



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy Biuro Drogownictwa i Komunikacji

ul. Sołec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 04, fax (022) 525 17 69
www.um.warszawa.pl



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
ul. Sołec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 04, fax (022) 525 17 69
www.um.warszawa.pl



VELOSTRADA

STUDIUM KONCEPCYJNE

BUDOWY TRASY ROWEROWEJ VELOSTRADA -
rowerowego połączenia Mokotowa (ciąg ulic Rolna - Bukowińska) z
al. KEN przy pomocy wiaduktu nad dolinką Potoku Służewieckiego

Wykonawca:



00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A
www.transeko.pl

Warszawa, listopad 2008r.

Opracowanie wykonał zespół w składzie:

dr inż.	Andrzej	BRZEZIŃSKI
mgr inż.	Maciej	DOBROSIELSKI
mgr inż.	Tomasz	DYBICZ
mgr inż.	Karolina	JESIONKIEWICZ- NIEDZIŃSKA - autor prowadzący
mgr inż.	Magdalena	REZWOW- MOSAKOWSKA
dr inż.	Piotr	SZAGAŁA
mgr inż.	Łukasz	SZYMAŃSKI
mgr inż.	Paweł	WŁODAREK

Cel projektu

Stworzenie międzydzielnicowego połączenia rowerowego o wysokim standardzie zwanego Velostradą

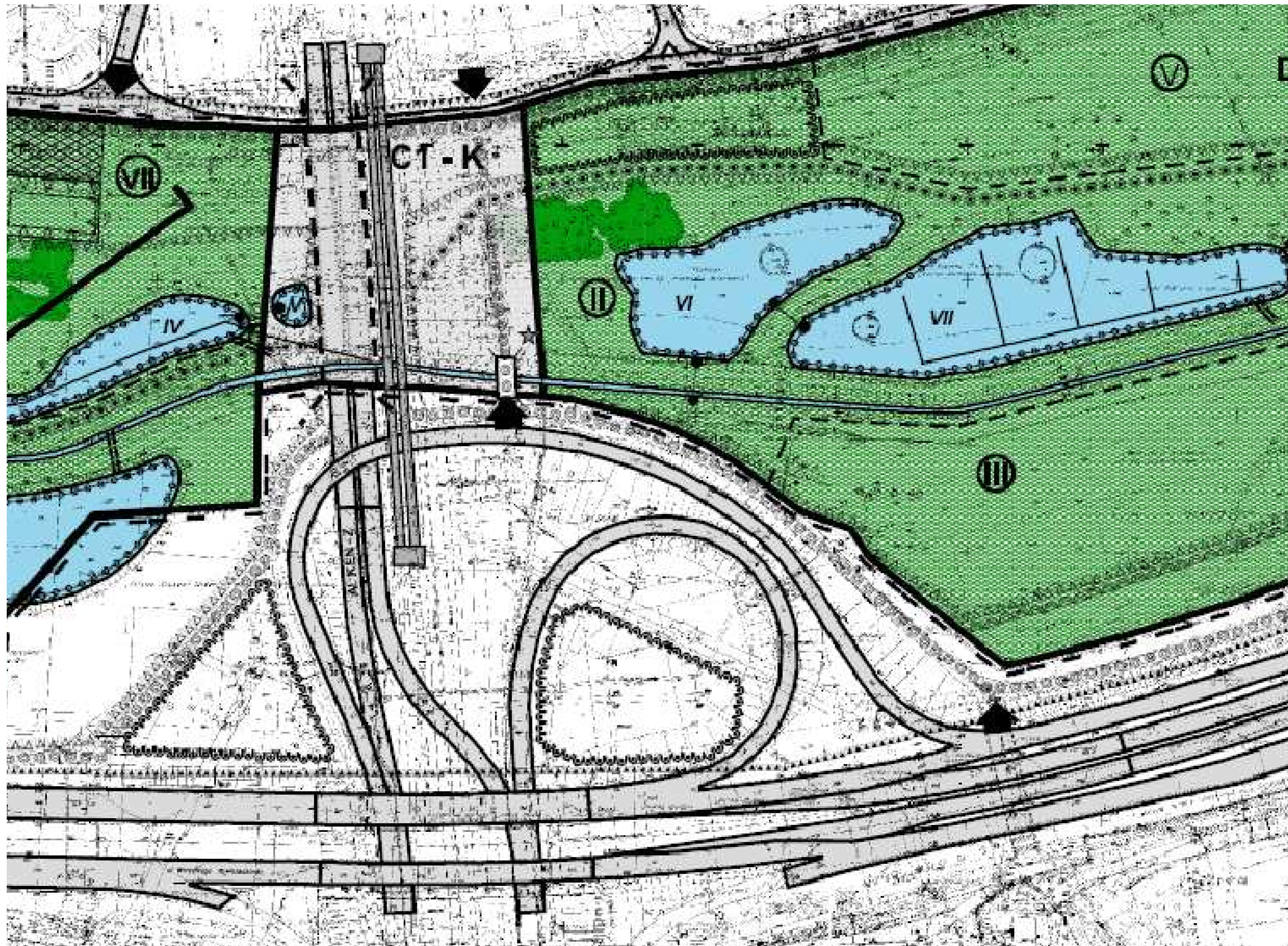
(połączenia Mokotowa w ciągu ulic Rolna – Bukowińska z al. KEN przy pomocy wiaduktu nad dolinką Potoku Służewieckiego)

