



Rozwiązania dla rowerzystów na sieci podstawowej tras rowerowych w Warszawie

1. Największa bariera Warszawy
2. Rondo Czterdziestolatka (grudzień 2020)
3. Rondo Dmowskiego (maj 2022)
4. Co na to WR-D?



1. Największa bariera Warszawy

2. Rondo Czterdziestolatka (grudzień 2020)

3. Rondo Dmowskiego (maj 2022)

4. Co na to WR-D?



9.2. Klasyfikacja funkcjonalno-techniczna

- (1) Ze względu na znaczenie dla obsługi ruchu rowerów, trasy dla rowerów dzielą się na:
- a) velostrady (V),
 - b) trasy podstawowe (P),
 - c) trasy uzupełniające (U).

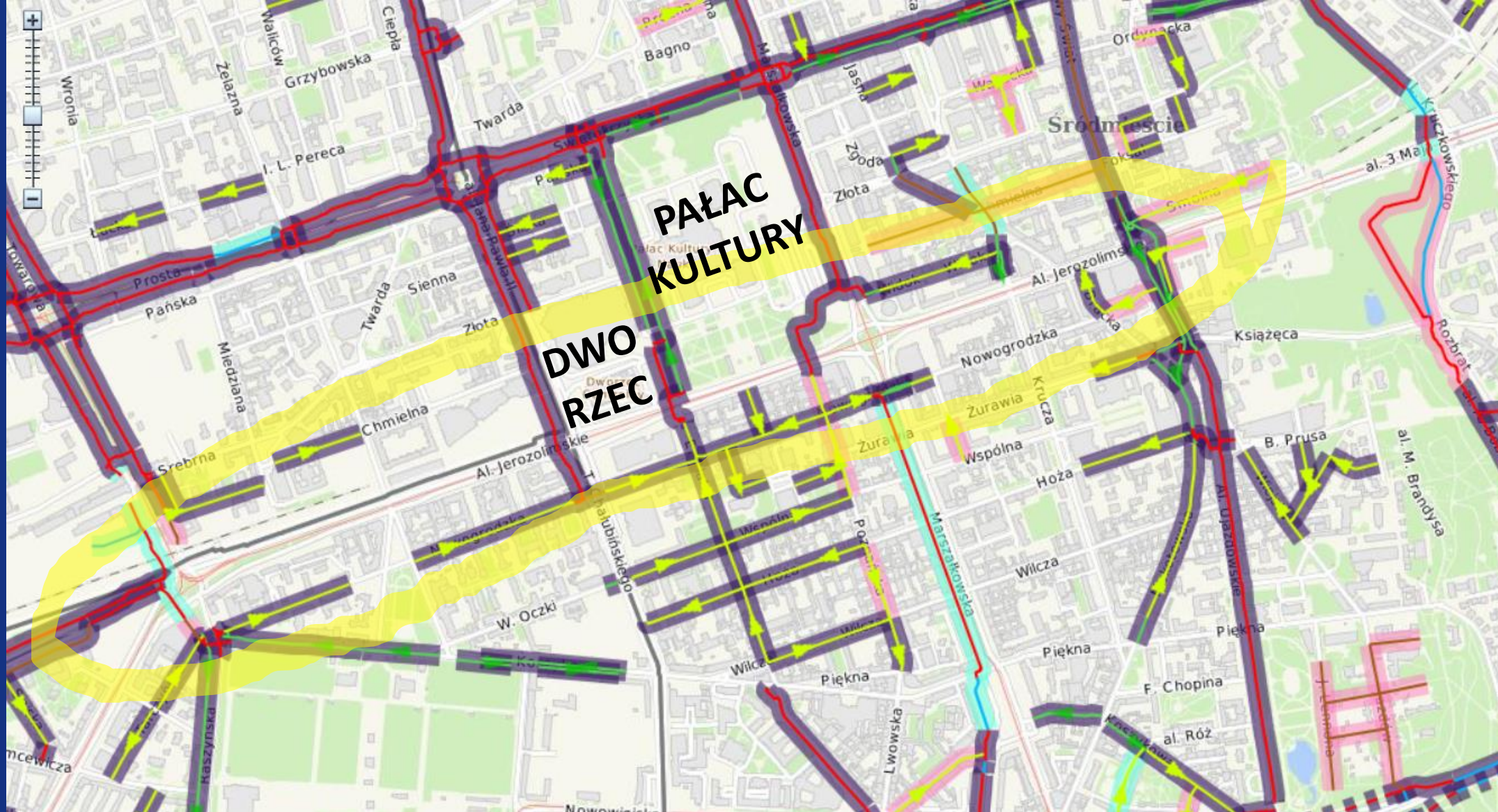
WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów



strava.com/maps/global-heatmap

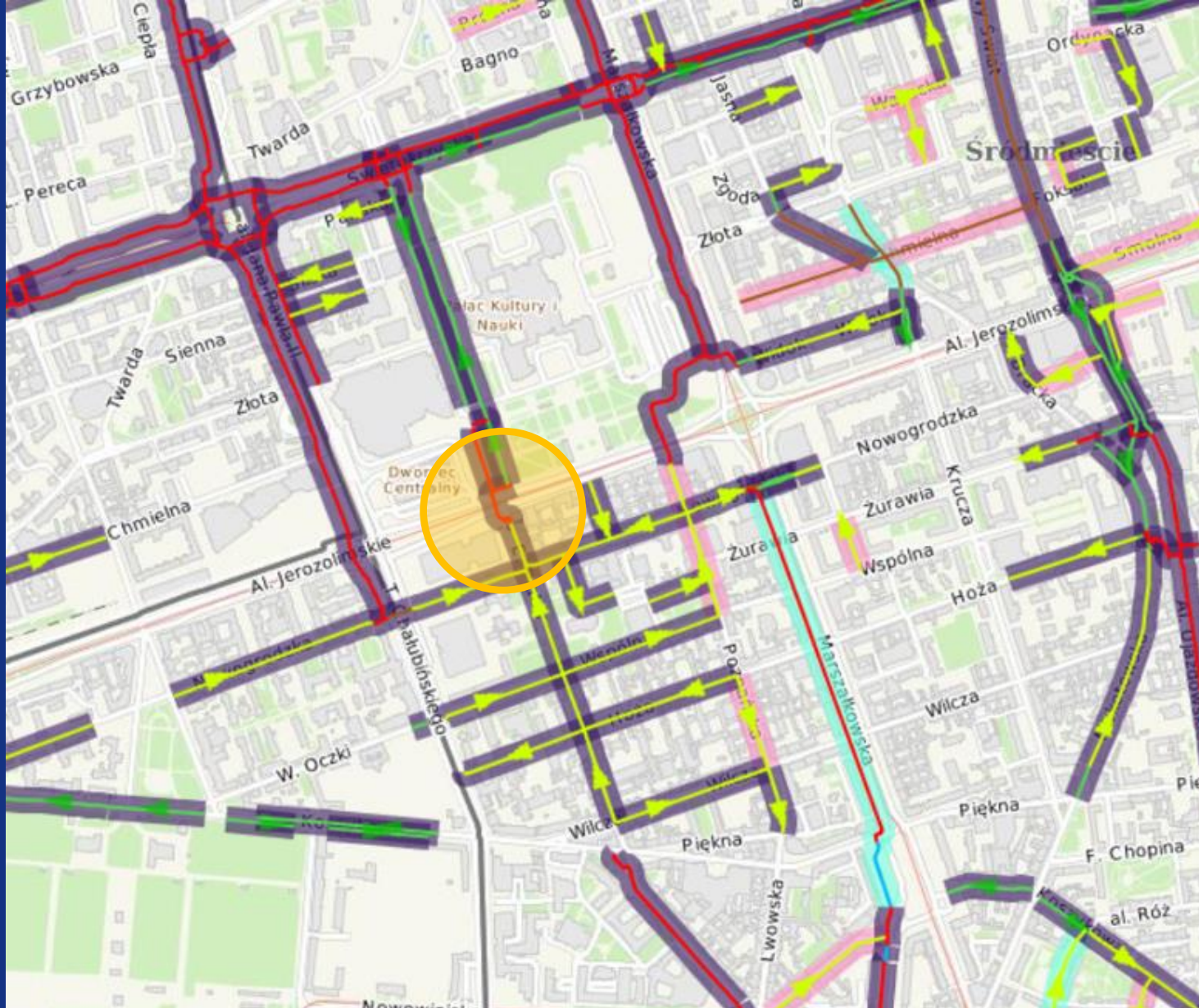


