



## Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

### Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 04, fax (022) 525 17 69

www.um.warszawa.pl

Warszawa, 22 lipca 2009 r.

Wydział Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszkiej zgłasza następujące uwagi do projektu:

#### **Projektu geometrii ul. Głowackiego**

*opracowanie: ProDrog, ul. 11 listopada 160, 05-770 Sulejówek, 0 22 783 15 17*

*inwestor: Urząd Dzielnicy Wesola*

#### Wydział po dokonanej wizji lokalnej w terenie projekt **opiniuje negatywnie.**

1. Wprowadzenie wydzielonego ciągu pieszego i rowerowego oraz pieszo-rowerowego w substancji ulicy Głowackiego, gdzie występuje niewielkie natężenie ruchu jest niewskazane. W okolicach stref zamieszkania należy rezygnować z wydzielonych dróg rowerowych (wszystkie ulice przy-prostopadłe są „strefą zamieszkania” oznakowaną znakiem D-40, zastosowano progi spowalniające. Optymalnym rozwiązaniem byłoby zastosowanie również na ulicy Głowackiego podobnych środków uspokojenia ruchu (urządzenia U-16A do U-16D).

2. Przeciw realizacji w/w inwestycji świadczy również założenie, jakie przyjął projektant i inwestor cyt.: „przewidywana nawierzchnia ścieżki rowerowej – kostka brukowa betonowa typ. Holland”. Od kwietnia 2007 roku na terenie m.st. Warszawy obowiązuje Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy nr 380/2007 w którym jedyna dopuszczalna nawierzchnia dróg rowerowych jest w technologii bitumicznej, za wyjątkiem UZASADNIONYCH przypadków, na które należy uzyskać odstępstwo BDiK. Jak wskazuje praktyka, wykonawstwo dróg rowerowych z kostki betonowej nie sprawdza się.

Na wysokości przystanku ZTM PKP Wesola w celu separacji ruchu można zastosować jednokierunkowe pasy rowerowe w jezdni.

3. Zgodnie z uchwalonym przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy w październiku 2006 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego (Uchwała nr 2746/2006), w ulicy Okuniewskiej przewidziana jest wydzielona droga rowerowa która będzie miała kluczowe znaczenie dla transportu rowerowego w Dzielnicach Rembertów - Wesola.

4. Nawierzchnia chodnika powinna zostać wykonana w technologii płyt chodnikowych „50” (podobnie jak istniejący), jako nawierzchnia znacznie bardziej przyjazna dla użytkowników i korzystna w długoletniej eksploatacji.

5. Powstający ciąg pieszo-rowerowy stanowiłby rozwiązanie dysfunkcjonalne i nie byłby wykorzystany przez mieszkańców, także z powodu samochodów właścicieli posesji, parkujących w poprzek, na wjazdach bramowych.

*Marcin Czajkowski*

*Marek Utkin*

*BDiK-BR*

*BDiK-BR*