Założenia projektu

1. wysoka prędkość projektowa,
2. eliminacja punktów kolizji (poprawa brd),
3. niweleta trasy o jak najmniejszych pochyleniach,

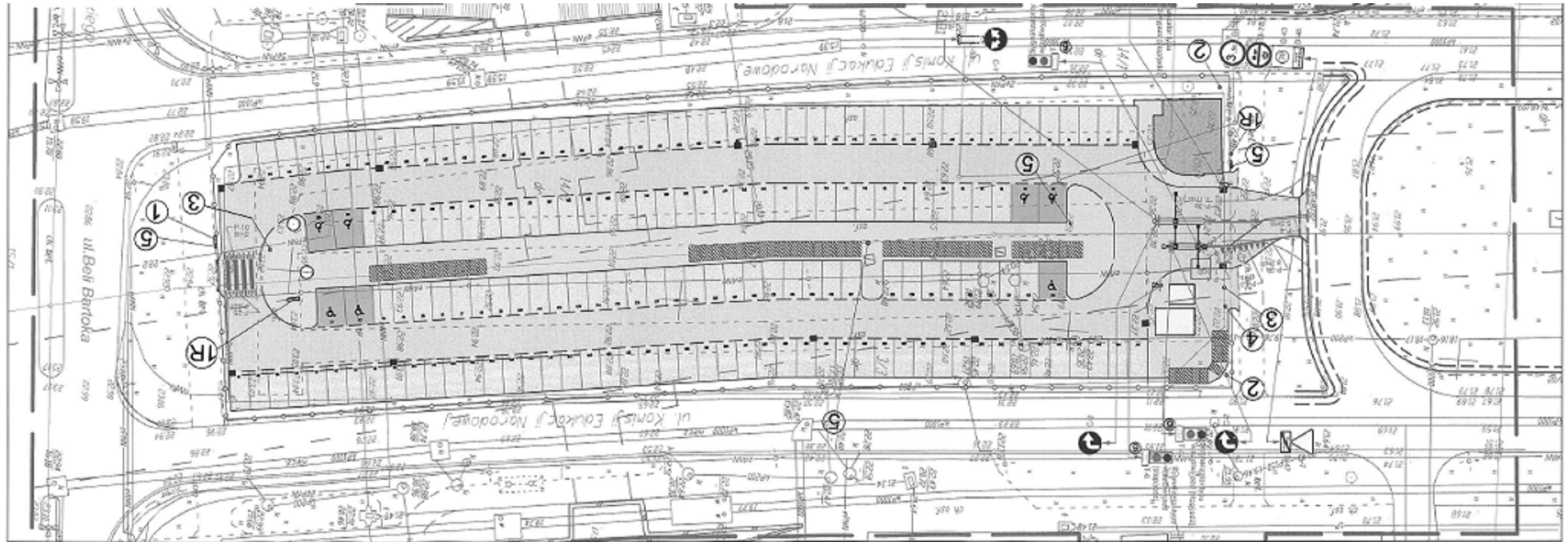
Trasa ma umożliwić jak najszybsze przejazd rowerem z Ursynowa na Mokotów i dalej w kierunku centrum miasta.

