokości Skweru I Dywizji Pancernej



Fot. 165 – Szerokość ścieżki 2,0m



Fot. 166 – Ścieżka na wysokości ul. Boleść



Fot. 167 – Bulwar na wysokości ul. Boleść



Fot. 168 – Ścieżka na wysokości ul. Boleść – zmiana nawierzchni na przejściu dla pieszych



Fot. 169 – Zejście na bulwar na wysokości ul. Boleść



Fot. 170 – Przejście podziemne przy ul. Boleść



Fot. 171 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Boleść)

### Stan istniejący:

Ścieżka rowerowa, poprowadzona na tym odcinku, ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości 2,0m. W miejscu przejścia dla pieszych na całej szerokości nawierzchnię stanowi kostka betonowa. Stan techniczny nawierzchni jest zadowalający z małymi ubytkami i spękaniem. Ścieżka oddzielona jest zieleńcem od chodnika.

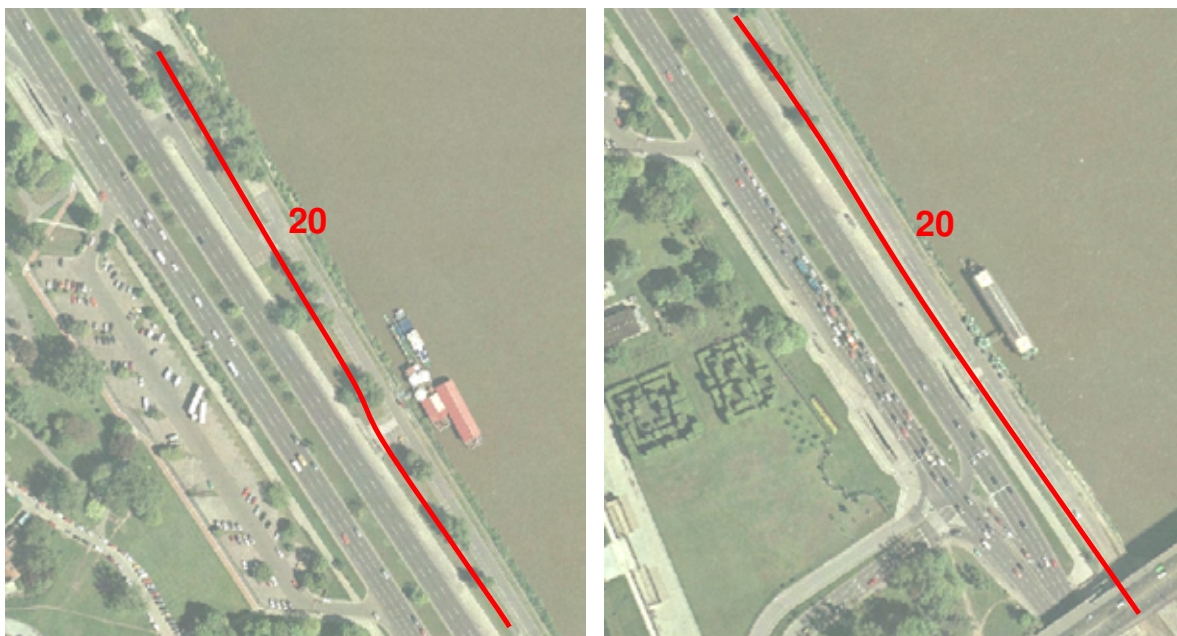
Działające latarnie wzdłuż bulwaru są mało efektywne i nie oświetlają w sposób wystarczający bulwaru wiślanego.

### Uwagi:

Postuluje się poszerzenie ścieżki do 4,0m i odnowienie jej nawierzchni. Około 200 metrowy fragment pomiędzy skarpią a rzędem latarni (Fot. 164) jest odcinkiem newralgicznym. W celu poprowadzenia w tym miejscu ścieżki o postulowanej szerokości należy zmniejszyć szerokość promenady pieszej i przesunąć maszty latarni w stronę rzeki.

Rekomenduje się przebudowę przejść podziemnych i schodów prowadzących na poziom bulwaru w celu połączenia NSR ze ścieżką „podskarpową”.

### 20. Odcinek od ul. Bolesć do Mostu Śląsko-Dąbrowskiego





Fot. 172 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Boleść)



Fot. 173 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Boleść)



Fot. 174 – Bulwar na wysokości ul. Boleść



Fot. 175 – Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Boleść



Fot. 176 – Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Boleść



Fot. 177 – Przejście dla pieszych przez zjazd na drogę techniczną (bulwar)



Fot. 178 – Zjazd na bulwar (na wysokości ul. Boleść)



Fot. 179 – Bulwar (na wysokości ul. Boleść)



Fot. 180 – Wyjście z poziomu bulwaru (przed mostem Śląsko-Dąbrowskim) – ul. Grodzka



Fot. 181 – Wyjście z poziomu bulwaru – zmiana nawierzchni na przejściu dla pieszych



Fot. 182 – Wyjście z poziomu bulwaru



Fot. 183 – Przejście podziemne na wysokości ul. Grodzkiej



Fot. 184 – Ścieżka rowerowa pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim



Fot. 185 – Ścieżka rowerowa pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim



Fot. 186 – Wyjście na poziom mostu



Fot. 187 – Ul. Grodzka



Fot. 188 – Wyjście od strony ul. Grodzkiej



Fot. 189 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Gdańskiego od strony Starego Miasta



Fot. 190 – Ścieżka rowerowa – ul. Grodzka



Fot. 191 – Przeddept do poziomu mostu



Fot. 192 – Łącznica



Fot. 193 – Ul. Grodzka – widok z mostu



Fot. 194 – Bulwar – widok z mostu



Fot. 195 – wjazd na uczęszczane przez rowerzystów umocnienie brzegu - pod Mostem Śląsko-Dąbrowskim



### Stan istniejący:

Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Bolesć ma 2,5m szerokości i nawierzchnię bitumiczną o jakości zadowalającej. Na dalszym odcinku nawierzchnia pogarsza się. W miejscach przejść dla pieszych na całej szerokości nawierzchnię stanowi kostka betonowa. Ścieżka oddzielona jest zieleńcem od chodnika.

### Uwagi:

Na odcinku do Mostu Śląsko Dąbrowskiego ścieżkę należy poszerzyć do 4,0m i odsunąć od betonowej ściany bulwaru w szczególności w miejscach schodów (Fot. 180, 181). W perspektywie poszerzenia ścieżki, nawierzchnię należy wymienić na nową. By zasygnalizować zbliżanie się do przejść dla pieszych, należy zastosować inną nawierzchnię.

Zaleca się przebudowę przejścia podziemnego przy ul. Grodzkiej i dostosowanie go do potrzeb ruchu rowerowego. Dodatkowo zaleca się wykonanie połączenia ścieżki podskarpowej z Mostem Śląsko-Dąbrowskim niezależnie od przebudowy przejścia podziemnego.

### 21. Odcinek od Mostu Śląsko-Dąbrowskiego do technicznej jezdni Wisłostrady (na wysokości ul. Karowej)





Fot. 196 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 197 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 198 – Ścieżka rowerowa wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 199 – Betonowe wzmocnienie brzegu wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 200 – Ścieżka rowerowa na wysokości ul. Karowej



Fot. 201 – Zjazd na bulwar na wysokości ul. Karowej

### Stan istniejący:

Odcinek od Mostu Śląsko-Dąbrowskiego stanowi ścieżka rowerowa o nawierzchni z kostki betonowej o szerokości 2,5m. Stan techniczny nawierzchni jest niezadowolający. Występują duże nierówności podłużne i poprzeczne. Wzdłuż jej prawej krawędzi biegnie „dzika” ścieżka uczęszczana przez rowerzystów. Na całym odcinku [21] nie ma chodnika (poza betonowym bulwarem), co sprawia, że ścieżka rowerowa wykorzystywana jest także przez pieszych zaburza ruch rowerowy (Fot. 196).

### Uwagi:

Ścieżka na tym odcinku wymaga gruntownej przebudowy – poszerzenia do 4,0m i zmiany nawierzchni na bitumiczną. Wzdłuż NSR należy wybudować dodatkowo ciąg pieszy.

### 22. Odcinek od ul. Karowej do Centrum Nauki Kopernik





Fot. 202 – Bulwar i ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 203 – Bulwar i ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 204 – Bulwar i ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego – zmiana nawierzchni ścieżki

### Stan istniejący:

Ścieżka rowerowa od ul. Karowej do Centrum Nauki Kopernik ma 2,5m szerokości i nawierzchnię z kostki betonowej. Wzdłuż ścieżki na tym odcinku ustawione jest wygrozdzenie (w dniu inwentaryzacji przewrócone na długości ok. 30m Fot. 202). Ze względu na niewłaściwy rodzaj nawierzchni i jej stan techniczny ruch rowerowy odbywa się głównie po jezdni technicznej równoległej do ścieżki. Jezdnia asfaltowa wykorzystywana nie tylko przez rowerzystów, ale także przez pieszych i osoby poruszające się na rolkach.

Jezdnia techniczna jest w bardzo dobrym stanie technicznym.

### Uwagi:

Zaleca się demontaż istniejącej ścieżki rowerowej i wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię techniczną. Projektowany NSR na tym odcinku występuje jako ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 6,0m. Przy dużym natężeniu ruchu należy przewidzieć oddzielny chodnik dla pieszych.

23. Odcinek w rejonie Centrum Nauki Kopernik (w budowie)



Fot. 205 – Zmiana kierunku ścieżki rowerowej (budowa Centrum Nauki Kopernik)



Fot. 206 – Pochylnia rowerowa przy Centrum Nauki Kopernik

### Stan istniejący:

Obecnie odcinek [23] jest wyłączony z użytkowania. W oparciu o projekt firmy RAr-2 Laboratorium Architektury z Rudy Śląskiej prowadzone są przez firmę Warbud S.A. roboty budowlane przy budowie Centrum Nauki Kopernik.

### Uwagi:

Wykonawca zobowiązany jest do odtworzenia stanu pierwotnego jezdni technicznej i drogi rowerowej.

### 24. Odcinek od Mostu Świętokrzyskiego do schodów na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego





Fot. 207 – Bulwar przy pomniku Syrenki Warszawskiej – widok z mostu Świętokrzyskiego



Fot. 208 – Bulwar przy pomniku Warszawskiej Syrenki – widok z mostu Świętokrzyskiego



Fot. 209 – Zjazd na bulwar ze Skweru Tadeusza Kahla



Fot. 210 – Zmiana nawierzchni ścieżki



Fot. 211 – Zmiana nawierzchni ścieżki

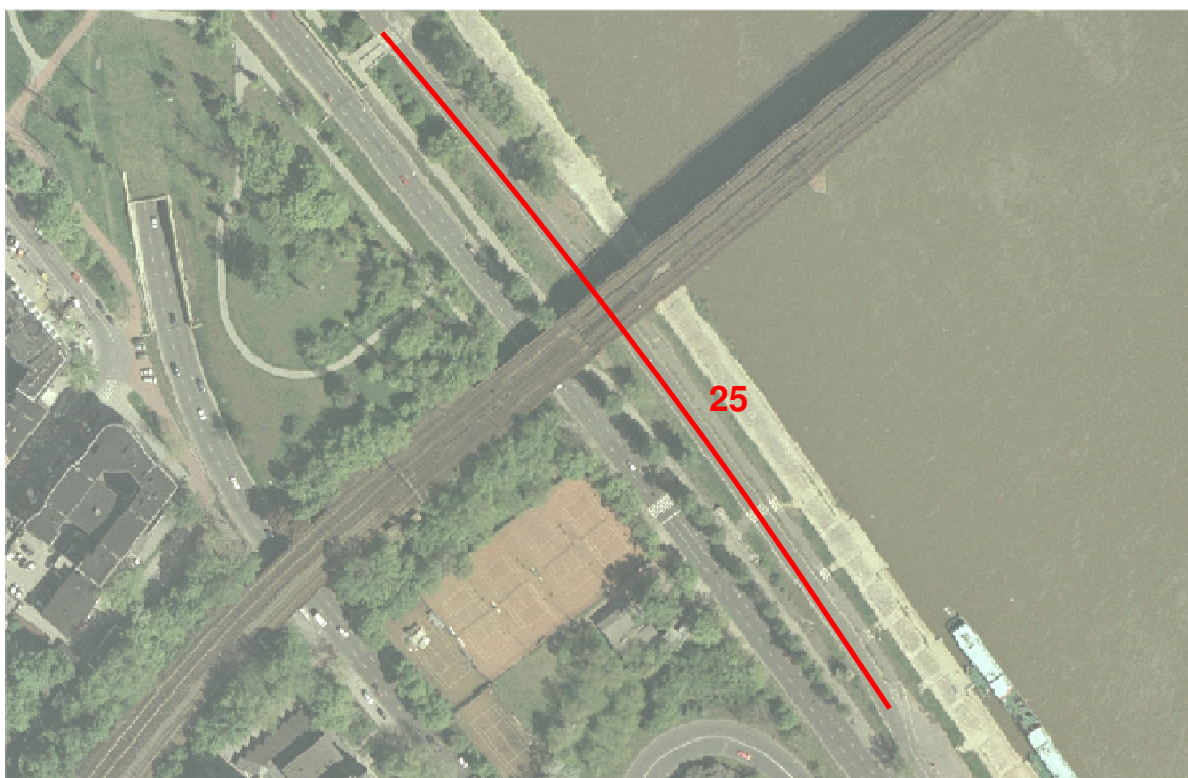
### Stan istniejący:

Na odcinku od Mostu Świętokrzyskiego, wzdłuż drogi technicznej usytuowana jest ścieżka rowerowa o nawierzchni z kostki betonowej szerokości 2,5m. Stan techniczny ścieżki jest niezadowalający. Na tym odcinku istnieje włączenie wjazdu na poziom skweru przy pomniku Syrenki Warszawskiej (Fot. 208, 209).

### Uwagi:

Zaleca się demontaż istniejącej ścieżki rowerowej i wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię techniczną. Projektowany NSR na tym odcinku występuje zarówno jako ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 6,0m. Przy dużym natężeniu ruchu należy przewidzieć oddzielny chodnik dla pieszych.

### 25. Odcinek od schodów na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego do wyjazdu z bulwaru wiślanego







Fot. 212 – Odcinek przed Mostem Średnicowym



Fot. 213 – Szerokość ścieżki przed mostem - 2,5m



Fot. 214 – Odcinek pod Mostem Średnicowym



Fot. 215 – Odcinek pomiędzy Mostem Średnicowym a Mostem Poniatowskiego



Fot. 216 – Bulwar przed Mostem Poniatowskiego



Fot. 217 – Bulwar przed Mostem Poniatowskiego – wyprowadzenie ścieżki rowerowej na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego

### Stan istniejący:

Odcinek ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości 2,5m. Nawierzchnia jest w dobrym stanie technicznym. W końcowym fragmencie, ścieżka łączy się z jezdnią techniczną i zostaje wyprowadzona na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego.

### Uwagi:

Zaleca się demontaż istniejącej ścieżki rowerowej i wprowadzenie ruchu rowerowego na jezdnię techniczną. Projektowany NSR na tym odcinku występuje jako ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 6,0m. Należy rozważyć możliwość wykorzystania istniejącej ścieżki rowerowej wyłącznie dla ruchu pieszego.

