

## **Poprawa bezpieczeństwa pieszych w Dzielnicy Włochy**

Projekt ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez utworzenie brakujących przejść dla pieszych oraz poprzez fizyczne ograniczenie prędkości samochodów.

### **Opis**

Wyznaczenie przejść dla pieszych:

1. Ryżowa po południowej stronie skrzyżowania z ulicą Fasolową

Instalacja wyspowych progów zwalniających na ulicach:

1. Ryżowa (Kleszczowa - 4 czerwca 1989 roku) - wraz z wyspą dzielącą w pobliżu przejść dla pieszych
2. Droga serwisowa przy Alejach Jerozolimskich pomiędzy biurowcami Batory a ulicą Krańcową.

### **Uzasadnienie**

Wykonanie nowych przejść dla pieszych umożliwi bezpieczne przemieszczanie się pieszych przez ruchliwe ulice. Ułatwi dojście do przystanków komunikacji miejskiej. W pobliżu skrzyżowania Ryżowej z Fasolową znajduje się cmentarz i przedszkole, do których chodzi wielu pieszych. Zastosowanie progów wyspowych wymusi zmniejszenie prędkości samochodów poruszających się ulicami. Dzięki temu, że będą to progi wyspowe, nie pogorszy się komfort podróży autobusami komunikacji miejskiej. W przypadku ulicy Ryżowej, która ma szerokość 7 m, konieczne jest zastosowanie wysepki między progami uniemożliwiającej ich omijanie.

### **Kosztorys**

Przejścia dla pieszych (2 tys. zł za jedno):

1 x 2 tys. zł = 2 tys. zł

Progi zwalniające (15 tys. zł za komplet):

1. Ryżowa - 3 x 15 tys. zł = 45 tys. zł
2. Droga serwisowa przy Alejach Jerozolimskich - 3 x 15 tys. zł = 45 tys. zł

Całkowity koszt projektu: 92.000 zł.

## **Usprawnienie ruchu rowerowego w Dzielnicy Włochy**

Projekt ma na celu usprawnienie ruchu rowerowego w Dzielnicy Włochy poprzez zastosowanie tanich i bezpiecznych rozwiązań. Pierwszym z proponowanych rozwiązań jest wyznaczenie pasów rowerowych w ciągu ulic Chrobrego i Globusowej. Wraz z pasami rowerowym powinno powstać przejście dla pieszych z azylem na ulicy Globusowej oraz przejście dla pieszych i przejazd rowerowy po północnej stronie skrzyżowania Popularna/Chrobrego. Drugim rozwiązaniem jest dopuszczenie ruchu rowerowego w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych poprzez zmianę oznakowania drogowego. Trzecim rozwiązaniem jest wybudowanie łącznika na fragmencie ulicy Czereśniowej na wysokości numeru 3.

### **Opis**

Wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na drogach poprzez modyfikację oznakowania drogowego.

Pasy rowerowe powinny zostać wyznaczone na poniższych odcinkach (w nawiasach przecznice stanowiące końce pasów na danej ulicy):

1. Bolesława Chrobrego (na całej długości)
2. Globusowa (Bolesława Chrobrego - Wałowicka)

W przypadku ulicy Bolesława Chrobrego należy zlikwidować wysepkę i lewoskręt przy Tomnickiej. Należy także zlikwidować lub skrócić lewoskręt w Sklepową z zachowaniem azylu i przejścia dla pieszych.

W przypadku odcinka dwupasowego (w okolicy wiaduktu przy przystanku PKP Włochy) jeden pas należy przekształcić w pas dla rowerów z zachowaniem lewoskrętów w Zdobniczą i Popularną. Powinno powstać dodatkowe przejście dla pieszych przez ulicę Globusową, na przedłużeniu istniejących przejść przez łącznik ulicy Globusowej z ulicą Świerszcza. Przejazd rowerowy przy skrzyżowaniu Popularna/Chrobrego powinien łączyć się z drogą dla rowerów przy ulicy Popularnej. Przejście i przejazd powinny być poprowadzone przez pas zieleni i przez trójkątną wyspę z prefabrykatów.

Dopuszczenie ruchu rowerowego w obu kierunkach na wszystkich ulicach jednokierunkowych we Włochach, poprzez umieszczenie tabliczki "nie dotyczy rowerów jednośladowych" (T-22) pod znakami zakaz wjazdu (B-2), droga jednokierunkowa (D-3), zakaz skrętu (B-21, B-22), nakaz jazdy (C-1, C-2, C-4, C-5, C-8).