- Plany miejscowe (problem 2 jezdni ul. Nowobukowińskiej i przebiegu al. KEN)
- Projekty, drogowe w trakcie zatwierdzeń
- Parking „Parkuj i Jedź” w al. KEN



Najważniejsze ograniczenia dla projektu Velostrady:

- rozwiązanie przedłużenia drogowego al. KEN – kolizja trasy rowerowej ze wschodnią jezdnią w obrębie węzła z ul. Dolinka Służewiecka



Najważniejsze ograniczenia dla projektu Velostrady:

- usytuowanie parkingu „Parkuj i Jedź” w pasie dzielącym al. KEN – kolizja z usytuowaniem początkowego odcinka trasy rowerowej

- **WARIANT 1** wg istniejącego planu miejscowego
- **WARIANT 2** trasa rowerowa wzdłuż przedłużenia al. KEN
- **WARIANT 3** doprowadzenie do ul. Puławskiej



- przebieg: ul. Surowieckiego, parkiem wzdłuż al. KEN pod Doliną Służewiecką skrzyżowanie z ul. Bacha, skrzyżowanie z łącznikiem Batuty/Sonaty, skrzyżowanie z ul. Wałbrzyską, dalej ul. Rolną, skrzyżowanie z al. Wilanowską, dalej ul. Nowobukowińską skrzyżowanie z ul. Puławską
- długość trasy: 2930 m
- średnia prędkość na trasie: 14,5 km/h
- na 85% długości trasy można osiągnąć prędkość powyżej 25 km/h
- czas przejazdu (razem ze stratami czasu w punktach kolizji) 12,1 min



- przebieg: al. KEN od skrzyżowania z ul. Surowieckiego, pod Doliną Służewiecką nad ul. Bacha, skrzyżowanie z łącznikiem Batuty/Sonaty, skrzyżowanie z ul. Wałbrzyską, dalej ul. Rolną, skrzyżowanie z ul. Wilanowską, dalej ul. Nowobukowińską skrzyżowanie z ul. Puławską
- długość trasy: 2530 m
- średnie prędkości na trasie: 16,5 km/h
- na 98% długości trasy można osiągnąć prędkość powyżej 25 km/h
- czas przejazdu (razem ze stratami czasu w punktach kolizji) 9,2 min