## H. Odcinek biegnący bulwarem pod Mostem Poniatowskiego do terenu zielonego za Warszawskim Towarzystwem Wioślarskim (WTW)

### H1. Odcinek o nawierzchni bitumicznej





Fot. 218 – Odcinek o nawierzchni bitumicznej do mostu - poziom bulwaru



Fot. 219 – Odcinek o nawierzchni bitumicznej do mostu – poziom bulwaru

## H2. Odcinek o nawierzchni żwirowej





Fot. 220 – Odcinek do mostu w poziomie bulwaru – zmiana nawierzchni



Fot. 221 – Odcinek do mostu w poziomie bulwaru – zmiana nawierzchni



Fot. 222 – Nieuregulowany przejazd pod Mostem Poniatowskiego



Fot. 223 – Nieuregulowany przejazd pod Mostem Poniatowskiego



Fot. 224 – Nieuregulowany przejazd pod Mostem Poniatowskiego



Fot. 225 – Ciąg schodów z poziomu bulwaru na poziom ulicy

### H3. Odcinek pod Mostem Poniatowskiego



Fot. 226 – Uczęszczany przez rowerzystów odcinek pod filarem mostu



Fot. 227 – Uczęszczany przejazd pod Mostem Poniatowskiego – podjazd usypany przez rowerzystów

H4. Odcinek od Mostu Poniatowskiego do terenu zielonego za WTW (po bulwarze)



Fot. 228 – Uczęszczany odcinek umocnienia brzegu Wisły



Fot. 229 – Uczęszczany odcinek umocnienia brzegu Wisły



Fot. 230 – Szerokość uczęszczanego umocnienia - 3 m, w miejscu schodów - 2,30 m



Fot. 231 – Odcinek wzdłuż terenu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego



Fot. 232 – Odcinek wzdłuż terenu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego



Fot. 233 – Nieuregulowany wjazd na teren zielony pomiędzy WTW a Portem Czerniakowskim



Fot. 234 – Ścieżka w terenie zielonym pomiędzy WTW a Portem Czerniakowskim



Fot. 235 – Ścieżka w terenie zielonym prowadząca przez wał do ciągu ul. Wioślarskiej

**Stan istniejący:**

Odcinek [H1] to fragment starej ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej, biegnącej w stronę filaru Mostu Poniatowskiego w poziomie bulwaru. Odcinek biegnie pomiędzy włazami studni kanalizacyjnych (Fot. 218) wzdłuż wjazdu na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego. Koniec nawierzchni bitumicznej to początek odcinka [H2], który ma nawierzchnię gruntową. Odcinek jest uczęszczany przez rowerzystów. Biegnie przez spoczniki schodów prowadzących z bulwaru na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego (Fot. 223, 225) i wchodzi na platformę pod filarem Mostu Poniatowskiego (odcinek [H3] Fot. 226). Platforma pod filarem przechodzi następnie w betonowy bulwar Wisły (odcinek [H4]). Schody tworzące połączenie pomiędzy platformą a bulwarem są „dziko” zniwelowane przez rowerzystów (Fot. 227). Odcinek [H4] biegnie po koronie umocnienia brzegu rzeki (Fot. 228-231) o szerokości 3m (szerokość użytkowa wynosi 2,3m) i przecina pochylnię Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego (WTW) (Fot. 232). Odcinek [H] kończy się przedeptem na teren zielony za WTW (Fot. 233-235).

**Uwagi:**

Na odcinku alternatywnym [H] występują liczne przeszkody w postaci stopni. Na Widocznym na Fot. 222-224 wjeździe na platformę pod mostem należy zniwelować różnice poziomów, oraz zastosować rozwiązanie konstrukcyjne pozwalające na uzyskanie wjazdu pod podporę mostu o szerokości 4m. Geometria ścieżki powinna wykluczyć ograniczenie widoczności poprzez istniejącą podporę.

Przeprowadzenie NSR odcinkiem alternatywnym [H4] wymaga poszerzenia betonowego bulwaru i dostosowania go do potrzeb ruchu pieszego i rowerowego.

**26. Wyjazd z bulwaru przed Mostem Poniatowskiego**







Fot. 236 – Wyprowadzenie ścieżki rowerowej na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 237 – Ścieżka wzdłuż Wybrzeża Kościuszkowskiego

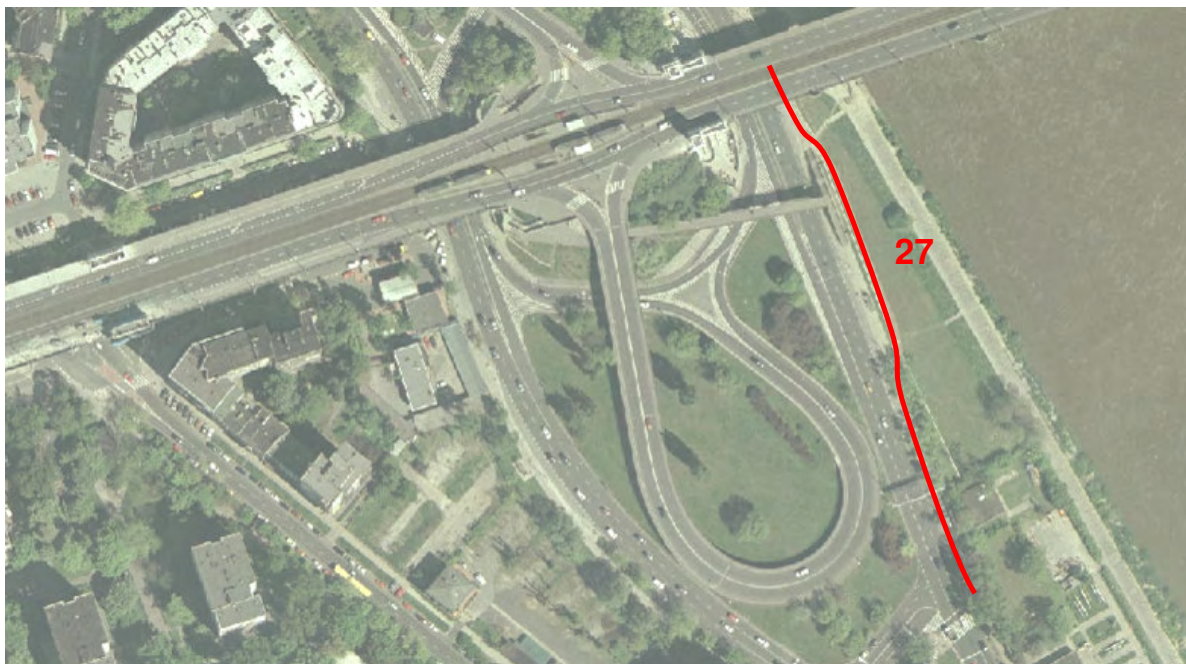
### Stan istniejący:

Odcinek stanowi wyprowadzenie jezdni technicznej z poziomu bulwaru na poziom Wybrzeża Kościuszkowskiego. Jezdnia ma nawierzchnię bitumiczną i jest na niej wydzielony pas ścieżki rowerowej o szerokości 2,5m. Stan techniczny nawierzchni jest dobry.

### Uwagi:

Projektowany NSR na tym odcinku występuje jako ciąg pieszo-rowerowy. Zaleca się zmianę geometrii zjazdu z Wisłostrady tak, aby utrudnić możliwość bezpośredniego wjazdu pojazdów na jezdnię techniczną.

### 27. Odcinek od Mostu Poniatowskiego do ul. Ludnej





Fot. 238 – Wyprowadzenie ścieżki rowerowej na poziom Wyrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 239 – Odcinek wzdłuż Wyrzeża Kościuszkowskiego



Fot. 240 – Odcinek ścieżki pod mostem Poniatowskiego



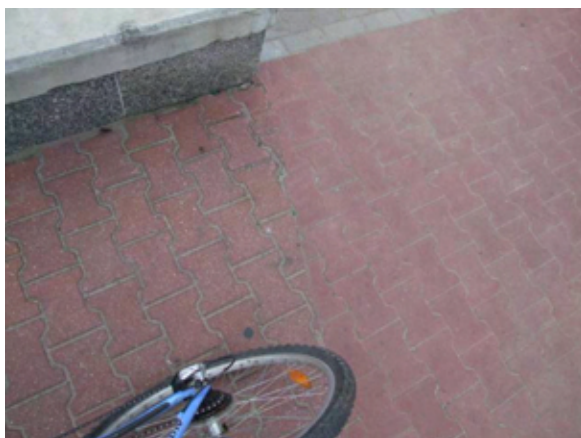
Fot. 241 – Przestrzeń pomiędzy filarem a ścieżką rowerową



Fot. 242 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej



Fot. 243 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej



Fot. 244 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej – zmiana kostki z fazowanej na gładką



Fot. 245 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej



Fot. 246 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej – drzewo w skrajni ścieżki



Fot. 247 – Odcinek ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Wioślarskiej – drzewo w skrajni ścieżki



Fot. 248 – Odcinek wzdłuż ul. Wioślarskiej



Fot. 249 – Odcinek wzdłuż ul. Wioślarskiej



Fot. 250 – Zmiana kierunku ścieżki - przejazd przez ul. Wioślarską – (na wysokości ul. Ludnej)



Fot. 251 – Kierunek niebieskiego szlaku rowerowego



Fot. 252 – Przejazd przez ul. Wioślarską – ul. Ludna



Fot. 253 – Ciąg pieszy wzdłuż WTW

### Stan istniejący:

Odcinek [27] ma nawierzchnię z kostki betonowej o szerokości 2,0m. Stan nawierzchni jest dobry. Na wysokości kładki pieszej fragment ścieżki wykonany jest z kostki niefazowanej, podobnie na odcinku od pikietaża 13+550 do ulicy Ludnej. Od mostu, wzdłuż ścieżki usytuowany jest mur jako część zabezpieczenia przeciw-powodziowego. Miejscami na długości odcinka wchodzi on w skrajnię ścieżki (Fot. 244-246). Jedno z rosnących drzew, narusza skrajnię ścieżki (Fot. 247). Istniejąca ścieżka przecina ulicę Wioślarską i biegnie w stronę ścieżki podskarpowej jako niebieski Szlak Wisły.

### Uwagi:

Projektowany NSR niemal na całym odcinku występuje jako ścieżka rowerowa o szerokości 3,0m. Istnieje możliwość poszerzenia istniejącej ścieżki na odcinku pod i za mostem poprzez przebudowę widocznego na zdjęciach muru (Fot. 240, 242, 243, 246). Konieczne jest usunięcie, widocznego na Fot. 246, 247 drzewa, wchodzącego w skrajnię ścieżki.

Na odcinku wzdłuż ogrodzenia WTW do ul. Ludnej, poszerzenie ścieżki nie jest możliwe bez ingerencji w teren klubu. Zaleca się wymianę nawierzchni ścieżki na bitumiczną. Należy usunąć widoczną na Fot. 249 tablicę.

28. Odcinek od ul. Ludnej do terenu zielonego za WTW



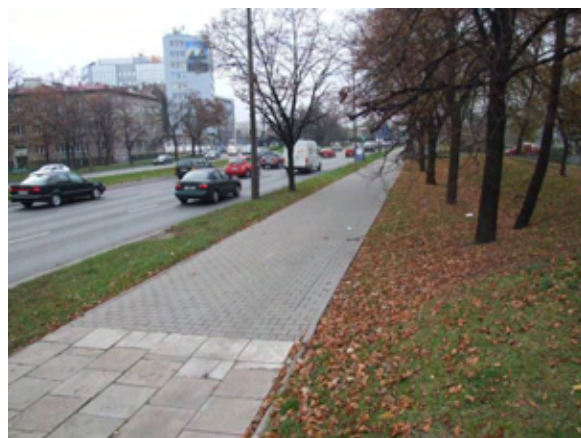
Fot. 254 – Ciąg pieszy wzdłuż ul. Wioślarskiej



Fot. 255 – Przejazd przez wał – nawierzchnia z kostki



Fot. 256 – Przejazd przez wał i dalej ścieżka o nawierzchni gruntowej w terenie zielonym



Fot. 257 – Ciąg pieszy wzdłuż ul. Wioślarskiej

### Stan istniejący:

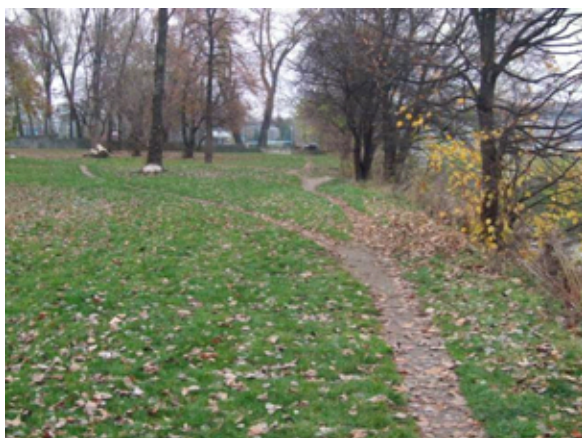
Odcinek od ul. Ludnej wzdłuż terenu Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego to ciąg pieszy o szerokości 3,0m o nawierzchni z kostki betonowej. Tuż za terenem WTW przechodzi on przez wał ścieżką z takiej samej nawierzchni szerokości 1m i wchodzi na teren zielony (Fot. 255, 256), gdzie kontynuowany jest ścieżką gruntową.

### Uwagi:

Od ul. Ludnej, kosztem istniejącego szerokiego ciągu pieszego, należy wprowadzić drogę rowerową wchodzącą w teren zielony za WTW. Ciąg pieszo-rowerowy należy wykonać o szerokości 3,0m. Tuż za terenem WTW należy oddzielić ruch rowerowy od pieszego. Ścieżkę rowerową w tym miejscu powinna mieć nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4,0m.

## 29. Odcinek od WTW do placu przy Pomniku Sapera





Fot. 258 – Uczęszczane przez rowerzystów ścieżki gruntowe na terenie zielonym pomiędzy WTW a Portem Czerniakowskim



Fot. 259 – Przejście przez ul. Wioślarską



Fot. 260 – Uregulowane przejście przez wał



Fot. 261 – Uregulowane przejście przez wał



Fot. 262 – Uregulowane przejście przez wał



Fot. 263 – Ścieżka na terenie zielonym w stronę Portu Czerniakowskiego

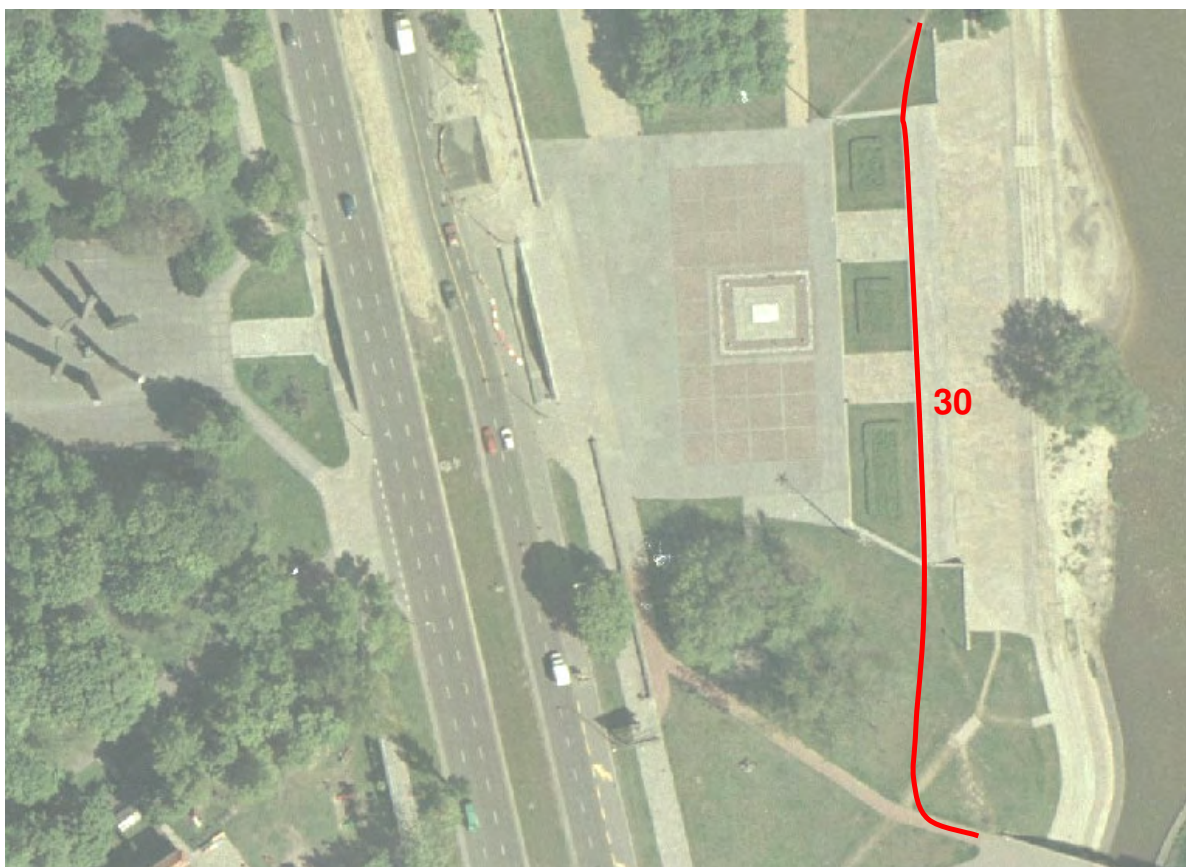
### Stan istniejący:

Na odcinku poprowadzonym przez teren zielony za siedzibą Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego w stronę bramy Portu Czerniakowskiego istnieją dwie równoległe, wąskie ścieżki gruntowe uczęszczane przez rowerzystów.

### Uwagi:

Na tym odcinku możliwe jest wybudowanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej o szerokości do 4,0m.