Lista odcinków ulic, na których ma zostać dopuszczony ruch rowerowy w obu kierunkach:

1. Śląska (Czereśniowa - Mikołajska)
2. Mineralna
3. Jantar (cała)
4. Pryzmaty (Zagadki - Jantar)
6. Piątkowska (Świerszcza - Potażowa)
7. Mikołajska (Czółenkowa - Gryczana)
8. Szczęsna (Gryczana - Czółenkowa)
9. Czółenkowa (cała)
10. Jutrzenki (Popularna - Szybka)
11. Solińska (1 Sierpnia - Leżajska)
12. Leżajska (Solińska - Ustrzycka)
13. Ustrzycka (cała)

Wybudowanie krótkiego odcina drogi dla rowerów lub poszerzenie chodnika i utworzenie wspólnego ciągu pieszo-rowerowego na wysokości posesji Czereśniowa 3.

## **Uzasadnienie**

Projekt ułatwi poruszanie się po Włochach rowerem, zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych, a pośrednio podróżujących samochodem. Prawie 1,1 km jezdni zostanie przekształconych w trasy bezpieczne dla rowerzystów. Ciąg ulic Chrobrego, Globusowej i Dźwigowej w ostatnich latach stracił na znaczeniu jako trasa tranzytowa pomiędzy Mokotowem, a Bemowem. Wynika to z oddania szeregu inwestycji takich jak Ekspresowa Obwodnica Warszawy czy wiadukt w ciągu ulicy Gierdziejewskiego. Zaawansowana jest także budowa równoległej alei 4 czerwca 1989 roku. Ulicami Chrobrego, Globusową i Dźwigową odbywa się raczej ruch lokalny. Ruch pojazdów ciężarowych jest ograniczony przez limity tonażu w tunelu na ulicy Dźwigowej i pod wiaduktem na ulicy Chrobrego. Pasy rowerowe połączą drogi dla rowerów przy ulicy Kleszczowej i Popularnej. Wraz z istniejącymi strefami Tempo-30 będą stanowić kompletną infrastrukturę do bezpiecznego poruszania się rowerem w tej okolicy. Przejścia dla pieszych przez ulicę Globusową i przy stacji PKP Włochy skrócą dojazd do przystanków i ułatwią przemieszczanie się pasażerów w okolicach tunelu.

Wydzielenie pasów rowerowych w jezdni jest rozwiązaniem tanim i bezpiecznym. Rowerzyści dostają własny pas do jazdy. Ruch rowerowy zostaje odseparowany od samochodowego. Na

drogach o umiarkowanym ruchu samochodów pasy rowerowe są bezpieczniejsze od tradycyjnych dróg rowerowych, gdyż rowerzysta jest lepiej widoczny dla kierowcy, szczególnie na skrzyżowaniach.

Pasy rowerowe to też korzyści dla pieszych. Rowerzyści posiadający swoją infrastrukturę będą rzadziej korzystali z chodnika. Pasy rowerowe dodatkowo separują pieszych od ruchu samochodowego. Jest to szczególnie ważne w obszarach gdzie spaceruje wiele dzieci, które mogą wpaść pod samochód. Na korzyść pasów przemawia fakt, że nie krzyżują się z chodnikiem. Dzieje się tak w przypadku tradycyjnych dróg rowerowych. Koszt wyznaczenia pasów na istniejącej jezdni jest nawet 10-krotnie niższy niż budowa tradycyjnej drogi dla rowerów.

Na 13 ulicach jednokierunkowych zostanie dopuszczony ruch rowerów w obu kierunkach. Jest to rozwiązanie bezpieczne i szeroko stosowane w wielu miastach na świecie, a także w Polsce. Proponowane fragmenty ulic mają status dróg lokalnych, są to zazwyczaj krótkie odcinki, gdzie samochody nie rozwijają dużych prędkości. Jadący w przeciwnym do wyznaczonego kierunku rowerzysta dobrze widzi jadące z naprzeciwka samochody, jednocześnie jest dobrze widoczny dla kierowcy. Jazda w obu kierunkach pozwala skrócić trasę przejazdu, a także ominąć jezdnie o dużym natężeniu ruchu.

Jednocześnie jest to rozwiązanie tanie, gdyż nie wymaga prac budowlanych, a jedynie modyfikacji oznakowania drogowego.