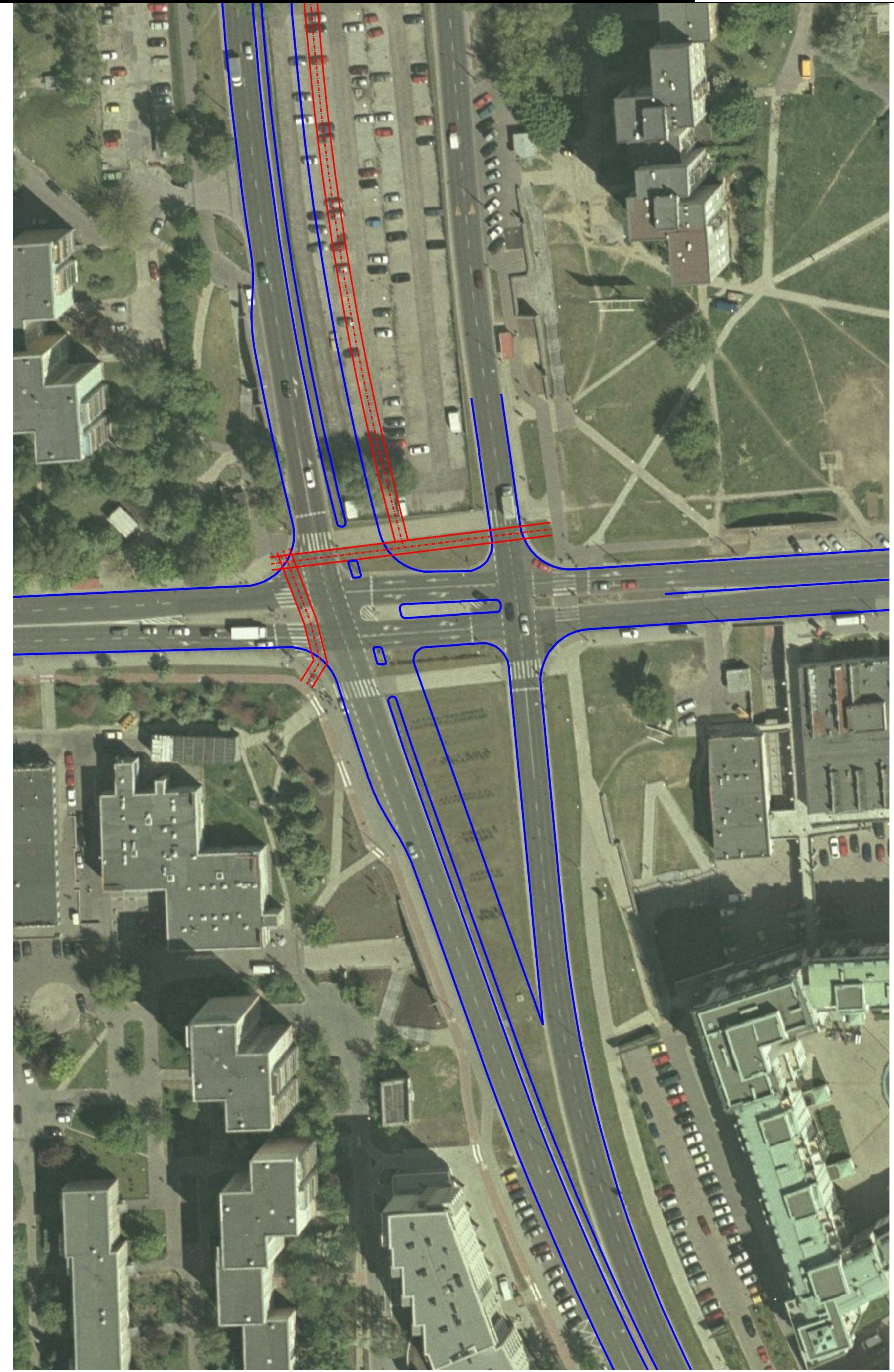