### 30. Plac na wysokości Pomnika Sapera







Fot. 264 – Ścieżki gruntowe przed placem u wejścia do Portu Czerniakowskiego



Fot. 265 – Brzeg Wisły u wejścia do Portu Czerniakowskiego (na wys. Pomnika Sapera)



Fot. 266 – Brzeg Wisły u wejścia do Portu Czerniakowskiego



Fot. 267 – Brzeg Wisły u wejścia do Portu Czerniakowskiego



Fot. 268 – Uczęszczana trasa przez plac na wysokości Pomnika Sapera



Fot. 269 – Uczęszczany przebieg w kierunku bramy Portu Czerniakowskiej



Fot. 270 – Uczęszczana trasa przez plac na wysokości Pomnika Sapera

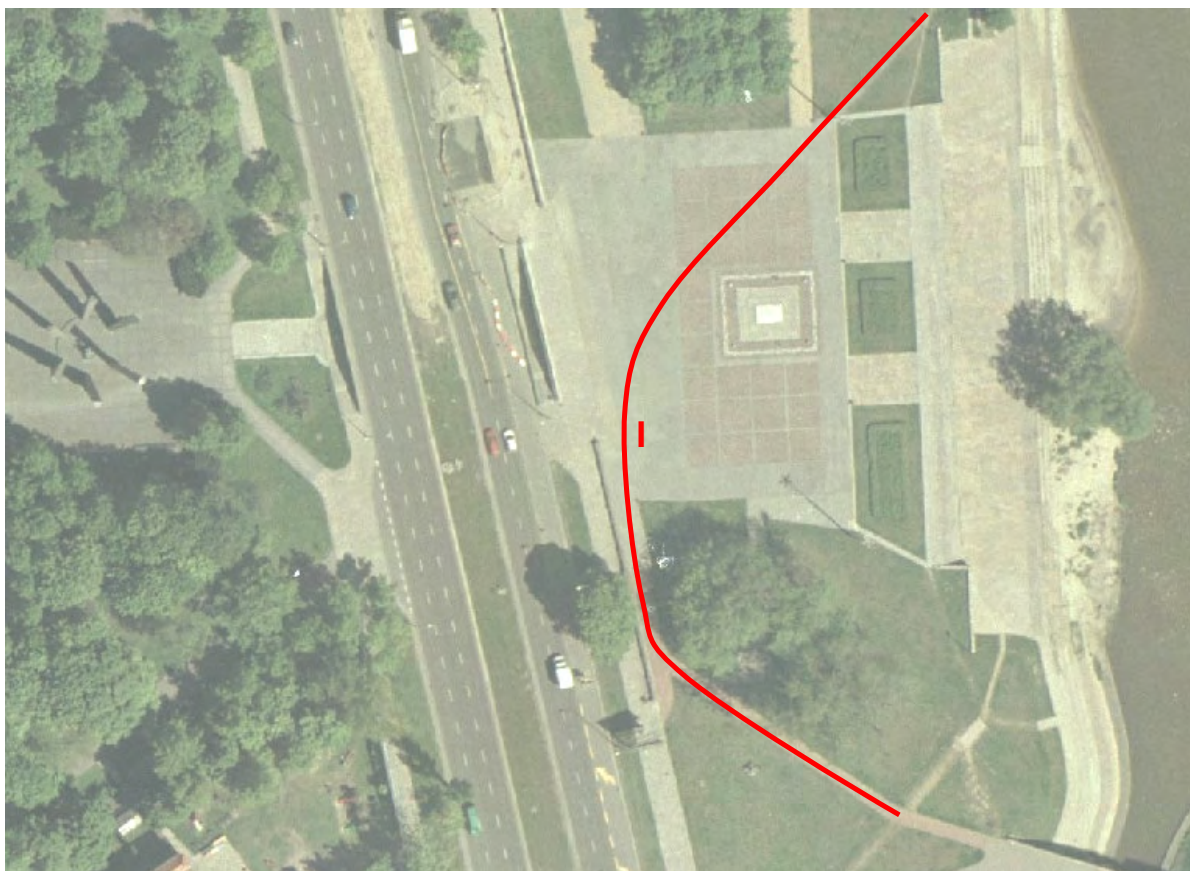
### **Stan istniejący:**

Skwer na wysokości Pomnika Sapera w miejscu postulowanego przebiegu NSR ma nawierzchnię z płyt granitowych (Fot. 268). Najczęściej skwer jest pokonywany w kierunku Cypla Czerniakowskiego widoczną na Fot. 268 koroną schodów oraz przedepciem (Fot. 269).

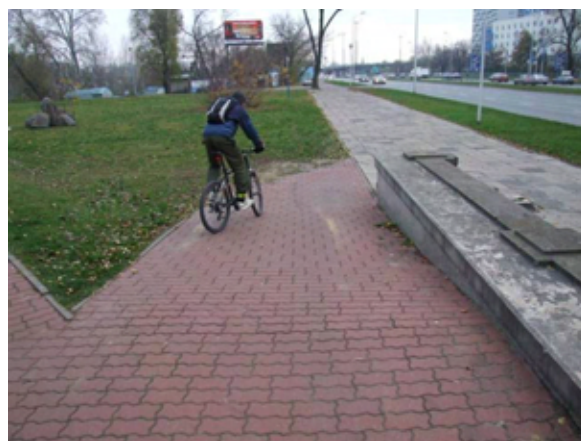
### **Uwagi:**

Ścieżkę rowerową, przecinającą skwer na wysokości Pomnika Sapera, należy poprowadzić równoległe do widocznych na Fot. 268 schodów. Przebieg ścieżki należy odsunąć od samej korony schodów w stronę ozdobnej roślinności. Ścieżka powinna mieć nawierzchnię bitumiczną o szerokości do 4,0m i włączać się łagodnym łukiem w ciąg biegnący przez bramę Portu Czerniakowskiego. Podjazd pod skarpe wału należy dostosować do potrzeb ruchu rowerowego za pomocą pochylni o nachyleniu 5%. Pochylnię należy dostosować poprzez rozbudowę istniejącej skarpy.

I. Odcinek alternatywny przez plac na wysokości Pomnika Sapera



Fot. 271 – Plac na wysokości Pomnika Sapera



Fot. 272 – Włączenie (podjazd) w ciąg pieszy wzdłuż ul. Solec



Fot. 273 – Włączenie (podjazd) w ciąg pieszy wzdłuż ul. Solec



Fot. 274 – Włączenie (podjazd) w ciąg pieszy wzdłuż ul. Solec



Fot. 275 – Przejście podziemne pod ul. Solec w stronę Pomnika Sapera



Fot. 276 – Wyjście z przejścia podziemnego w stronę Pomnika Sapera



Fot. 277 – Wyjście z przejścia podziemnego w stronę Pomnika Sapera



Fot. 278 – Wyjście z przejścia podziemnego w stronę Pomnika Sapera



Fot. 279 – Park im Zgrupowania AK (widok na część południową)

### Stan istniejący:

Skwer ma nawierzchnię z kostki granitowej. W południowo-zachodnim narożniku skweru znajduje się pochyły wyjazd z jego niecki o nawierzchni z kostki betonowej i szerokości 2,8m. W linii pomiędzy Pomnikiem Saperera a skwerem istnieje przejście podziemne pod ulicą Solec.

### Uwagi:

Wariant przebiegu NSR w tym miejscu zakłada pokonanie skweru po przekątnej w kierunku wyjazdu z niecki, skąd kontynuowana jest jazda na Cypel Czerniakowski. Geometrię ścieżki należy wyznaczyć przy użyciu rozwiązań najmniej ingerujących w reprezentacyjny charakter miejsca.

Rekomendowana jest przebudowa przejścia podziemnego pod Wisłostradą i jego dostosowanie do potrzeb ruchu rowerowego.

### 31. Brama portu Czerniakowskiego





Fot. 280 – Chodnik w stronę przejścia nad bramą Portu Czerniakowskiego



Fot. 281 – Przejście nad bramą Portu Czerniakowskiego



Fot. 282 – Szerokość przejścia w świetle 2,50m



Fot. 283 – Szerokość chodnika za bramą – 3m



Fot. 284 – Odcinek wzdłuż cypla Czerniakowskiego – szerokość chodnika 3m



Fot. 285 – Zmiana nawierzchni na gruntową ulepszoną

### Stan istniejący:

Przejęcie przez bramę Portu Czerniakowskiego realizowane jest przez chodnik z kostki betonowej o szerokości w świetle barierki 2,5m. Pozostała część ciągu ma 3,0m szerokości. Stan nawierzchni jest dobry.

### Uwagi:

Projektowany NSR na tym odcinku występuje jako ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 4,0m z przewężeniem do 2,5m na Bramie Czerniakowskiej. Na części poza bramą nawierzchnia powinna być wymieniona na bitumiczną.

### 32. Odcinek na Cyplu Czerniakowskim do drogi łączącej z ul. Zaruskiego



Fot. 286 – Nawierzchnia gruntowa ulepszona



Fot. 287 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego



Fot. 288 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego



Fot. 289 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego



Fot. 290 – Droga dojazdowa



Fot. 291 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego

**Stan istniejący:**

Odcinek na Cyplu Czerniakowskim ma 3,5m szerokości i nawierzchnię gruntową ulepszoną. Stan techniczny nawierzchni jest dobry.

**Uwagi:**

Odcinek powinien być oznakowany jako ciąg pieszo-rowerowy i poszerzony do 4,0m. Na odcinku należy wymienić nawierzchnię na bitumiczną.



33. Odcinek od drogi łączącej z ul. Zaruskiego do odcinka nawierzchni bitumicznej



Fot. 292 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego – uszkodzenia nawierzchni



Fot. 293 – Odcinek wzdłuż Cypla Czerniakowskiego pod mostem Łazienkowskim – uszkodzenia nawierzchni

### Stan istniejący:

Omawiany odcinek na Cyplu Czerniakowskim ma 5,0m szerokości i nawierzchnię gruntową ulepszoną. Droga pełni rolę dojazdu do istniejącej na tym terenie infrastruktury i jest otwarta dla ruchu kołowego, co jest przyczyną licznych uszkodzeń nawierzchni (Fot. 292, 293). Stan nawierzchni jest niezadawalający.

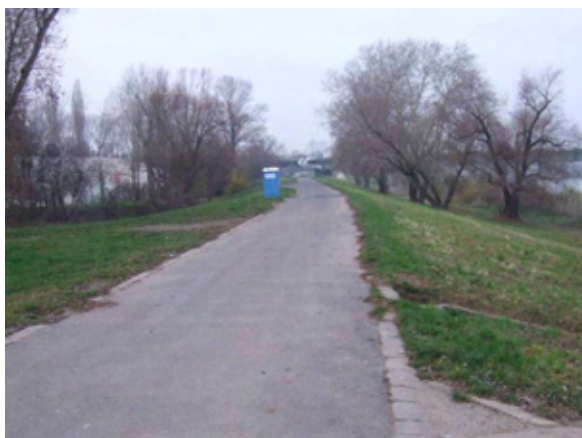
### Uwagi:

Całość odcinka powinna być oznakowana jako ciąg pieszo-rowerowy. Na odcinku należy wymienić nawierzchnię na bitumiczną.

Rekomendowane jest połączenie projektowanego NSR z Mostem Łazienkowskim za pomocą pochylni. W pierwszej kolejności zalecane jest powiązanie po południowej stronie mostu. Docelowo należy przewidzieć pochylnie po obu stronach mostu.

### 34. Odcinek o nawierzchni bitumicznej do terenu ZHP





Fot. 294 – Odcinek od Mostu Łazienkowskiego do granicy terenu ZHP



Fot. 295 – Granica terenu ZHP

### Stan istniejący:

Na tym odcinku droga wzdłuż Cypla Czerniakowskiego zmienia nawierzchnię na bitumiczną o szerokości 5,0m. Stan nawierzchni jest dobry. Odcinek aktualnie kończy bieg na bramie terenu ZHP (Fot. 295, 296)

### Uwagi:

Odcinek powinien być zorganizowany jako ciąg pieszo-rowerowy.

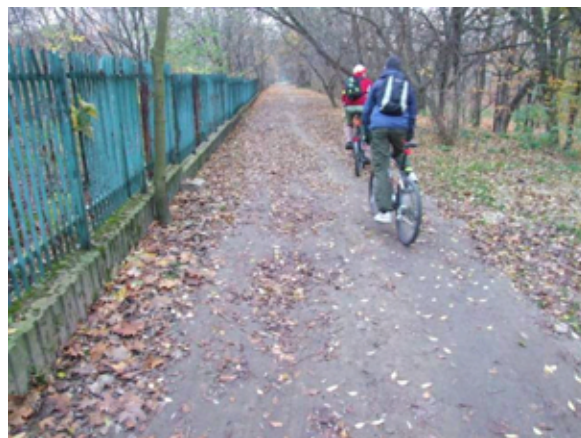
## J. Odcinek od bramy terenu ZHP do ul. Czerniakowskiej

### J1. Odcinek o nawierzchni gruntowej





Fot. 296 – Teren ZHP, w tle teren MPWiK



Fot. 297 – Droga wzdłuż terenu ZHP

## J2. Odcinek o nawierzchni z betonowych płyt prefabrykowanych





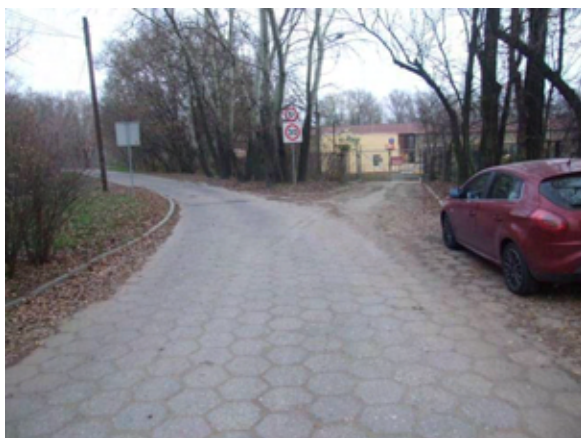
Fot. 298 – Ul. Zaruskiego



Fot. 299 – Droga wzdłuż terenu ZHP

### J3. Odcinek o nawierzchni z trylinki

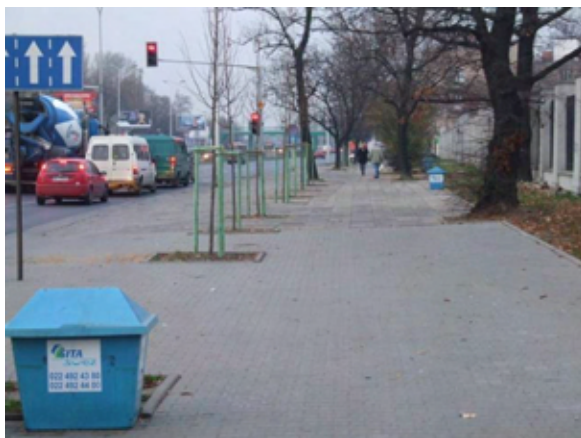




Fot. 300 – Droga wzdłuż terenu MPWiK



Fot. 301 – Kładka piesza na ul. Czerniakowskiej (przed MPWiK)



Fot. 302 – Ul. Czerniakowska przed MPWiK



Fot. 303 – Ul. Czerniakowska – ulica dojazdowa Ministerstwem Sprawiedliwości



Fot. 304 – Ul. Czerniakowska – ulica dojazdowa Ministerstwem Sprawiedliwości

### Stan istniejący:

Odcinkiem alternatywnym dla poprowadzenia NSR przez teren ZHP i MPWiK jest wprowadzenie trasy rowerowej w ciąg ulicy Czerniakowskiej. Odcinek [J1] to droga gruntowa o szerokości 3,0m, poprowadzona wzdłuż ogrodzenia terenu ZHP (Fot. 297). Odcinek [J2] to kontynuacja odcinka [J1] o nawierzchni z prefabrykowanych płyt betonowych. Odcinek [J3] ma nawierzchnię z trylinki i włącza się w ul. Czerniakowską. Odcinki [J2] i [J3] otwarte są dla ruchu samochodowego.

### Uwagi:

Postuluje się na odcinku gruntowym [J1] utworzenie ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni bitumicznej o szerokości 4,0m. W miejscu połączenia z ul. Zaruskiego, ruch rowerowy powinien być kontynuowany na zasadach ogólnych. Równoległe z pracami nad przebudową NSR należy przeprowadzić modernizację ulicy Zaruskiego.

Połączenie [J] należy zrealizować niezależnie od realizacji trasy rowerowej przez tereny ZHP i MPWiK. Odcinek [J] łączy projektowany NSR z istniejącym układem dróg rowerowych w Parku Agrykola.