Łącznik na ulicy Czereśniowej umożliwi przejazd rowerem wzdłuż całej ulicy.

### **Kosztorys**

Pasy rowerowe (projekt + wykonanie 80 tys. zł/km):

1,1 km x 80 tys. zł/km = 88 tys.

Przejścia dla pieszych (2 tys./sztuka)

5 szt. x 2 tys. zł = 10 tys. zł

Azyl dla pieszych (5 tys./szt)

1 szt. x 5 tys. zł = 5 tys. zł

Tabliczki na drogach jednokierunkowych z montażem (2 tys za odcinek):

13 \* 2 tys. zł = 26 tys. zł

Projekty zmiany organizacji ruchu.

10 tys. zł

Łącznik na Czereśniowej

0,020 km x 500000 tys. zł/km = 10 tys. zł

Całkowity koszt projektu: 149.000 zł.

### **Poprawa bezpieczeństwa pieszych w Dzielnicy Ursus**

Projekt ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez utworzenie brakujących przejść dla pieszych oraz poprzez fizyczne ograniczenie prędkości samochodów.

### **Opis**

Wyznaczenie przejść dla pieszych:

1. Ryżowa po północnej stronie skrzyżowania z ulicą wewnętrzną pomiędzy etapami Osiedla Rodzinnego (Ryżowa 41 i 43).
2. Ryżowa po obu stronach skrzyżowania przy Apartamentowej
3. Regulska po północnej stronie skrzyżowania z Piastowską.

Instalacja wyspowych progów zwalniających wraz z wyspą dzielącą w pobliżu przejść dla pieszych na ulicach:

1. Pużaka
2. Poczty Gdańskiej
3. Ryżowa (Prystora - 4 czerwca 1989 roku)
4. Regulskiej (Kompanii Kordian - granica miasta)

### **Uzasadnienie**

Wykonanie nowych przejść dla pieszych umożliwi bezpieczne przemieszczanie się pieszych przez ruchliwe ulice. Poprawi dojście do przystanków komunikacji miejskiej.

Zastosowanie progów wyspowych wymusi zmniejszenie prędkości samochodów poruszających się ulicami. Dzięki temu, że będą to progi wyspowe, nie pogorszy się komfort podróży autobusami komunikacji miejskiej. W przypadku szerszych ulic, konieczne jest zastosowanie wysepki między progami uniemożliwiającej ich omijanie.

### **Kosztorys**

Przejścia dla pieszych (2 tys. zł za jedno):

4 x 2 tys. zł = 8 tys. zł

Progi zwalniające (15 tys. zł za komplet):

1. Pużaka - 2 x 15 tys. zł = 30 tys. zł

2. Poczty Gdańskiej- 2 x 15tys. zł = 30 tys. zł

3. Ryżowa - 2 x 15tys. zł = 30 tys. zł

4. Regulska 3 x 15tys. zł = 45 tys. zł

Całkowity koszt projektu: 143.000 zł.

### **Usprawnienie ruchu rowerowego w Dzielnicy Ursus**

Projekt ma na celu usprawnienie ruchu rowerowego w Dzielnicy Ursus poprzez zastosowanie tanich i bezpiecznych rozwiązań. Pierwszym rozwiązaniem jest wyznaczenie pasów rowerowych na jezdniach. Drugim rozwiązaniem jest wybudowanie brakujących łączników dróg rowerowych.

### **Opis**

1. Wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych na drogach poprzez modyfikację oznakowania drogowego.

Pasy rowerowe powinny zostać wyznaczone na odcinkach:

a) Traktorzystów

b) Kompanii Kordian

W celu zapewnienia spójności pasów rowerowych na ulicy Traktorzystów w pobliżu stacji paliw należy przekształcić 3 pasy ruchu (w tym jeden lewoskręt) w 4 pasy ruchu (w tym 2 pasy rowerowe).

2. Wyznaczenie układu pasów rowerowych na końcach Placu Tysiąclecia umożliwiających przejazd we wszystkich relacjach rowerem bez konieczności objeżdżania Placu.

3. Wykonanie łącznika drogi dla rowerów przy Orląt Lwowskich z ulicą Zagłoby. Łącznik przecinałby pas zieleni oraz chodnik i włączał się w ulicę Orląt Lwowskich jako 4 wlot skrzyżowania.