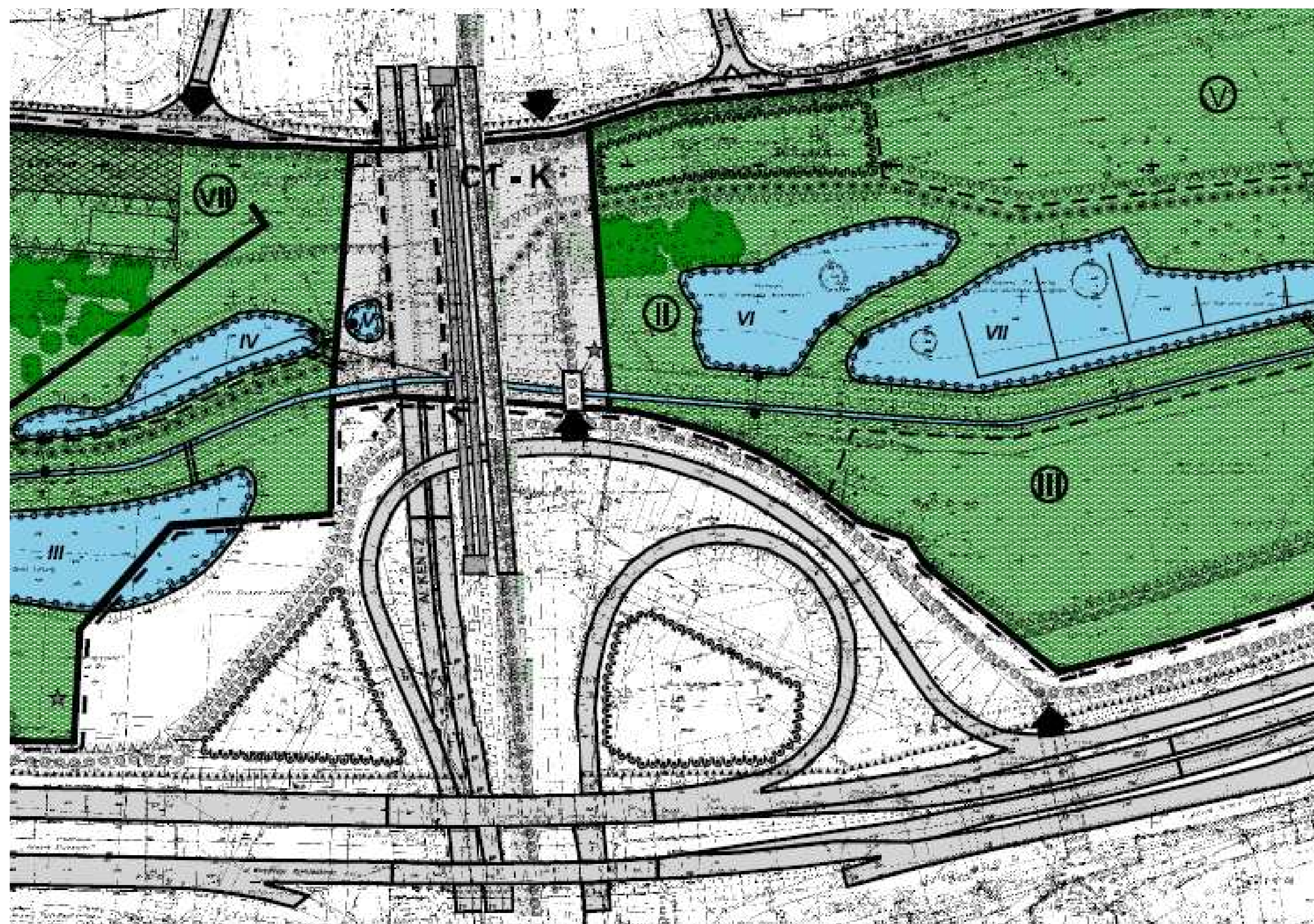