### 35. Teren osadnika wodociągowego MPWiK



▪ **Opis uwarunkowań**

Naturalną kontynuacją Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego, biegnącego przez Cypel Czerniakowski, jest przebieg przez teren ZHP oraz teren osadnika wodociągowego MPWiK w kierunku południowym. Na terenie MPWiK odcinek liczy ok. 750m długości.

Podstawową trudnością wytyczenia NSR przez teren MPWiK jest fakt obowiązywania na obiekcie strefy ochronnej ujęcia wody, co oznacza, że dostęp osób postronnych jest zabroniony na całym terenie. Strefa ochronna determinuje zastosowanie szczególnych rozwiązań technicznych przeprowadzenia ciągu pieszo-rowerowego, uniemożliwiających ingerencję użytkowników w skład czerpanej wody infiltracyjnej oraz znajdującej się w osadniku. Zaproponowane rozwiązanie nie powinno także utrudniać wszelkich, prowadzonych przez obsługę MPWiK, prac związanych z ruchem pojazdów, czy obsługą służby osadnika.

▪ **Propozycja rozwiązań**

Po analizie aspektów terenowych oraz biorąc pod uwagę towarzyszącą infrastrukturę techniczną należy przyjąć, że jedynym możliwym rozwiązaniem przeprowadzenia szlaku jest wytyczenie go w terenie pomiędzy wałem a Wisłą (Fot. 3, 4, 9, 12, 17). Należy przy tym pamiętać, że obszar ten jest zalewany w okresach wezbrań.

Przyjęcie rozwiązania technicznego przeprowadzenia NSR przez ten teren musi brać pod uwagę 3 zasadnicze determinanty wynikające ze specyfiki miejsca:

- Konieczność stworzenia bariery pomiędzy użytkownikiem a otoczeniem na tym odcinku,
- Zachowanie skrajni na ciągach technicznych związanych z obsługą terenu przez pojazdy i inne urządzenia (w tym także dostęp do osadnika przez służbę)
- Teren zalewany w stanach wezbraniowych.

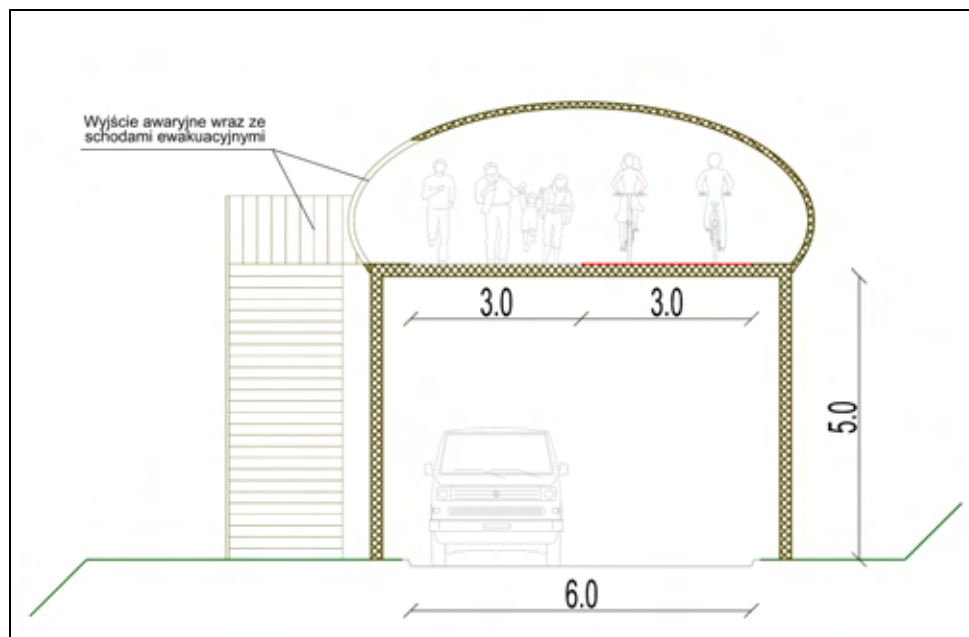
Opcja poprowadzenia ścieżki wałem przeciw-powodziowym na całości odcinka jest mało prawdopodobna z uwagi na niewystarczającą szerokość korony budowli oraz istniejącą infrastrukturę. Zastosowane rozwiązania ograniczałyby także dostęp do wału i ewentualnych prac utrzymaniowych.

Najbardziej realnym rozwiązaniem z możliwych jest wybudowanie estakady przedstawionym śladem przebiegu trasy NSR na rzeczonym terenie. Wysokość budowli powinna zapewnić zachowanie skrajni dróg technicznych na terenie MPWiK, umożliwiając tym samym bezpieczne poruszanie się pojazdów i maszyn. Rozwiązanie to utrzyma także przebieg szlaku ponad lustrem wody podczas ewentualnych stanów wezbraniowych. Ciąg pieszo-rowerowy powinien być zabezpieczony w sposób uniemożliwiający niekontrolowane wydostanie się użytkownika oraz jakkolwiek niepożądaną ingerencję na terenie strefy chronionej.

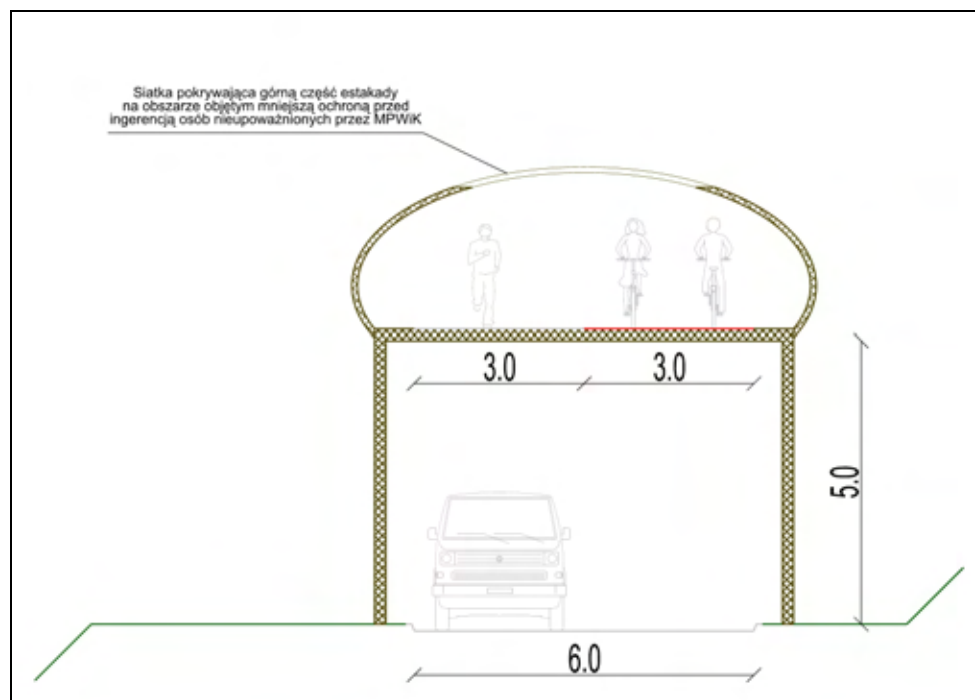
Ostateczny kształt estakady jest kwestią uzgodnień z MPWiK oraz ostatecznych rozwiązań architektonicznych. Projekt powinien przewidywać transparentne ściany wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego, zadaszenie, zapewniać dobrą wentylację przestrzeni oraz uwzględnić wyjścia ewakuacyjne.



Przykładowe przekroje rozwiązań przedstawione są na Rys 2. i Rys 3.



Rys. 11 – Przykładowy przekrój estakady na terenie MPWiK




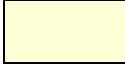
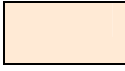
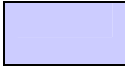
Rys. 12 - Przykładowy przekrój estakady na terenie MPWiK

### 3.7. Charakterystyka stanu istniejącego wraz ze wskazaniem odcinków wymagających ewentualnej przebudowy – zestawienie tabelaryczne

Inwentaryzację stanu istniejącego przeprowadzono w celu oceny stanu technicznego odcinków, które są lub będą elementami analizowanego NSR.

Ze względu na przewidywany rozmiar przebudowy NSR, trasę podzielono na odcinki:

- wymagające naprawy – odcinek o zniszczonej nawierzchni wymagający niewielkich prac aby odtworzyć stan pierwotny nawierzchni (bez wprowadzania zmian geometrycznych)
- wymagające korekty – odcinek wymagający poprawy parametrów geometrycznych i stanu nawierzchni, prowadzony po istniejącym śladzie ścieżki rowerowej,
- wymagające głębokiej modernizacji – odcinek wymagający całkowitego przeprojektowania istniejącego przebiegu.

	odcinek nie wymagający podejmowania żadnych działań	łączna długość: 755 m
	odcinek wymagający naprawy	łączna długość: 1580 m
	odcinek wymagający korekty	łączna długość: 10665 m
	odcinek wymagający głębokiej modernizacji	łączna długość: 3178 m
		w sumie: 16178 m

## NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

Nr odcinka	Pikietaż	Długość [m]	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	Charakterystyka odcinka
1.	od 0+000,00 do 0+260,00	260	1,5	gruntowa	roślinność w skrajni drogi rowerowej
2.	od 0+260,00 do 1+425,00	1165	2,5 – 3,0	gruntowa ulepszona	ze względu na specyfikę miejsca zaleca się pozostawienie stanu istniejącego
3.	od 1+425,00 do 1+660,00	235	5,0	gruntowa ulepszona	nawierzchnia zniszczona
4.	od 1+660,00 do 1+820,00	160	7,0	prefabrykowane płyty betonowe	ruch rowerowy na ul. Papirusów odbywa się na zasadach ogólnych
5.	od 1+820,00 do 2+130,00	310	0,5 ÷ 1,0	gruntowa	ścieżka prowadzona na wale przeciw-powodziowym
6.	od 2+130,00 do 2+300,00	170	0,5 ÷ 1,0	gruntowa	nawierzchnia zniszczona
7.	od 2+300,00 do 2+715,00	415	3,5 ÷ 4,0	bitumiczna	ruch rowerowy na ul. Prozy odbywa się na zasadach ogólnych
8.	od 2+715,00 do 3+385,00	670	6,0 / ---	bitumiczna / ---	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Północnego;</i> ruch rowerowy na ul. Farysa odbywa się na zasadach ogólnych

NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

Nr odcinka	Pikietaż	Długość [m]	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	Uwagi
9.	od 3,385,00 do 3+820,00	435	3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Północnego;</i> nawierzchnia zniszczona - liczne ubytki i spękania, (aktualnie w pobliżu placu budowy estakad bielańskich występują liczne przeszkody)
10.	od 3+820,00 do 4+660,00	840	3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu przebudowy ul. Dewajtis;</i> nawierzchnia zniszczona (aktualnie odcinek rozebrany ze względu na budowę estakad bielańskich)
11.	od 4+660,00 do 6+600,00	1940	2,5 ÷ 3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu przebudowy ul. Dewajtis;</i> nawierzchnia zniszczona - liczne spękania i nierówności, roślinność w skrajni drogi rowerowej
12.	od 6+600,00 do 6+920,00	320	5,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu przebudowy Trasy Armii Krajowej;</i> ruch rowerowy na drodze technicznej, która jest częściowo dostępna dla ruchu samochodowego
13.	od 6+920,00 do 8+350,00	1430	2,5 ÷ 3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu przebudowy Trasy Armii Krajowej;</i> nawierzchnia w zadowalającym stanie technicznym, (odcinkowo nawierzchnia w bardzo złym stanie technicznym),
14.	od 8+350,00 do 8+760,00	410	2,0 ÷ 2,5	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu budowy Trasy Mostu Krasieńskiego;</i> nawierzchnia w zadowalającym stanie technicznym
15.	od 8+760,00 do 9+180,00	420	2,0	kostka betonowa / płyty chodnikowe	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym (nawierzchnia z kostki betonowej - fragmentarycznie z płyt chodnikowych)

## NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

Nr odcinka	Pikietaż	Długość [m]	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	Uwagi
16.	od 9+180,00 do 9+830,00	650	2,0	bitumiczna	nawierzchnia zniszczona – liczne spękania i nierówności roślinność w skrajni drogi rowerowej
17.	od 9+830,00 do 10+110,00	280	—	bitumiczna / płyty chodnikowe	odcinek planowany do wytyczenia
18.	od 10+110,00 do 10+745,00	635	2,0 ÷ 2,5	bitumiczna	nawierzchnia w zadowalającym stanie technicznym - liczne ślady remontów, roślinność w skrajni drogi rowerowej
19.	od 10+745,00 do 10+950,00	205	2,0	bitumiczna	nawierzchnia w zadowalającym stanie technicznym (w obrębie przejść dla pieszych nawierzchnia z kostki betonowej)
20.	od 10+950,00 do 11+525,00	575	2,5	bitumiczna	nawierzchnia w zadowalającym stanie technicznym, (w obrębie przejść dla pieszych nawierzchnia z kostki betonowej)
21.	od 11+525,00 do 12+065,00	540	2,5	kostka betonowa	nawierzchnia w złym stanie technicznym, (brak równoległego ciągu pieszego)
22.	od 12+065,00 do 12+275,00	210	2,5	kostka betonowa	nawierzchnia w złym stanie technicznym, (brak równoległego ciągu pieszego)
23.	od 12+275,00 do 12+690,00	415	2,5	bitumiczna	odcinek w obrębie placu budowy Centrum Nauki Kopernik,

## NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

Nr odcinka	Pikietaż	Długość [m]	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	Uwagi
24.	od 12+690,00 do 12+990,00	300	2,5	kostka betonowa	nawierzchnia w złym stanie technicznym, (brak równoległego ciągu pieszego)
25.	od 12+990,00 do 13+275,00	285	2,5	bitumiczna	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym, (brak równoległego ciągu pieszego)
26.	od 13+275,00 do 13+370,00	95	2,5	bitumiczna	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym, (odcinek usytuowany na zjeździe technicznym na bulwar)
27.	od 13+370,00 do 13+660,00	290	2,0	kostka betonowa	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym, (od km 13+550,00 do końca odcinka nawierzchnia z kostki niefazowanej)
28.	od 13+660,00 do 13+860,00	200	—	—	brak ścieżki rowerowej, występuje ciąg pieszy o nawierzchni z kostki betonowej, szerokości 3,0m, od km 13+800,00 szlak poprowadzony przez teren zielony (ścieżka gruntowa)
29.	od 13+860,00 do 14+260,00	400	1,0	gruntowa	odcinek przez tereny zielone, występują dwie równoległe, wąskie ścieżki gruntowe
30.	od 14+260,00 do 14+400,00	140	1,0	granitowa	odcinek przez plac o charakterze reprezentacyjnym
31.	od 14+400,00 do 14+495,00	95	2,5 ÷ 3,0	kostka betonowa	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym, zwężenie do 2,5 m w świetle na bramie do Portu Czerniakowskiego

NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

Nr odcinka	Pikietaż	Długość [m]	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	Uwagi
32.	od 14+495,00 do 14+695,00	200	3,5	gruntowa ulepszona	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym
33.	od 14+695,00 do 14+955,00	260	5,0	gruntowa ulepszona	nawierzchnia zniszczona – wyboje i nierówności
34.	od 14+955,00 do 15+230,00	275	5,0	bitumiczna	nawierzchnia w dobrym stanie technicznym
35.	od 15+230,00 do 16+178,00	948	—	—	teren MPWiK i ZHP – teren zamknięty

Tab. 2 – Zestawienie charakterystycznych parametrów NSR w podziale na odcinki

NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

Odcinek	Rozwiązanie alternatywne dla odcinka	Pikietaż początkowy	Pikietaż końcowy	Długość alternatywnego odcinka [m]	Szerokość projektowanej nawierzchni [m]	Rodzaj projektowanej nawierzchni	Uwagi	
A	1	—	0+265,00	250	2,5	gruntowa ulepszona	odcinek wymaga ulepszenia nawierzchni gruntowej	
B	2, 3 i 4	0+715,00	1+820,00	1015	2,5	gruntowa ulepszona	odcinek wymaga odpowiedniego ukształtowania korony wału przeciw-powodziowego oraz poszerzenia i ulepszenia istniejącej nawierzchni, odcinek powinien funkcjonować jako ciąg pieszo-rowerowy	
C	8	2+715,00	3+230,00	505	3,0	kostka betonowa	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Północnego; rozwiązanie tymczasowe</i>	
D	10, 11, 12 i 13	4+555,00	8+345,00	3945	-	bitumiczna	obecnie szlak biegnie od ul. Dewajtis do KS „Spójnia” po zachodniej stronie Wisłostrady przez teren Kępy Potockiej	
E	13	6+920,00	7+180,00	320	4,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu przebudowy Trasy Armii Krajowej; brak przyjaznego rowerzystom i pieszym zagospodarowania terenu wokół węzła z TAK, zaleca się poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż wschodniej krawędzi Wisłostrady</i>	
F	F1	13, 14 i 15	7+945,00	9+190,00	385	4,0	bitumiczna	odcinek F należy rozpatrywać jako alternatywę dla ciągu wzdłuż Wybrzeża Gdyńskiego w przypadku udostępnienia terenu KS „Spójnia”, z racji prowadzonej na tym terenie działalności sportowej i gospodarczej obecnie nie jest to możliwe
	F2				710	4,0		
	F3				215	4,0		



NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

G	17	9+825,00	10+110,00	280	3,0	bitumiczna	z racji niedostatecznej ilości miejsca, poszerzenie ścieżki możliwe jedynie kosztem chodnika	
H	H1	26, 27 i 28	13+370,00	13+860,00	85	4,0	bitumiczna	liczne przeszkody w postaci stopni przy moście, geometria ścieżki powinna wykluczyć ograniczenie widoczności poprzez podporę, należy poszerzyć wjazd na platformę pod filarem
	H2				80	4,0		
	H3				30	4,0		
	H4				360	4,0		
I	30	14+260,00	14+400,00	145	3,0	bitumiczna / kostka granitowa	należy zastosować rozwiązanie pozwalające na zachowanie reprezentacyjnego charakteru miejsca	
J	J1	dojazd do ul. Czerwiakowskiej	16+200,00	—	130	4,0	bitumiczna	utworzenie ciągu pieszo-rowerowego na odcinku do ulicy Zaruskiego, dalej ruch rowerowy należy zorganizować na zasadach ogólnych
	J2				240	4,0		
	J3				190	4,0		

Tab. 3 – Zestawienie charakterystycznych parametrów NSR - odcinki alternatywne

3.8. Porównanie stanu istniejącego ze stanem projektowanym – zestawienie tabelaryczne

Nr odcinka	Pikietaż	Długość [m]	Stan istniejący		Stan projektowany		Uwagi
			Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	Szerokość [m]	Rodzaj nawierzchni	
1.	od 0+000,00 do 0+260,00	260	1,5	gruntowa	2,5	gruntowa ulepszona, przykryta warstwą żwiru walcowanego	poszerzenie i wymiana nawierzchni na nawierzchnię gruntową ulepszoną (drobny zagęszczony mechanicznie żwir); usunięcie roślinności występującej w skrajni drogi rowerowej
2.	od 0+260,00 do 1+425,00	1165	2,5-3,0	gruntowa ulepszona	2,5-3,0	gruntowa ulepszona, przykryta warstwą żwiru walcowanego	wymiana nawierzchni na nawierzchnię gruntową ulepszoną (drobny zagęszczony mechanicznie żwir)
3.	od 1+425,00 do 1+660,00	235	5,0	gruntowa ulepszona	5,0	gruntowa przykryta warstwą żwiru walcowanego	wymiana nawierzchni na nawierzchnię gruntową ulepszoną (drobny zagęszczony mechanicznie żwir)
4.	od 1+660,00 do 1+820,00	160	7,0	prefabrykowane płyty betonowe	7,0	prefabrykowane płyty betonowe	pozostawienie stanu istniejącego
5.	od 1+820,00 do 2+130,00	310	0,5 ÷ 1,0	gruntowa	2,5	gruntowa ulepszona, przykryta warstwą żwiru walcowanego	poszerzenie i wymiana nawierzchni na nawierzchnię gruntową ulepszoną (drobny zagęszczony mechanicznie żwir); ścieżka prowadzona na koronie wału przeciw-powodziowego,
6.	od 2+130,00 do 2+300,00	170	0,5 ÷ 1,0	gruntowa	2,5	gruntowa ulepszona, przykryta warstwą żwiru walcowanego	należy rozwiązać włączenie ruchu rowerowego w ulicę Prozy (ruch na zasadach ogólnych)

NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

7.	od 2+300,00 do 2+715,00	415	3,5 ÷ 4,0	bitumiczna	3,5 ÷ 4,0	bitumiczna	pozostawienie stanu istniejącego (ewentualne wprowadzenie środków uspokojenia ruchu)
8.	od 2+715,00 do 3+385,00	670	6,0 - —	bitumiczna / —	2,5 – 6,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Północnego;</i> pozostawienie stanu istniejącego do momentu wybudowania TMP
9.	od 3+385,00 do 3+820,00	435	3,0	bitumiczna	3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Północnego;</i> korekta niwelety, naprawa nawierzchni
10.	od 3+820,00 do 4+660,00	840	3,0	bitumiczna	3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji przebudowy ul. Dewajtis;</i> przywrócenie stanu sprzed rozpoczęcia budowy estakad bielańskich
11.	od 4+660,00 do 6+600,00	1940	2,5 ÷ 3,0	bitumiczna	2,5 ÷ 3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji przebudowy ul. Dewajtis;</i> wymiana zniszczonych fragmentów nawierzchni; usunięcie roślinności występującej w skrajni drogi rowerowej
12.	od 6+600,00 do 6+920,00	320	5,0	bitumiczna	5,0	bitumiczna	<i>odcinek jest elementem dokumentacji przebudowy Trasy Armii Krajowej;</i> pozostawienie stanu istniejącego
13.	od 6+920,00 do 8+350,00	1430	2,5 ÷ 3,0	bitumiczna	2,5 ÷ 3,0	bitumiczna	<i>część odcinka jest elementem dokumentacji przebudowy Trasy Armii Krajowej;</i> wymiana zniszczonych fragmentów nawierzchni
14.	od 8+350,00 do 8+760,00	410	2,0 ÷ 2,5	bitumiczna	2,5	bitumiczna	<i>odcinek jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Krasieńskiego;</i> poszerzenie i odnowienie istniejącej nawierzchni
15.	od 8+760,00 do 9+180,00	420	2,0	kostka betonowa / płyty chodnikowe	2,5 ÷ 4,0	bitumiczna	poszerzenie nawierzchni i wymiana kostki betonowej na nawierzchnię bitumiczną

## NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

16.	od 9+180,00 do 9+830,00	650	2,0	bitumiczna	3,0 ÷ 4,0	bitumiczna	poszerzenie i odnowienie nawierzchni; ewentualne rozdzielanie drogi na 2 kierunki
17.	od 9+830,00 do 10+110,00	280	—	bitumiczna/ płyty chodnikowe	4,0	bitumiczna	zmiana przebiegu szlaku rowerowego – przeprowadzenie przez mur zabezpieczenia przeciw-powodziowego
18.	od 10+110,00 do 10+745,00	635	2,0 ÷ 2,5	bitumiczna	4,0	bitumiczna	poszerzenie i odnowienie nawierzchni, usunięcie roślinności występującej w skrajni drogi rowerowej ewentualne rozdzielanie drogi na 2 kierunki
19.	od 10+745,00 do 10+950,00	205	2,0	bitumiczna	4,0	bitumiczna	poszerzenie i odnowienie nawierzchni
20.	od 10+950,00 do 11+525,00	575	2,5	bitumiczna	4,0	bitumiczna	poszerzenie i odnowienie nawierzchni
21.	od 11+525,00 do 12+065,00	540	2,5	kostka betonowa	4,0	bitumiczna	poszerzenie i wymiana nawierzchni
22.	od 12+065,00 do 12+275,00	210	2,5	kostka betonowa	6,0	bitumiczna	demontaż ścieżki o nawierzchni z kostki, przeniesienie szlaku rowerowego na drogę techniczną jako ciąg pieszo-rowerowy
23.	od 12+275,00 do 12+690,00	415	2,5	bitumiczna	6,0	bitumiczna	odcinek w obrębie placu budowy Centrum Nauki Kopernik, gdzie przewiduje się stworzenie ścieżki rowerowej wzdłuż bulwaru
24.	od 12+690,00 do 12+990,00	300	2,5	kostka betonowa	6,0	bitumiczna	demontaż ścieżki o nawierzchni z kostki, przeniesienie szlaku rowerowego na drogę techniczną jako ciąg pieszo-rowerowy
25.	od 12+990,00 do 13+275,00	285	2,5	bitumiczna	6,0	bitumiczna	demontaż ścieżki o nawierzchni bitumicznej, przeniesienie szlaku rowerowego na drogę techniczną jako ciąg pieszo-rowerowy

NADWIŚLAŃSKI SZLAK ROWEROWY

26.	od 13+275,00 do 13+370,00	95	2,5	bitumiczna	4,0	bitumiczna	zmiana istniejącej organizacji ruchu, przebudowa geometrii krawężników
27.	od 13+370,00 do 13+660,00	290	2,0	kostka betonowa	2,0 ÷ 3,0	bitumiczna	wymiana nawierzchni
28.	od 13+660,00 do 13+860,00	200	—	—	3,0 ÷ 4,0	bitumiczna	zmiana przebiegu szlaku rowerowego
29.	od 13+860,00 do 14+260,00	400	1,0	gruntowa	4,0	bitumiczna	wybudowanie ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej
30.	od 14+260,00 do 14+400,00	140	1,0	granitowa	4,0	bitumiczna	poszerzenie i wymiana nawierzchni
31.	od 14+400,00 do 14+495,00	95	2,5 ÷ 3,0	kostka betonowa	2,5 ÷ 4,0	bitumiczna	poszerzenie i wymiana nawierzchni
32.	od 14+495,00 do 14+695,00	200	3,5	gruntowa ulepszona	4,0	bitumiczna	poszerzenie i wymiana nawierzchni
33.	od 14+695,00 do 14+955,00	260	5,0	gruntowa ulepszona	5,0	bitumiczna	zmiana konstrukcji, utworzenie ciągu pieszo-rowerowego
34.	od 14+955,00 do 15+230,00	275	5,0	bitumiczna	5,0	bitumiczna	pozostawienie stanu istniejącego
35.	od 15+230,00 do 16+178,00	948	—	—	5,0	bitumiczna	niezbędne odizolowanie projektowanej ścieżki rowerowej od otaczającego terenu MPWiK

Tab. 4 – Porównanie stanu istniejącego ze stanem projektowanym

## 4. Plan przebiegu zmodernizowanego NSR

Szczegółowy plan przebiegu zmodernizowanego Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego przedstawiono w części rysunkowej.

Modernizowany odcinek NSR przebiega od ul. Dziwożony usytuowanej przy granicy m.st. Warszawy i miasta Łomianki do granicy między Dzielnicą Śródmieście i Dzielnicą Mokotów. Trasa rowerowa prowadzi przez:

- Dzielnicę Bielany,
- Dzielnicę Żoliborz,
- Dzielnicę Śródmieście,

m.in. przez Park Młociński, lewobrzeżne bulwary wiślane oraz Cypel Czerniakowski. Długość modernizowanego NSR wynosi około 16 180 m.

### 4.1. Charakterystyka rozwiązań szczegółowych w wybranych miejscach

#### 4.1.1. Przeprawy mostowe

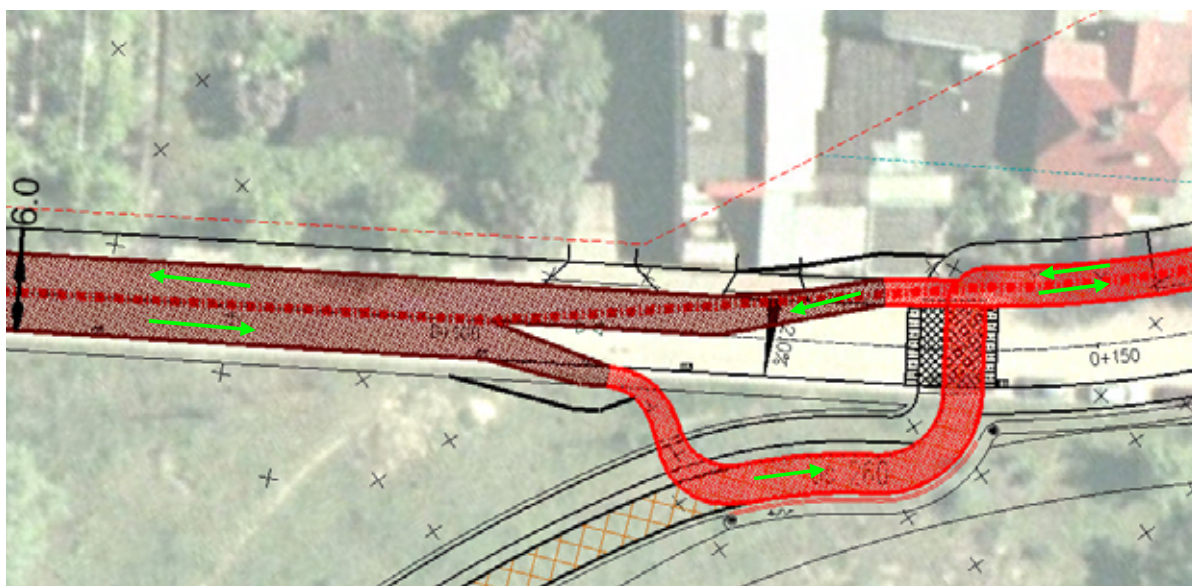
##### 1. Most Północny (obiekt projektowany)

Pierwszą przeprawą mostową, jaka znajduje się na długości analizowanego odcinka NSR, jest projektowany obecnie Most Północny. Odcinek NSR od skrzyżowania ul. Farysa i ul. Prozy (pikietaż 2+720) do ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Wybrzeże Gdyńskie (pikietaż 3+540) jest elementem dokumentacji projektowej dotyczącej budowy Trasy Mostu Północnego, która wykonywana jest przez Schuessler-Plan Inżynierzy. Trasa NSR usytuowana jest po północnej stronie projektowanego węzła drogowego.

W stanie istniejącym, funkcjonujący odcinek szlaku rowerowego wzdłuż Wisły usytuowany jest na obszarze zarezerwowanym na potrzeby projektowanego obiektu – odcinek [C].

Zakończenie budowy Trasy Mostu Północnego spowoduje zmianę położenia NSR w obrębie węzła trasy, wobec czego odcinek [C] przestanie funkcjonować a szlak rowerowy zostanie przeniesiony na nowoprojektowany odcinek [8]. Pierwsze 100m odcinka NSR na obszarze projektowanego obiektu to 6,0 metrowej szerokości ulica przeznaczona dla ruchu samochodowego i, odbywającego się na tym odcinku na zasadach ogólnych, ruchu rowerowego. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, skrzyżowanie ulic Farysa i Prozy zostało zaprojektowane z wyniesioną tarczą. Na skrzyżowaniu zastosowano również inny rodzaj nawierzchni niż na przekrojach szlakowych tych ulic. Koniec wspólnych jezdni dla ruchu samochodowego i rowerowego wypada przed wyniesionym ponad nawierzchnię jezdni przejściem dla pieszych (Rys. 13). Włączenie ścieżki rowerowej w jezdnię ul. Farysa nie jest elementem dokumentacji projektowej dotyczącej budowy TMP.

Zaleca się zatem wykonanie brakującego połączenia zgodnie z zasadą przedstawioną na rys. 13 lub zbliżoną do przedstawionej, która umożliwi łagodne i bezpieczne włączenie się do ruchu odbywającego się na jezdni.



Rys. 13 – Początek (i zakończenie) ścieżki rowerowej na ulicy Farysa

W dalszej części projektowanego odcinka następuje rozwidlenie drogi rowerowej na odcinek, gdzie będzie poprowadzony NSR oraz na ścieżkę rowerową prowadzącą na most. Za rozwidleniem dróg, ścieżka rowerowa (NSR) prowadzona jest pod wiaduktem nad planowaną Trasą Mostu Północnego, a następnie skręca pod kątem prostym i przecina jezdnię ul. Farysa po wyniesionym ponad poziom jezdni przejeździe. Za przejazdem NSR prowadzony jest po zewnętrznej stronie węzła, wzdłuż łącznicy Ł5 (płd-wsch). Ostatnie rozwidlenie dróg rowerowych w obszarze projektowanego węzła umożliwia wybranie kierunku, który prowadzi do przejazdu nad Wybrzeżem Gdynskim (kładka pieszo-rowerowa) i dalszą podróż w kierunku zachodnim lub wybranie kierunku, na południe, wzdłuż wschodniej krawędzi ulicy (zgodnie z przebiegiem NSR).

## 2. Most Grota-Roweckiego (obiekt do przebudowy)

Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przygotowywana jest przez biuro projektowe Transprojekt Warszawa Sp. z o.o. dokumentacja pod nazwą „Studium projektu budowlanego dostosowania Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S8 na odc. Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie – ul. Piłsudskiego w Markach”. Dokumentacja obejmuje m.in. obszar Mostu Grota-Roweckiego oraz węzła „Wisłostrada”.