4. Połączenie ślepej ulicy Wapowskiego łącznikiem rowerowym z ulicą Pużaka.

5. Wybudowanie łączników rowerowych w okolicach Węzła Salomea, które skrócą i ułatwią jazdę rowerem.

### **Uzasadnienie**

Projekt ułatwi poruszanie się po Ursusie rowerem, zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów, a pośrednio pieszych jak i podróżujących samochodem. Prawie 2,2 km jezdni zostanie

przekształconych w trasy bezpieczne dla rowerzystów.

Zastosowane rozwiązania będą jednocześnie tanie w wykonaniu. Realizacja będzie możliwa w ciągu jednego roku.

Wydzielenie pasów rowerowych w jezdni jest rozwiązaniem tanim i bezpiecznym. Rowerzyści dostają własny pas do jazdy. Ruch rowerowy zostaje odseparowany od samochodowego. Na drogach o umiarkowanym ruchu samochodów pasy rowerowe są bezpieczniejsze od tradycyjnych dróg rowerowych, gdyż rowerzysta jest lepiej widoczny dla kierowcy, szczególnie na skrzyżowaniach.

Pasy rowerowe to też korzyści dla pieszych. Rowerzyści posiadający swoją infrastrukturę będą rzadziej korzystali z chodnika. Pasy rowerowe dodatkowo separują pieszych od ruchu samochodowego. Jest to szczególnie ważne w obszarach gdzie spaceruje wiele dzieci, które mogą wpaść pod samochód. Na korzyść pasów przemawia fakt, że nie krzyżują się z chodnikiem. Dzieje się tak w przypadku tradycyjnych dróg rowerowych. Koszt wyznaczenia pasów na istniejącej jezdni jest nawet 10-krotnie niższy niż budowa tradycyjnej drogi dla rowerów.

Wokół Placu Tysiąclecia ruch jest poprowadzony jednokierunkowo. Pojazdy wjeżdżające na plac muszą więc skręcić w prawo. Powoduje to że w niektórych relacjach pojazd musi pokonać drogę dłuższą o 300 m niż gdyby jednokierunkowości nie było. Za przykład można podać pojazd jadący ulicą 1 maja (od Sosnkowskiego) chcący jechać ulicą Bohaterów Warszawy (w stronę stacji PKP). Gdyby nie było jednokierunkowości skręciłby w lewo. Obecnie musi objeżdżać cały plac. Wyznaczenie pasów i kontrapasów rowerowych znacznie skróci trasę dla niektórych relacji. Podobne do proponowanego rozwiązanie można znaleźć na skrzyżowaniu Czackiego i Świętokrzyskiej.

Włączenie drogi dla rowerów biegnącej wzdłuż Orłąt Lwowskich w skrzyżowanie z ulicą Zagłoby umożliwi wygodne zjechanie w głąb osiedla. Nie będzie niszczone pas zieleni i zostanie wyeliminowana jazda po chodniku. Podobne rozwiązanie istnieje na skrzyżowaniu Warszawskiej i Hermana.

Łącznik przy Wapowskiego umożliwi włączenie się w ulice Pużaka bez zjeżdżania na chodnik czy przejście dla pieszych.

Łączniki przy węźle Salomea umożliwi bardziej prostą jazdę bez konieczności wykonywania bardzo ostrych zakrętów. Obecnie rowerzyści wybierają krótszą i bardziej bezpieczną drogę niszcząc zieleni.

### **Kosztorys**

1. Pasy rowerowe (projekt + wykonanie 80 tys. zł/km):

a) Traktorzystów (cała) (1,2 km x 80 tys. zł/km = 96 tys. zł)

b) Kompanii Kordian (cała) (1 km x 80 tys. zł/km = 80 tys. zł)

2. Układ pasów na Placu Tysiąclecia:

0,12 km x 120 tys. zł/km = 14,4 tys. zł

3. Łącznik przy Zagłoby - droga dla rowerów (500 tys. zł/km)

(0,007 km x 500 tys. zł/km = 3,5 tys. zł)

4. Łącznik na Wapowskiego - droga dla rowerów (500 tys. zł/km)

0,008 km x 500 tys. zł/km = 4 tys.

5. Łączniki przy węźle Salomea - droga dla rowerów (500 tys. zł/km)

(0,003+0,020) km x 500 tys. zł/km = 11,5 tys.

Całkowity koszt projektu: 209,400 zł.