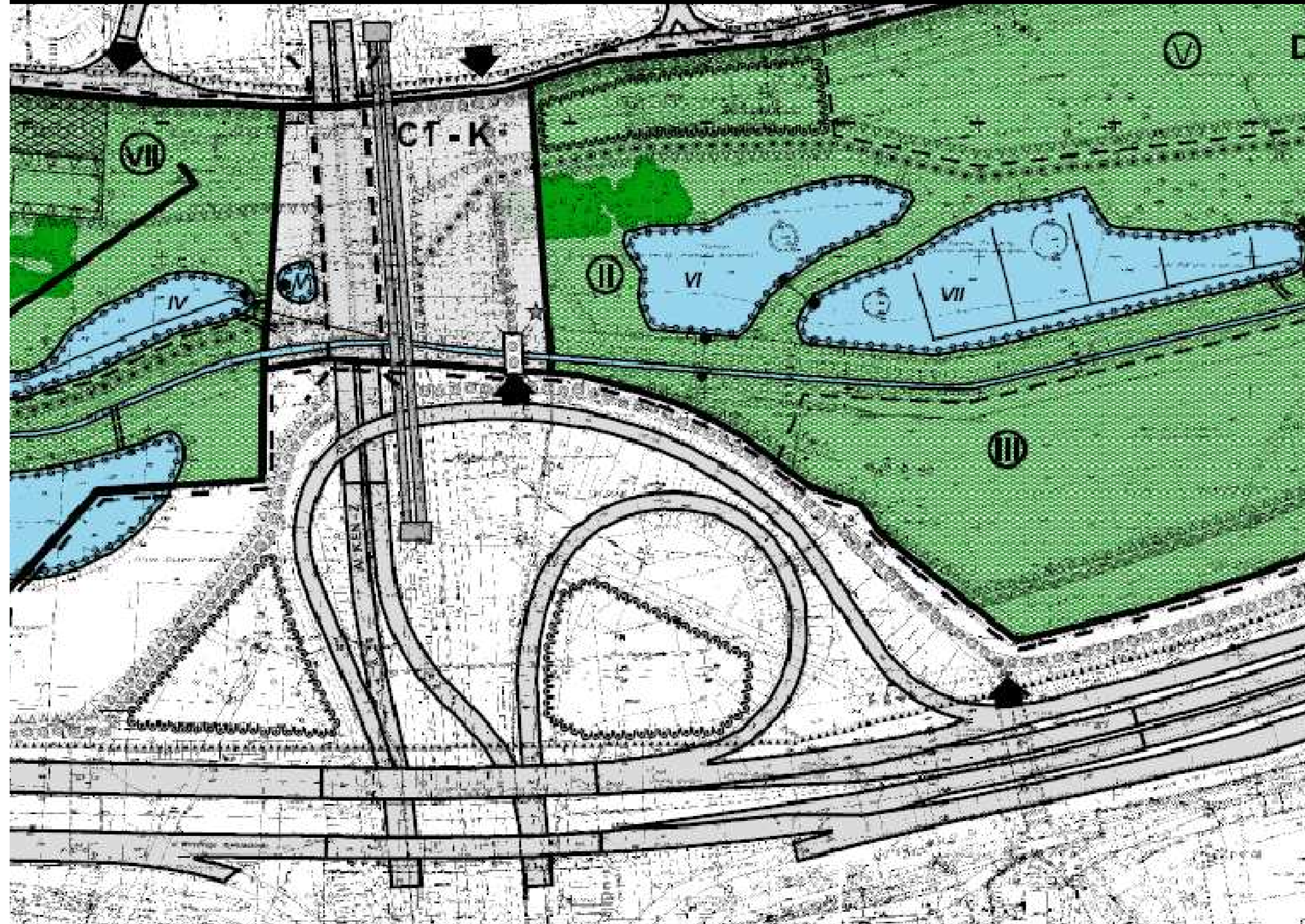