Projektowany projekt przebudowy TAK nie zakłada realizacji trasy rowerowej wzdłuż wschodniej krawędzi Wisłostrady.

Odcinek w obrębie Mostu Grota-Roweckiego rozpoczyna się w pikietażu 6+550, a kończy w pikietażu 7+950. W rejonie mostu, nowoprojektowany odcinek NSR jest prowadzony po wschodniej stronie węzła. Odcinki położone w pobliżu obiektu oznaczone zostały numerami [12] i [13].

W stanie istniejącym szlak NSR jest oddzielony od ruchu samochodowego. Występują jedynie kolizje z ruchem pieszym. Droga rowerowa poprowadzona jest w poziomie terenu. Brakuje jakichkolwiek rowerowych połączeń z obiektem mostowym, co uniemożliwia komfortowy przejazd rowerem na drugą stronę Wisły. Brak też połączenia z terenami położonymi po zachodniej stronie Wybrzeża Gdyńskiego.

Projektowane zmiany powinny poprawić warunki ruchu rowerowego w obrębie obiektu. Po północnej stronie od osi mostu planowana jest pochylnia na most oraz ścieżka rowerowa, która będzie połączona z istniejącym szlakiem rowerowym. Umożliwi to dogodną zmianę kierunku ruchu i da możliwość przejazdu wzdłuż Trasy Armii Krajowej. W projekcie NSR przewidziano alternatywne położenie fragmentu ścieżki po zachodniej stronie od węzła, oznaczone literą [E].

### 3. Most Krasieńskiego (obiekt projektowany)

Dokumentacja projektowa dla zadania pod nazwą: „Budowa Trasy „Krasieńskiego” na odcinku Pl. Wilsona – ul. Budowlana wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym – odcinek ul. Jagiellońska – ul. Budowlana” wykonywana jest przez biuro projektowe Systra S.A Oddział w Polsce. Obszar objęty projektem Trasy Mostu Krasieńskiego rozpoczyna się w pikietażu 7+950 i kończy w pikietażu 8+850. Na obszarze projektowanej trasy, szlak rowerowy poprowadzony został po wschodniej stronie węzła. Odcinki położone w pobliżu obiektu oznaczone zostały numerami [13], [14] i [15].

W stanie istniejącym droga rowerowa prowadzona jest wzdłuż ciągu pieszego, w poziomie terenu, po wschodniej stronie ul. Wybrzeże Gdyńskie. Występują trzy kolizje z ruchem samochodowym, w obrębie ulic dojazdowych do KS „Spójnia” oraz Centrum Olimpijskiego. W obrębie węzła funkcjonuje połączenie z istniejącą drogą rowerową po drugiej stronie Wybrzeża Gdyńskiego. W projekcie NSR zaproponowano również drugi wariant rozwiązania przebiegu trasy rowerowej poprzez teren Klubu Sportowego „Spójnia” Warszawa (odcinek alternatywny [F]).

Realizacja nowej trasy zmieni w sposób znaczący charakter występujących na trasie NSR kolizji z innymi środkami transportu. Projektowane są przejazdy przez dwie jezdnie mostu, oraz umieszczone między nimi torowisko tramwajowe.

W projekcie TMK przewidziano budowę nowych dróg rowerowych wzdłuż wszystkich krzyżujących się w rejonie węzła ulic. Przebieg istniejącego odcinka NSR pozostanie niemal niezmienny. Nastąpi jego nieznaczna korekta.

### 4. Most Gdański (obiekt istniejący)

Oś Mostu Gdańskiego przecina NSR w pikietażu 9+960. Plan sytuacyjny w obrębie mostu został przedstawiony na tle ortofotomapy (Rys. 14).

W stanie istniejącym trasa rowerowa poprowadzona jest pomiędzy podporą mostu a brzegiem Wisły. Przebieg ten zostawiono jako alternatywę (odcinek [G]) dla projektowanego NSR (odcinek [17]). Zauważalny jest brak bezpośredniego połączenia rowerowego NSR z dolnym poziomem mostu, na którym odbywa się ruch rowerowy pomiędzy obydwoma brzegami Wisły.

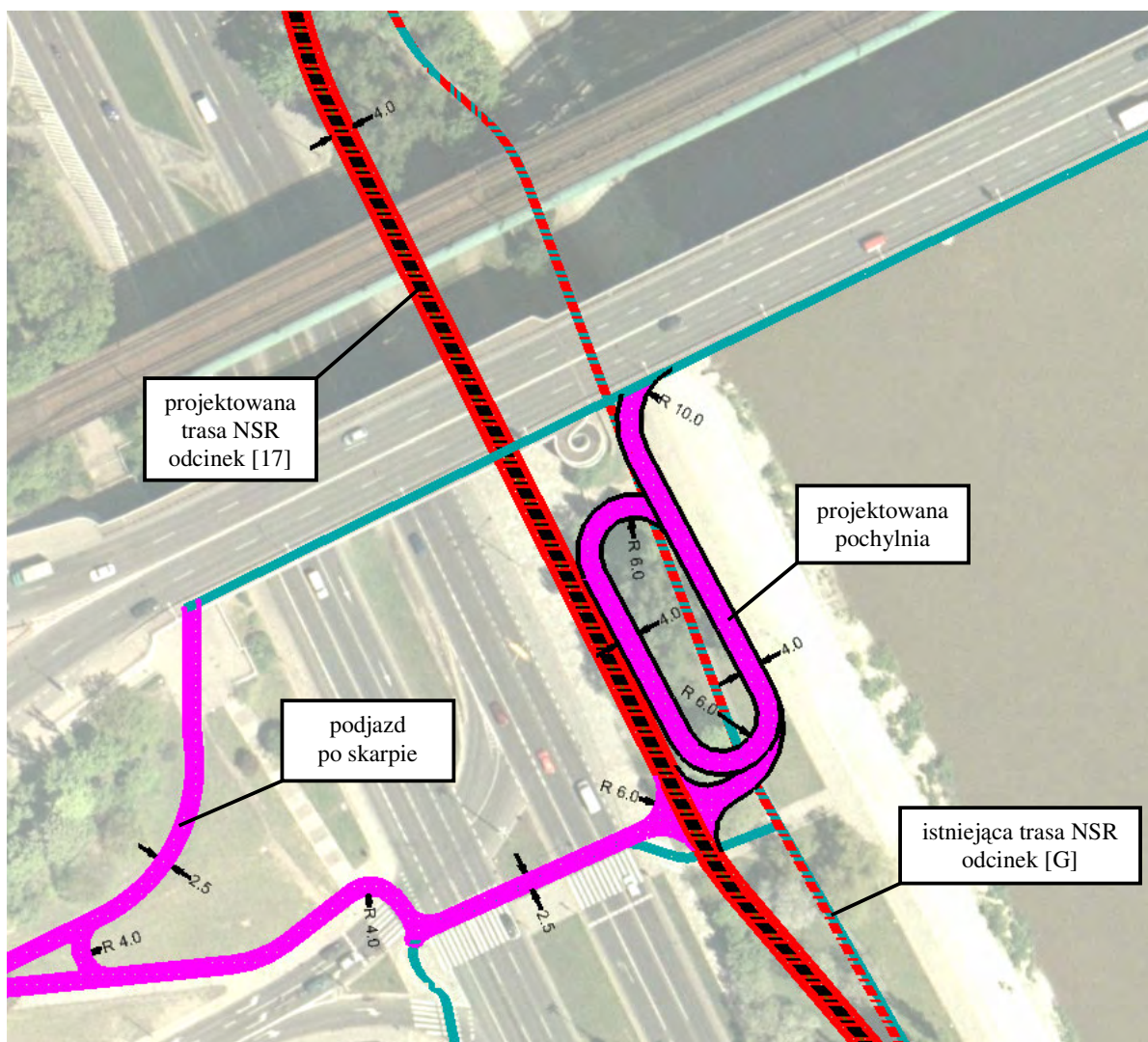


Projektowany przebieg NSR wytyczono między podporą mostu a jezdnią Wisłostrady (odcinek [17]).

Zaproponowano dwa sposoby połączenia NSR z drogą rowerową na moście.

Pierwszy z nich polega na wykorzystaniu istniejącego, funkcjonującego przejazdu przez ul. Wybrzeże Gdańskie i wytyczeniu nowego podjazdu na skarpie wzdłuż istniejącego chodnika. Połączenie to należy zrealizować niezależnie od realizacji rozwiązania drugiego.

Drugie rozwiązanie zakłada wybudowanie pochylni, która umożliwi bezpośrednie połączenie NSR z dolnym poziomem mostu bez potrzeby przekraczania jezdni Wisłostrady. Długość pochylni wynosi ok. 200m; różnica poziomów do pokonania przez rowerzystę ok. 7,0m. Pochylenie podłużne wynosi 5%; szerokość biegu 4,0m; promień łuku wewnętrznego 6,0m.



Rys. 14 – Przebieg NSR w rejonie Mostu Gdańskiego

## 5. Most Śląsko-Dąbrowski (obiekt istniejący)

Oś mostu Śląsko-Dąbrowskiego przecina NSR w pikietażu 11+525. Jest to jednocześnie punkt przejścia odcinka [20] na [21].

W stanie istniejącym szlak rowerowy przebiega pod mostem między jego podporą a brzegiem Wisły. Na moście nie występuje przestrzeń wydzielona dla ruchu rowerowego. Nie istnieje także żadne dogodne połączenie tego odcinka NSR z mostem, wobec czego przeprawa w tym miejscu na drugi brzeg Wisły jest dla cyklistów niewygodna.

W stanie projektowanym przewiduje się pozostawienie obecnego przebiegu szlaku w obrębie mostu. Komfortowe połączenie NSR z poziomem mostu można uzyskać poprzez przebudowę przejścia podziemnego przy ulicy Grodzkiej oraz budowę ścieżki rowerowej na skarpie przy moście. Połączenie przez niezagospodarowaną skarpe należy zrealizować niezależnie od przebudowy przejścia podziemnego.

## 6. Most Świętokrzyski (obiekt istniejący)

Oś mostu Śląsko-Dąbrowskiego przecina NSR w pikietażu 12+710. Pod mostem łączą się odcinki NSR o numerach [23] i [24].

Trasa rowerowa pod mostem przebiega obecnie między przyczółkiem mostowym a brzegiem Wisły. W rejonie mostu poprowadzone są ścieżki rowerowe umożliwiające łagodny wjazd na drogi rowerowe usytuowane po obu stronach obiektu.

W rejonie mostu należy zdemontować istniejącą ścieżkę rowerową z kostki betonowej i umożliwić ruch rowerowy na jezdni technicznej.

## 7. Most Średnicowy (obiekt istniejący)

Oś Mostu Średnicowego przecina NSR w pikietażu 13+120. Pod mostem poprowadzony jest odcinek NSR o numerze [25.]

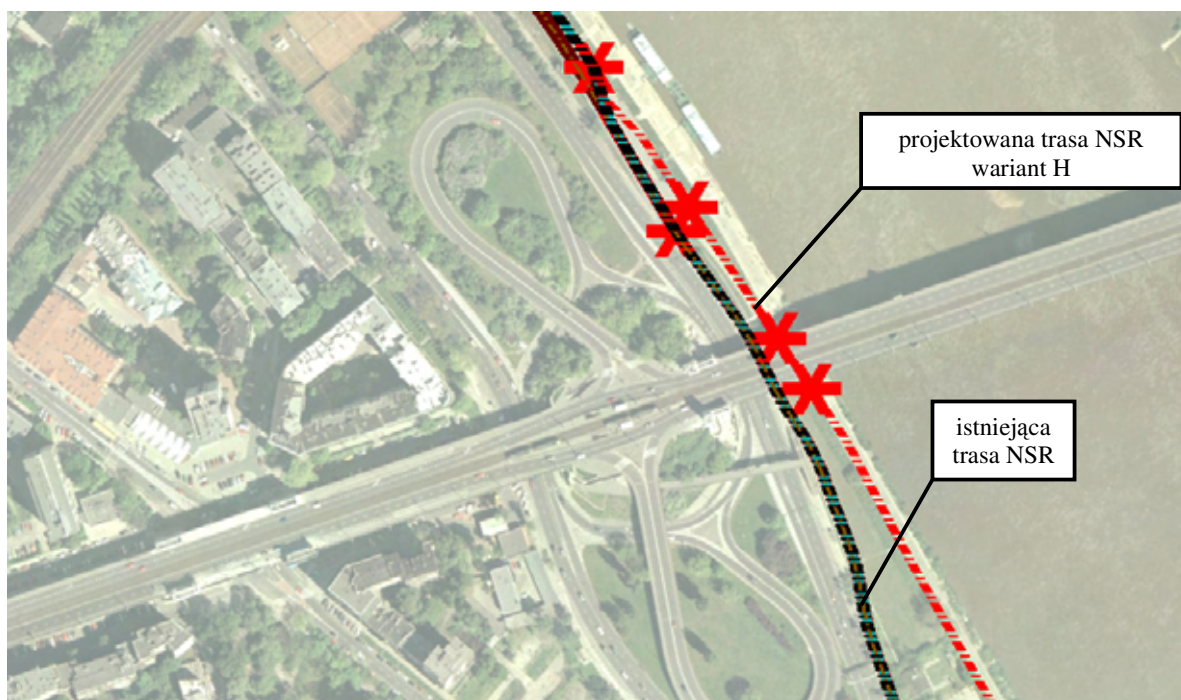
Trasa rowerowa pod mostem przebiega między podporą mostu a brzegiem Wisły. W stanie istniejącym Most Średnicowy jest dostępny wyłącznie dla ruchu pojazdów szynowych. Nie planuje się połączenia rowerowego z tym obiektem.

## 8. Most Poniatowskiego (obiekt istniejący)

Oś Mostu Poniatowskiego przecina NSR w pikietażu 13+450. Pod mostem poprowadzony jest odcinek NSR o numerze [27].

Trasa rowerowa pod mostem przebiega między filarem mostu a jezdni ul. Wybrzeże Kościuszkowskie. Nie istnieje, dostosowane do potrzeb ruchu rowerowego, połączenie drogi rowerowej z obiektem mostowym. Na moście nie występuje oznakowany ciąg rowerowy. Połączenie NSR z Mostem Poniatowskiego wymaga wcześniejszego dostosowania mostu i jego otoczenia do ruchu rowerowego.

Przeprowadzenie NSR przy brzegu Wisły wymaga wcześniejszej modernizacji betonowego bulwaru wiślanego i jego dostosowania do potrzeb ruchu rowerowego oraz pieszego. W chwili obecnej szerokość użyteczna bulwaru wynosi zaledwie 2,3m (w rejonie WTW szerokość wynosi 1,5m). Przebieg NSR wzdłuż brzegu Wisły jest rozwiązaniem pożądanym ze względu na dużą atrakcyjność tego połączenia i należy dążyć do jego realizacji w przyszłości. Jednak ze względu na zły stan techniczny bulwaru i potrzebę głębokiej przebudowy rozwiązanie to nie jest zalecany do natychmiastowej realizacji.



Rys. 15 – Przebieg NSR w rejonie Mostu Poniańskiego

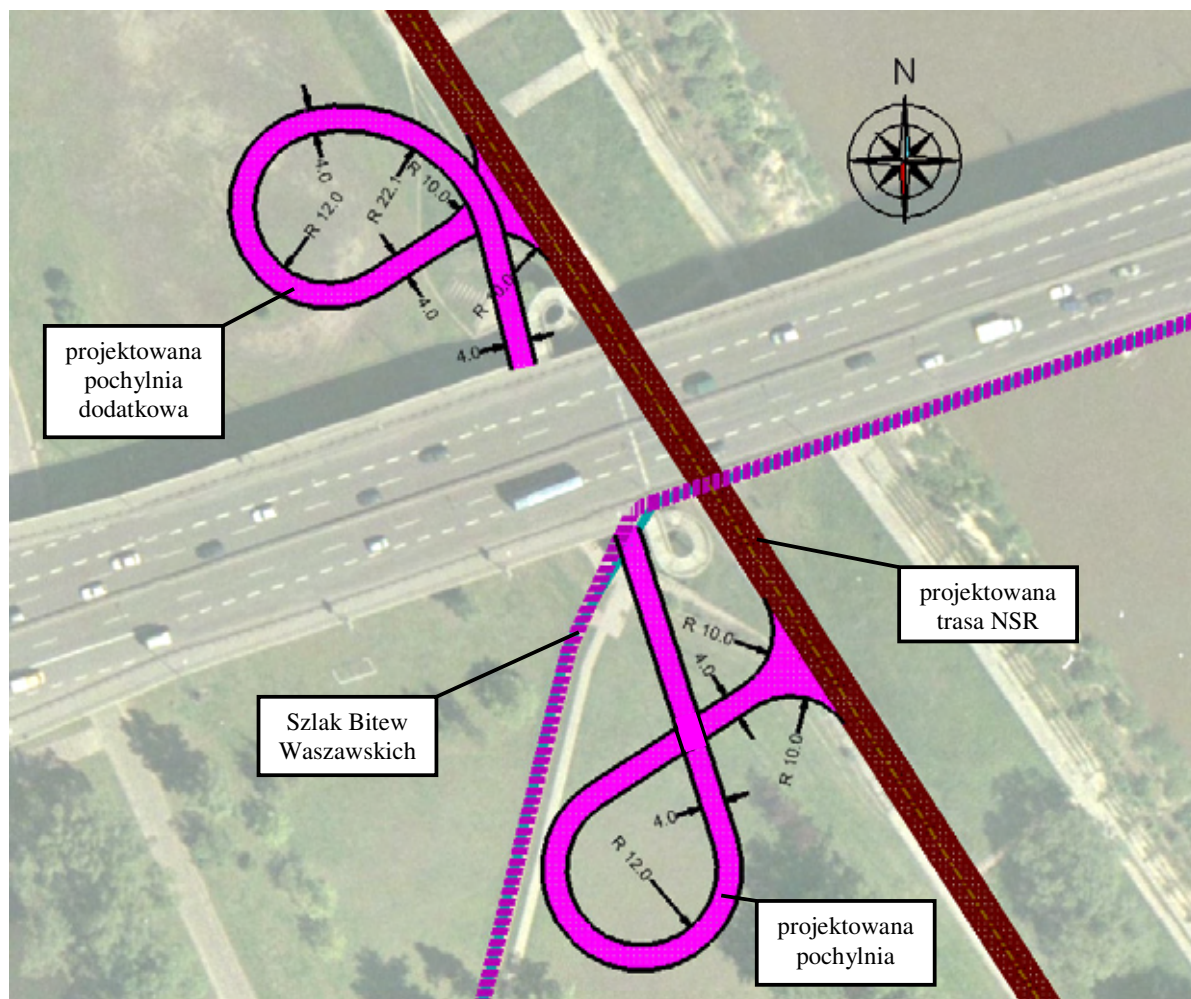
### 9. Most Łazienkowski (obiekt istniejący)

Oś Mostu Łazienkowskiego przecina NSR w pikietażu 14+820. Pod mostem poprowadzony jest odcinek NSR o numerze [33].

Po południowej stronie mostu wytyczony jest rowerowy Szlak Bitew Warszawskich, jednak w stanie istniejącym most nie jest dostosowany do potrzeb ruchu rowerowego. Niektóre ciągi schodów wyposażone są w ceowe belki umożliwiające wtaczanie rowerów jednak rozwiązanie to nie jest komfortowe dla użytkownika. Obecnie jedyna droga z poziomu mostu na poziom terenu w rejonie projektowanego NSR prowadzi krętymi schodami.

W stanie projektowanym na odcinku w pobliżu mostu przewidziano korektę geometrii i wymianę nawierzchni na bitumiczną. Planuje się również dobudowę pochylni dla rowerzystów po południowej stronie mostu (Rys. 16). Pochylnia umożliwi komfortowe połączenie NSR z rowerowym Szlakiem Bitew Warszawskich przebiegającym po moście. Dodatkowo w razie wystąpienia wzmożonego ruchu rowerowego na moście proponuje się również budowę pochylni po północnej stronie mostu. Dodatkowa pochylnia może

służyć zarówno rowerzystom, jaki i pieszym, którzy nie są zdolni do pokonania różnicy poziomów przy użyciu schodów.



Rys. 16 – Przebieg NSR w rejonie Mostu Łazienkowskiego

#### 4.1.2. Przejścia podziemne

Wisłostrada usytuowana wzdłuż lewego brzegu Wisły pełni istotną funkcję połączenia międzydzielnicowego a także regionalnego i międzynarodowego. Wisłostradą przebiega droga krajowa nr 7 z Gdańska do granicy ze Słowacją. Ta jedna z głównych arterii warszawskich nie tylko stanowi dobre połączenie, ale równocześnie oddziela lewobrzeżną Warszawę od Wisły, przez co atrakcyjne tereny nad jej brzegiem są odizolowane od miasta. Ich naturalny potencjał krajobrazowo-rekreacyjny nie jest w pełni wykorzystywany.

Przejścia przez Wisłostradę z reguły są bezkolizyjne z ruchem samochodowym. Wzdłuż odcinka od ul. Pułkowej do ul. Łazienkowskiej funkcjonują obecnie cztery przejścia w poziomie jezdni w rejonie ulic:

- Łazienkowskiej,
- Wilanowskiej,
- Ludnej,
- Wenedów.

Pozostałe przejścia funkcjonują w innym poziomie z wykorzystaniem przepraw mostowych, węzłów drogowych lub przejść podziemnych.

W rejonie NSR występuje pięć przejść podziemnych pod Wisłostradą:

- na wysokości głównego wejścia do Cytadeli
- trzy na wysokości Zamku Królewskiego (ulice: Sanguszki, Bolesć, Grodzka)
- na wysokości pomnika Sapera (przy Bramie Czerniakowskiej).



Fot. 305 – Widok ogólny na wejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą w rejonie Cytadeli



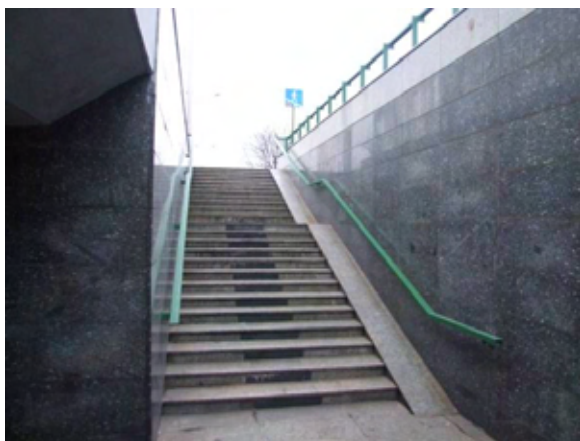
Fot. 306 – Widok na południowo-zachodnie wyjście z przejścia podziemnego przy Cytadeli



Fot. 307 – Widok ogólny na wejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą w rejonie ul. Sanguszki



Fot. 308 – Widok ogólny na teren wokół wschodniego wejścia do przejścia podziemnego w rejonie ul. Sanguszki



Fot. 309 – Zejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą – ul. Boleść



Fot. 310 – Zejście na bulwar wiślany – ul. Boleść



Fot. 311 – Widok ogólny na wejście do przejścia podziemnego pod Wisłostradą i na zejście na bulwar wiślany przy ul. Grodzkiej



Fot. 312 – Widok na ścianę czołową zejścia na bulwar wiślany



Fot. 313 – Przejście podziemne pod Wisłostradą – ul. Grodzka



Fot. 314 – Ściana czołowa przejścia podziemnego pod Wisłostradą – ul. Grodzka



Fot. 315 – Przejście podziemne pod Wisłostradą – przy pomniku Sapera



Fot. 316 – Przejście podziemne pod Wisłostradą – przy pomniku Sapera

Wszystkie przejścia pod Wisłostradą zrealizowane są na wzór schematu litery „H”. Wszystkie wejścia rozwiązane są na wzór klatki schodowej pokazanej na Fot. 307 – dwa podwójne ciągi schodów ze spocznikiem wyposażone w 30 centymetrowej szerokości pochylnię przy ścianie czołowej. Tunele o szerokości 6,0 m zakończone są czołowo ścianą klatek schodowych. Wyjątkiem od tego schematu jest przejście podziemne w rejonie Pomnika Sapera gdzie po zachodniej stronie nie występuje schematyczna klatka schodowa. Wejście do tunelu jest otwarte od czoła, co znacznie poprawia dostęp do przejścia. Dodatkowo przejście w rejonie Pomnika Sapera jako jedyne wyposażone jest w pochylnie dla wózków.

**Żadne z przejść podziemnych nie jest dostosowane do obsługi ruchu rowerowego.**

Z uwagi na fakt, że przejścia podziemne usytuowane są na poziomie bulwaru należy przeprojektować ściany czołowe zarówno przejść podziemnych jak i zejść na bulwar tak, aby umożliwić bezpośrednie wyjście na taras wiślany. Przebudowa klatek schodowych przy przejściach podziemnych powinna docelowo doprowadzić do stanu, w którym zarówno ruch pieszy jak i rowerowy będzie odbywać się bez utrudnień w sposób wygodny dla użytkownika. Otworzenie ścian czołowych wieńczących tunele piesze pod Wisłostradą znacznie poprawi dostęp do Wisły i ułatwi komunikację pomiędzy obiema stronami Wisłostrady. Realizując opracowanie założono, że wzdłuż Wisłostrady, za ścianami czołowymi nie występuje infrastruktura podziemna. Założenie to wymaga weryfikacji na następnym etapie przygotowywania dokumentacji dotyczącej dostosowania pieszych przejść podziemnych do potrzeb ruchu rowerowego.

Przebudowę przejść podziemnych zaleca się według następujących rozwiązań:

- Przejście podziemne w rejonie Cytadeli:
  - Likwidacja północnych ciągów schodów,
  - Usytuowanie drogi rowerowej po północnej stronie tunelu z rozdzieleniem trwałym ruchu pieszego i rowerowego (szer. drogi rowerowej 3,0m, szer. ciągu pieszego 3,0m),
  - Przebicie ścian czołowych i realizacja pochylni rowerowych o szerokości 4,0m (po stronie wschodniej, pochylnie w kształcie litery „V”, ze względu na małą odległość do projektowanego NSR; po stronie zachodniej wprowadzenie pochylni w kierunku głównego wejścia do Cytadeli).

Przebudowa tego przejścia do chwili realizacji drogi rowerowej wzdłuż zachodniej krawędzi Wisłostrady oraz realizacji Muzeum Wojska Polskiego na terenie Cytadeli **nie jest uzasadniona.**

- Przejście podziemne w rejonie ul. Sanguszki:
  - Likwidacja północnych ciągów schodów,
  - Usytuowanie drogi rowerowej po północnej stronie tunelu z rozdzielaniem trwałym ruchu pieszego i rowerowego (szer. drogi rowerowej 3,0m, szer. ciągu pieszego 3,0m),
  - Przebicie ścian czołowych i realizacja pochylni rowerowych (po stronie wschodniej pochylnia w kształcie „lewej trąbki”; po stronie zachodniej pochylnia prowadząca do ul. Rybaki – w kierunku skarpy wiślanej i dalej Starego Miasta).

Spośród wszystkich przejść podziemnych pod Wisłostradą przebudowa tego przejścia jest kluczowa, albowiem w sposób istotny usprawni połączenie pomiędzy Starym Miastem a bulwarem wiślanym.

- Przejście podziemne w rejonie ul. Boleść:
  - Likwidacja południowych ciągów schodów,
  - Usytuowanie drogi rowerowej po południowej stronie tunelu z rozdzielaniem trwałym ruchu pieszego i rowerowego (szer. drogi rowerowej 3,0m, szer. ciągu pieszego 3,0m),
  - Przebicie ścian czołowych i realizacja pochylni rowerowych (po stronie wschodniej połączenie z poziomem tarasu wiślanego; po stronie zachodniej pochylnia w kształcie litery „L” prowadząca do ul. Wodnej – w kierunku istniejącej drogi rowerowej).

Przebudowa tego przejścia usprawni połączenie Starego Miasta z bulwarem wiślanym jednak w znacznie mniejszym stopniu niż połączenie w rejonie ul. Sanguszki.

- Przejście podziemne w rejonie ul. Grodzkiej:
  - Likwidacja północnego ciągów schodów,
  - Usytuowanie drogi rowerowej po północnej stronie tunelu z rozdzielaniem trwałym ruchu pieszego i rowerowego (szer. drogi rowerowej 3,0m, szer. ciągu pieszego 3,0m),
  - Przebicie ścian czołowych i realizacja pochylni rowerowych (po stronie wschodniej połączenie z poziomem tarasu wiślanego; po stronie zachodniej pochylnia w kształcie litery „L” prowadząca do ul. Grodzkiej – w kierunku istniejącej drogi rowerowej i mostu Śląsko-Dąbrowskiego).

Realizacja tunelu pieszo-rowerowego w rejonie ul. Grodzkiej zapewni możliwość połączenia NSR ze ścieżką podskarpową i mostem Śląsko-Dąbrowskim.

- Przejście podziemne w rejonie pomnika Sapera:
  - Likwidacja północnego ciągów schodów,
  - Usytuowanie drogi rowerowej po północnej stronie tunelu z rozdzielaniem trwałym ruchu pieszego i rowerowego (szer. drogi rowerowej 3,0m, szer. ciągu pieszego 3,0m),
  - Przebicie ściany czołowej i realizacja pochylni rowerowej w kształcie litery „L” po stronie wschodniej; po stronie zachodniej pochylnia w kierunku Parku Kultury omijająca Pomnik Sapera od strony północnej.



Dostosowanie przejścia podziemnego przy Pomniku Sapera do potrzeb rowerzystów zapewni możliwość połączenia NSR ze ścieżką podskarpową i rejonem Powiśla i Ujazdowa.

Otworzenie ścian czołowych tuneli wiąże się z gruntowną przebudową klatek schodowych przejść podziemnych jak i zejść na bulwar. W tym wypadku szczególnie istotne jest spełnienie wymagań przeciwpowodziowych. Wejścia do przejść podziemnych bezpośrednio z poziomu tarasu wiślanego należy zaprojektować na zasadnie zamykanych wrót przeciwpowodziowych lub zasuw. Przebudowa przejść podziemnych oraz zejść na bulwar wiślany wymaga uzgodnień zarządcy tego terenu z urzędem pełniącym nadzór nad zabezpieczeniami przeciwpowodziowymi w ich rejonie.

Przejście podziemne:	Zalecana kolejność przebudowy:
Cytadela	5
Sanguszki	1
Boleść	4
Grodzka	2
Pomnik Sapera	3

Tab. 5 – Zalecana kolejność przebudowy przejść podziemnych

Przejścia podziemne w rejonie ul. Sanguszki, Grodzkiej oraz Pomnika Sapera zaleca się przebudować wraz z przebudową NSR. Pozostałe przejścia zaleca się przebudować w momencie, gdy wyniknie na nie zapotrzebowanie.

#### 4.1.3. Węzły drogowe

Rozwiązanie geometryczne w węzle drogowym „Gwiazdzista” szczegółowo przedstawiono w części rysunkowej.

Projekt firmy EMA Sp z. o. o. dotyczący przebudowy ul. Gwiazdzistej na odcinku od Trasy Armii Krajowej do pętli autobusowej „Gwiazdzista” zawiera niewielką korektę istniejącej na tym odcinku ścieżki rowerowej. Przejazd rowerowy został przeniesiony w kierunku Wisłostrady. Na odcinku ok. 200m ul. Gwiazdzista będzie wyposażona w dwie jezdnie przedzielone pasem rozdziału, co zapewni azyl dla pieszych i rowerzystów w miejscu przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów. Modernizowana ścieżka w obrębie Szlaku Wisły ma szerokość 2,0m i kilka ostrych łuków o promieniach 4,0m. Rozwiązanie to może nie być wystarczające dla zapewnienia płynnej jazdy rowerzystom i może powodować kolizje z pieszymi.

Projekt firmy EMA nie zakłada przedłużenia ścieżki rowerowej w kierunku Wisłostrady. Zaleca się realizację drogi rowerowej pomiędzy projektowanym NSR i ul. Podleśną wzdłuż ul. Gwiazdzistej.

W części rysunkowej przedstawiono proponowane rozwiązanie. Na długości brakującego odcinka zaprojektowano 2,5 metrowej szerokości ścieżkę rowerową, która jest kontynuacją projektowanej przez firmę EMA ścieżki biegnącej wzdłuż zachodniej strony ulicy Gwiazdzistej. Obecnie tym odcinku występuje chodnik o nawierzchni bitumicznej, szerokości ok. 4,0. Zaleca się adaptację części chodnika pod ścieżkę rowerową, czego konsekwencją będą niewielkie koszty dostosowania tego odcinka do potrzeb ruchu

rowerowego. Dodatkowo należy wykonać dwa przejazdy rowerowe w rejonie węzła drogowego.

#### 4.1.4. Przebieg przez teren Klubu Sportowego „Spójnia”

Obecnie teren Klubu Sportowego „Spójnia” Warszawa nie jest ogólnie dostępny. Teren jest ogrodzony i częściowo monitorowany. Na terenie KS „Spójnia” odbywa się nie tylko działalność sportowa, ale również funkcjonują sklepy i magazyny.