- przebieg: ul. Surowieckiego, parkiem wzdłuż al. KEN pod Doliną Służewiecką dalej wzdłuż ul. Puławskiej, skrzyżowanie z ul. Wałbrzyską i al. Wilanowską
- długość trasy: 2960 m
- średnia prędkość na trasie: 14,9 km/h
- na 83% długości trasy można osiągnąć prędkość powyżej 25 km/h
- czas przejazdu (razem ze stratami czasu w punktach kolizji) 11,9min

	długość trasy	Vśred	% 25 km/h	czas przejazdu
W1	2930 m	14,5 km/h	85%	12,1 min
W2	2530 m	16,5 km/h	98%	9,2 min
W3	2960 m	14,9 km/h	83%	11,9 min



Propozycje korekty projektu przedłużenia al. KEN



Trasa wg wariantu 2a rozpoczyna się na Ursynowie przy skrzyżowaniu al. KEN z ul. Surowieckiego. Biegnie w pasie dzielącym wzdłuż al. KEN, aż do Parku Doliny Służewskiej gdzie przeprawia się przez Potok Służewski kładką dla rowerów. Dalej przebiega bezkolizyjnie nad ul. Bacha i dalej w kierunku skrzyżowania z ul. Wałbrzyską do ul. Rolnej, po czym mija al. Wilanowską i ulicą Nowobukowińską i dochodzi do ul. Puławskiej gdzie łączy się z istniejącym odcinkiem trasy rowerowej, prowadzonej po wschodniej stronie ul. Puławskiej. Trasa nie wymaga prawie żadnej korekty istniejących dróg dla rowerów, gdyż na zasadniczym odcinku od ul. Surowieckiego do skarpy na północ od ul. Bacha przebiega po całkowicie nowym śladzie. Na dalszym odcinku od skarpy usytuowanej na północ od ul. Bacha aż do skrzyżowania z ul. Puławską trasa będzie elementem projektu przedłużenia al. KEN i dalej budowy ul. Nowobukowińskiej. Na tych odcinkach konieczna będzie jedynie nieznaczna korekta rozwiązań zaproponowanych w ramach tych projektów

KOSZT REALIZACJI – 6 mln zł (z VAT)

Trasa rowerowa według wariantu 2b rozpoczyna się na Ursynowie przy skrzyżowaniu al. KEN z ul. Surowieckiego. Przebiega po zachodniej stronie ulicy wzdłuż al. KEN, aż do Parku Doliny Służewskiej gdzie przeprawia się przez Potok Służewski kładką dla rowerów. Dalej przebiega bezkolizyjnie nad ul. Bacha i w kierunku skrzyżowania z ul. Wałbrzyską do ul. Rolnej. Następnie mija Al. Wilanowską i ulicą Nowobukowińską dochodząc do ul. Puławskiej gdzie łączy się z istniejącym odcinkiem trasy rowerowej przebiegającej po wschodniej stronie ul. Puławskiej. Wariant ten niemalże na całym odcinku (pomijając ciąg ul. Rolnej) poprowadzony jest po nowym śladzie przy czym odcinek od ul. Surowieckiego do skarpy na północ od ul. Bacha nie był planowany w ramach przedłużenia al. KEN w przeciwieństwie do pozostałego odcinka który jest przewidywany w ramach projektu przedłużenia al. KEN i budowy ul. Nowobukowińskiej.

KOSZT REALIZACJI – 7 mln zł (z VAT)

- 1. zapewnienie sprawnego połączenia międzydzielnicowego** o wysokim standardzie dającego możliwość szybkiego przemieszczania się użytkownikom rowerów wzdłuż al. KEN na odcinku od ul. Surowieckiego do skarpy na północ od ul. Bacha. Czas przejazdu zmniejszy się z ok. 4,8 min do 1,9 minuty czyli o ok. 60% w stosunku do rozwiązania dotychczas planowanego (wariant 1, z wykorzystaniem istniejących dróg dla rowerów i wzdłuż tras planowanych w dotychczasowych opracowaniach)
- 2. zapewnienie bezpiecznego i komfortowego przejazdu rowerem** bez pokonywania zbędnych wysokości i nadrabiania drogi oraz z ominięciem najniebezpieczniejszych punktów kolizji; będzie to trasa rowerowa z pochyleniami podłużnymi do 2% (wg propozycji rozważanych w wariacie 1 pochylenia do 8%).
- 3. zwiększenie gęstości sieci tras rowerowych** w obszarze Warszawy, co poprawi spójność sieci dróg rowerowych na terenie Miasta i stworzy możliwość korzystania z alternatywnych tras przejazdu, np. w stosunku do istniejącej ścieżki rowerowej wzdłuż al. gen. W. Sikorskiego,
- 4. ograniczenie negatywnego oddziaływania systemu transportowego na środowisko naturalne**, dzięki zmniejszeniu presji na wykorzystywanie samochodów w podróżach międzydzielnicowych i do centrum (związane z tym zmniejszenie hałasu i emisji spalin),
- 5. aktywizacja ruchu rowerowego** – stworzenie przykładu dobrej trasy rowerowej zachęcającej użytkowników systemu transportowego do podróżowania rowerem,
- 6. poprawa stanu zdrowia osób korzystających z systemu**
- 7. efekt propagandowy** – dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań ,wysokiego standardu rozwiązań technicznych i budowie kładki rowerowej projekt przyczyni się do stworzenia mody na korzystanie z rowerów.