Aktualnie teren klubu sportowego wymaga uporządkowania i rewitalizacji (opis stanu istniejącego, rozdział 3.7 odcinek [F]). Zmiany w zagospodarowaniu terenu w rezultacie powinny doprowadzić do udostępnienia terenów rekreacyjno-sportowych mieszkańcom Warszawy i ożywienia tej, nie w pełni wykorzystywanej, części miasta.

W rejonie KS „Spójnia” odnotowano natężenie ruchu rowerowego na poziomie 2200 r/dobę/przekrój oraz 220 r/h/przekrój. Obecnie ruch rowerowy odbywa się po ścieżce rowerowej o szerokości 2,0m, co zgodnie z dokumentem „Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie” nie jest szerokością wystarczającą. Dla natężenia powyżej 150 r/h/przekrój zaleca się drogę rowerową o szerokości 3,5 m. Z uwagi na wąski pas, w którym usytuowany jest ciąg pieszy i rowerowy istnieje ewentualność poszerzenia drogi rowerowej o około 0,5 m do szerokości 2,5 m. Poszerzenie ciągu pieszo-rowerowego wymaga zainstalowania barier ochronnych wzdłuż jedni Wybrzeża Gdyńskiego, które dodatkowo, poza niewielkim zieleńcem, odseparują niechronionych uczestników ruchu drogowego od pędzących pojazdów.



Fot. 317 – Istniejąca droga rowerowa przy KS „Spójnia”



Fot. 318 – Istniejąca droga rowerowa przy KS „Spójnia”

Alternatywą dla odcinka pokazanego na wyżej umieszczonych fotografiach może być droga rowerowa poprowadzona przez tereny KS „Spójnia”. Przebieg szlaku przez tereny zielone, rekreacyjne, oddalone od ruchliwej trasy jest znacznie bardziej atrakcyjny niż funkcjonująca dziś trasa wzdłuż Wisłostrady. Z uwagi na duży ruch rowerowy w tym obszarze należy w niedalekiej przyszłości zrealizować dodatkową trasę przez tereny „Spójni” i pozostawić, zmodernizowaną obecnie, istniejącą.



Fot. 319 – Istniejąca droga przez KS „Spójnia”



Fot. 320 – Istniejąca droga przez KS „Spójnia”

Przebieg NSR przez teren Klubu Sportowego „Spójnia” Warszawa w chwili obecnej nie jest zalecany do realizacji ze względu na:

- wymóg uporządkowania i rewitalizacji terenu KS „Spójnia”,
- obecne niezagospodarowanie terenu pomiędzy Trasą Armii Krajowej i KS „Spójnia” - prowadzenie trasy rowerowej w tym pasie nie jest atrakcyjne i bezpieczne dla rowerzysty

**Realizacja odcinka przez „Spójnię” powinna nastąpić w chwili udostępnienia i rewitalizacji klubowego terenu.**

Po rewitalizacji „Spójni” i do momentu, w którym nie będzie zagospodarowany teren za Centrum Olimpijskim (w kierunku na północ) zaleca się realizację drogi rowerowej na odcinku od południowego ogrodzenia klubu sportowego do Centrum Olimpijskiego a następnie połączenie z istniejącym ciągiem pieszym wzdłuż Wisłostrady.

Należy dążyć do współpracy i porozumienia pomiędzy KS „Spójnia” Warszawa i Urzędem m.st. Warszawy w sprawie właściwego zagospodarowania udostępnienia warszawiakom terenów klubu.

Realizując przeprawę mostową wzdłuż Trasy Mostu Krasińskiego należy przewidzieć bezpośrednie połączenie trasy rowerowej poprowadzonej przez „Spójnię” z projektowanymi wzdłuż TMK ścieżkami rowerowymi.

Trasa rowerowa przez „Spójnię” powinna mieć bezpośrednie połączenie ze ścieżkami rowerowymi, projektowanymi na przeprawie mostowej wzdłuż Trasy Mostu Krasińskiego.

#### 4.2. Opis rozwiązań w punktach kolizji

Punkty kolizji pomiędzy różnymi uczestnikami ruchu drogowego rozwiązywano ze szczególnym zwróceniem uwagi na bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Mała liczba kolizji wpływa bezpośrednio na komfort jazdy, ponieważ nie wymaga ograniczenia prędkości w obrębie przejazdów rowerowych.

Na drodze rowerowej najbardziej niebezpieczne są kolizje z ruchem samochodowym. Niektórzy kierowcy w obrębie przejazdów rowerowych przez jezdnię mogą rozwijać duże

prędkości, co znacznie wpływa na wielkość obrażeń niechronionych uczestników ruchu w wyniku ewentualnego zdarzenia.

Na całej długości projektowanego NSR wystąpią następujące kolizje z ruchem samochodowym:

- obszar Lasku Młocińskiego (odc. [3]) - szlak przebiega przez parking dla samochodów,
- ulica Prozy (odc. [7]) - ruch odbywa się po jezdni na zasadach ogólnych,
- ul. Farysa (*części odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Północnego, odc. [8]*) - ruch odbywa się po jezdni na zasadach ogólnych, dodatkowo kolizja z ruchem samochodowym występuje na przejeździe rowerowym tuż przy dojeździe do terenów MPWiK
- jezdnia techniczna Trasy Armii Krajowej (*części odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Armii Krajowej, odc. 12*) - ruch odbywa się po jezdni na zasadach ogólnych,
- Trasa Mostu Krasińskiego (*części odcinka jest elementem dokumentacji projektu Trasy Mostu Krasińskiego, odc. 13 i 14*) – szlak przebiega przez dwie główne jezdnie TMK (po jednej dla każdego kierunku ruchu) oraz przez torowisko tramwajowe (umieszczone w pasie dzielącym między jezdniami).

Na całym ciągu NSR występują liczne kolizje z ruchem pieszym, poza tym część szlaku rozwiązana jest na zasadzie ciągu pieszo-rowerowego. Miejsca kolizji należy oznakować znakami pionowymi oraz poziomymi informującymi o niebezpieczeństwie kolizji. Dodatkowo w miejscach o dużym natężeniu ruchu pieszego, kolizyjnego w stosunku do rowerowego proponuje się zastosowanie kolorowej nawierzchni drogi rowerowej lub nawierzchnię z kostki brukowej. Takie rozwiązanie ma zwrócić uwagę kierującego rowerem na zbliżanie się do miejsca szczególnie niebezpiecznego.

Jako rozwiązanie potencjalnie kolizyjne należy też traktować brak dostępu do terenów MPWiK oraz ZHP. Objazd, obecnie niedostępnych, terenów wymaga pokonania odległości około 3,3 km, co wiąże się z niepotrzebnym wysiłkiem i stratą czasu. Warto podkreślić, że znacznym utrudnieniem jest przejazd wzdłuż ulic Czerniakowskiej i Bartyckiej, które nie są przystosowane do ruchu rowerowego. W opracowaniu zaproponowano przeprowadzenie przez teren MPWiK estakady pieszo-rowerowej o długości ok. 900 m. Zabudowana estakada ma ograniczyć dostęp osób nieupoważnionych do osadnika wodociągowego.

## 5. Oszacowanie kosztów modernizacji NSR

### 5.1. Podstawa opracowania kalkulacji

- 1) Katalog cen jednostkowych robót i obiektów inwestycyjnych, IV kwartał, BISTYP.
- 2) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno użytkowym.
- 3) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.
- 4) Postaw na rower. Jak projektować przyjazną dla rowerów infrastrukturę, Polski Klub Ekologiczny, Kraków 1999.
- 5) Zasoby własne dot. kosztów inwestycyjnych analogicznych inwestycji infrastrukturalnych (ścieżki rowerowe).
- 6) Koncepcja programowo – przestrzenna NSR, autor: FaberMaunsell Polska.

### 5.2. Szacunkowe koszty modernizacji NSR

Poniższa tabela przedstawia szacunkowe koszty modernizacji NSR. Przyjęto uśredniony koszt przebudowy 1,0 km trasy, ze względu na zróżnicowanie stanu technicznego istniejących odcinków NSR. Uwzględniono realizację pochylni przy Moście Gdańskim oraz tylko jednej pochylni przy Moście Łazienkowskim, a także przebudowę trzech najistotniejszych przejść podziemnych pod Wisłostradą.

Lp.	Elementy	Koszt	Jednostka	Liczba jednostek	Cena jednostkowa
I.	Roboty drogowe	<b>19 320 000,00 zł</b>	km	16,10	1 200 000,00 zł
II.	Obiekty:	<b>33 400 000,00 zł</b>			
II.1	Pochylnia - Most Gdański	4 000 000,00 zł	m <sup>2</sup>	800,00	5 000,00 zł
II.2	Pochylnia - Most Łazienkowski	3 000 000,00 zł	m <sup>2</sup>	600,00	5 000,00 zł
II.3	Estakada na MPWiK	22 500 000,00 zł	m <sup>2</sup>	4 500,00	5 000,00 zł
II.4	Przebudowa 3 przejść podziemnych wraz z pochylniami	3 900 000,00 zł	szt.	3,00	1 300 000,00 zł
III.	Projekty	<b>2 636 000,00 zł</b>			
IV.	Nadzór inwestorski	<b>2 372 400,00 zł</b>			
V.	Nadzór autorski	<b>395 400,00 zł</b>			
<b>RAZEM</b>		<b>58 123 800,00 zł</b>			

Tab. 6 – Zestawienie szacunkowych kosztów modernizacji NSR (kwoty bez VAT)

Szacunkowy, łączny koszt modernizacji NSR wynosi 58 mln zł z czego około 35% kwoty to koszt budowy estakady na ternie MPWiK.

## 6. Podsumowanie

W opracowaniu przeanalizowano możliwości modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego (NSR) na odcinku od ul. Dziwożony w Łomiankach do granicy między Dzielnicą Śródmieście i Dzielnicą Mokotów na wale przeciw-powodziowym.

Analizowany odcinek jest elementem sieci EuroVelo oraz VeloMazovia a także stanowi najważniejszy szlak rowerowy m.st. Warszawy. Usytuowanie NSR wzdłuż lewego brzegu Wisły ma duży wpływ na charakter ruchu. Osiowy przebieg szlaku wzdłuż bulwaru wiślanego, z dala od ruchu samochodowego, czyni ten szlak wartościowym ze względów turystycznych i rekreacyjnych. Z drugiej strony, dzięki połączeniu peryferyjnych obszarów z centralną częścią miasta powstała atrakcyjna trasa dla codziennych podróży, typu dom – praca czy dom – szkoła. Cała trasa ma długość około 35 km, natomiast odcinek będący przedmiotem opracowania ma długość około 16 km.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji można stwierdzić, że stan techniczny istniejącego szlaku na znacznej długości jest niezadowalający i wymaga przebudowy. Najbardziej uciążliwy dla cyklistów jest brak ciągłości szlaku, niespójność z pozostałą siecią dróg rowerowych a także brak możliwości kontynuacji połączenia rowerowego w kierunku południowym przez tereny Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji.

W opracowaniu zwrócono szczególną uwagę na integrację NSR z otoczeniem. Zaproponowano dostosowanie przejść podziemnych do potrzeb rowerzystów, podjęto próbę odpowiedniego połączenia NSR z przeprawami mostowymi, skorygowano również niektóre połączenia z istniejącą siecią ulic.

Proponowany w opracowaniu zakres modernizacji Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego pozwala podwyższyć standard techniczny trasy, co może się przyczynić do osiągnięcia następujących korzyści:

- **poprawa komfortu ruchu rowerowego** poprzez zapewnienie odpowiednich parametrów technicznych drogi rowerowej (pochylenia podłużne, szerokość, konstrukcja nawierzchni), co umożliwi pokonanie trasy bez zbędnego wysiłku,
- **poprawa bezpieczeństwa cyklistów** poruszających się po analizowanym odcinku szlaku poprzez wprowadzenie dodatkowych połączeń z otaczającym terenem, które zredukują liczbę kolizji z ruchem samochodowym i pieszym, a jednocześnie będą przyjazne dla rowerzystów (modernizacja przejść podziemnych, budowa pochylni, które umożliwią wygodny wjazd na most),
- **korzystny wpływ na środowisko** poprzez wzrost atrakcyjności roweru jako ekologicznego środka transportu,
- **rozwój układu dróg rowerowych i poprawa jakości połączeń międzydzielnicowych** zwłaszcza pomiędzy peryferyjnymi dzielnicami i centrum miasta,
- **poprawa jakości życia i stanu zdrowia mieszkańców** poprzez stwarzanie właściwych warunków do podejmowania aktywności fizycznej,

- **poprawa wizerunku m.st. Warszawy**, ponieważ modernizacja trasy pozwala podnieść atrakcyjność turystyki rowerowej całego regionu. Szlak rowerowy jest położony w pobliżu Starego Miasta i umożliwia podróż na północ w kierunku Puszczy Kampinoskiej lub na południe w kierunku Lasu Kabackiego.
- **spełnione zostaną zobowiązania administracyjne urzędów**, które zajmują się polityką transportową Warszawy, ponieważ są zgodne m. in. ze „Strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy na lata 2007 ÷ 2015”, czy „Zarządzeniem Nr 380/2007 Prezydenta miasta stołecznego Warszawy z dnia 25 kwietnia 2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej”.

Wykonanie modernizacji analizowanego odcinka Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego przyczyni się do promocji i zwiększenia atrakcyjności roweru jako środka transportu, który może być wykorzystywany do codziennych podróży i stanowi jednocześnie ciekawą propozycję na aktywne spędzanie wolnego czasu.

Pozyskanie informacji do wykonania analiz było możliwe dzięki owocnej współpracy z:

- Zamawiającym,
- Miejską Pracownią Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju,
- Miejskim Przedsiębiorstwem Wodociągów i Kanalizacji m.st. Warszawy,
- Zarządem Terenów Publicznych,
- Zarządem Miejskich Inwestycji Drogowych,
- Zarządem Dróg Miejskich,
- Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad,
- Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Warszawie,
- Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie,
- Fundacją „Ja Wisła”,
- Stowarzyszeniem Zielone Mazowsze,
- biurami projektowymi:
  - B. P. Metroprojekt,
  - EMA,
  - Schuessler-Plan Inżynierzy,
  - Systra S.A. Oddział w Polsce,
  - Transprojekt Warszawa.

**Wszystkim instytucjom wykonawca opracowania składa serdeczne podziękowanie.**

## 7. Literatura

Tytuł opracowania	Autor	Miejsce i data publikacji
Inżyniera ruchu	Datka, Suchorzewski, Tracz	Warszawa, 1999
Koncepcja miejsko-akademickiego systemu rowerowego w Warszawie – praca dyplomowa na Wydziale IL PW	K. Jesionkiewicz, K. Masłowski	Warszawa grudzień 2007
Postaw na rower. Jak projektować przyjazną dla rowerów infrastrukturę	Polski Klub Ekologiczny	Kraków 1999
Rowerowy Gdańsk, rowerowa Polska. Gdański rowerowy projekt inwestycyjno-promocyjny	Marcin Hyła Polski Klub Ekologiczny	
Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie – projekt dokumentu	TransEko Sp. j.	Warszawa sierpień 2008
Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do 2020 roku	Urząd m.st. Warszawy	Warszawa listopad 2005
Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015 w tym: Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy – Projekt dokumentu	Urząd m.st. Warszawy	Warszawa styczeń 2008
Studium koncepcyjne budowy trasy rowerowej Velostrada – rowerowego połączenia Mokotowa (ciąg ulic Rolna-Bukowińska) z al. KEN przy pomocy wiaduktu nad dolinką Potoku Służewieckiego	TransEko Sp. j.	Warszawa listopad 2008
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy	Urząd m.st. Warszawy	Warszawa październik 2006



<b>Wstępna koncepcja zagospodarowania oraz wytyczne programowo-przestrzenne, architektoniczne i techniczne do projektu zagospodarowania lewobrzeżnego bulwaru Wisły w Warszawie na odcinku od K.S. Spójnia do Cypla Czerniakowskiego</b>	Dawos Sp. z o.o.	Warszawa 2008
<b>Wytyczne do projektu zagospodarowania lewobrzeżnego bulwaru Wisły w Warszawie</b>	Dawos Sp. z o.o.	Warszawa 2008
<b>Zielony Szlak Rowerowy Mazowsza</b>	M&G Consulting Marketing	czerwiec 2008
<b><a href="http://www.um.warszawa.pl">www.um.warszawa.pl</a></b>	Urząd m. st. Warszawy	
<b><a href="http://www.zm.org.pl">www.zm.org.pl</a></b>	Zielone Mazowsze	
<b><a href="http://www.ztm.waw.pl">www.ztm.waw.pl</a></b>	Zarząd Transportu Miejskiego	