Średnia natężenie ruchu z ostatnich 13 miesięcy





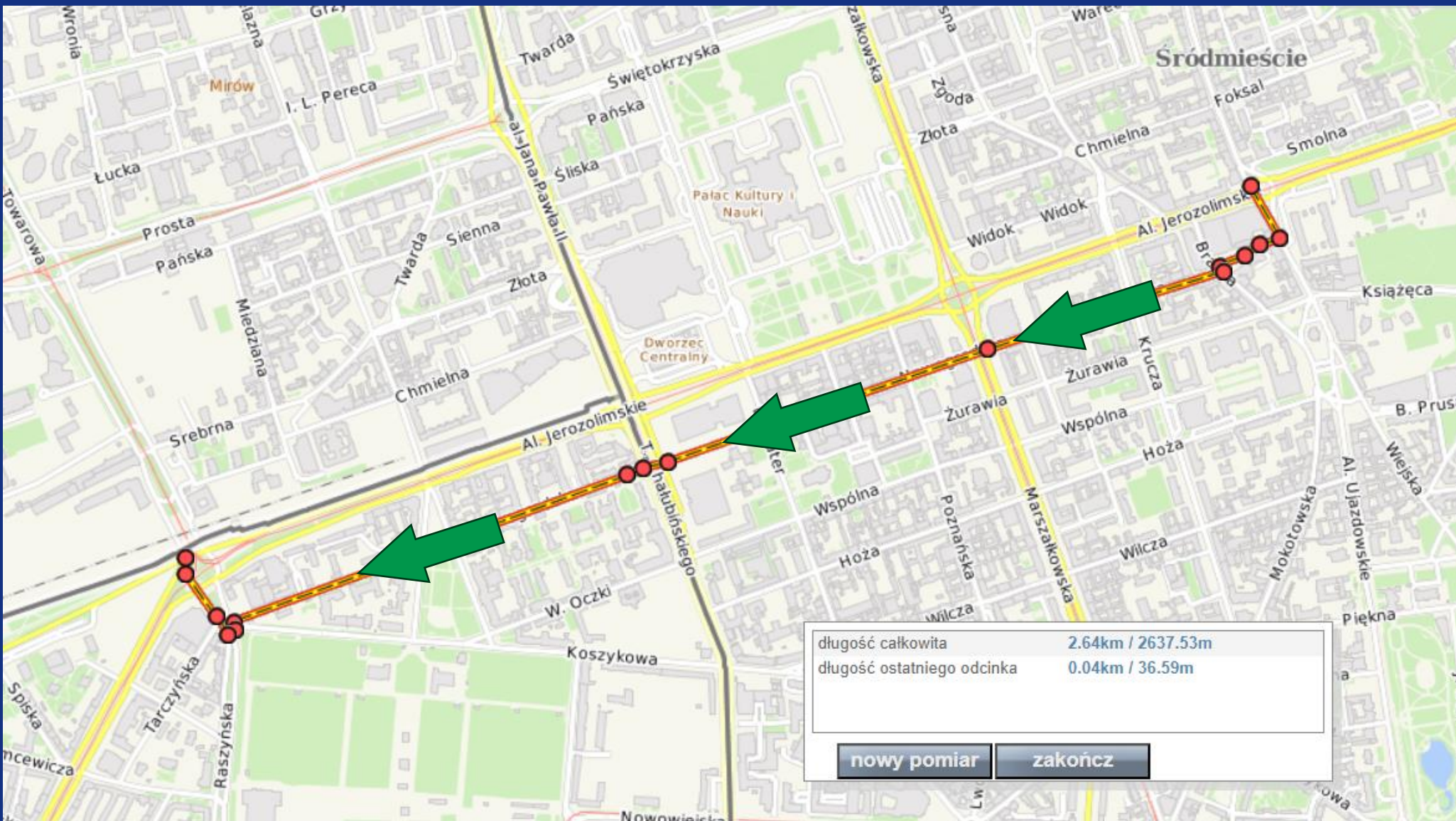




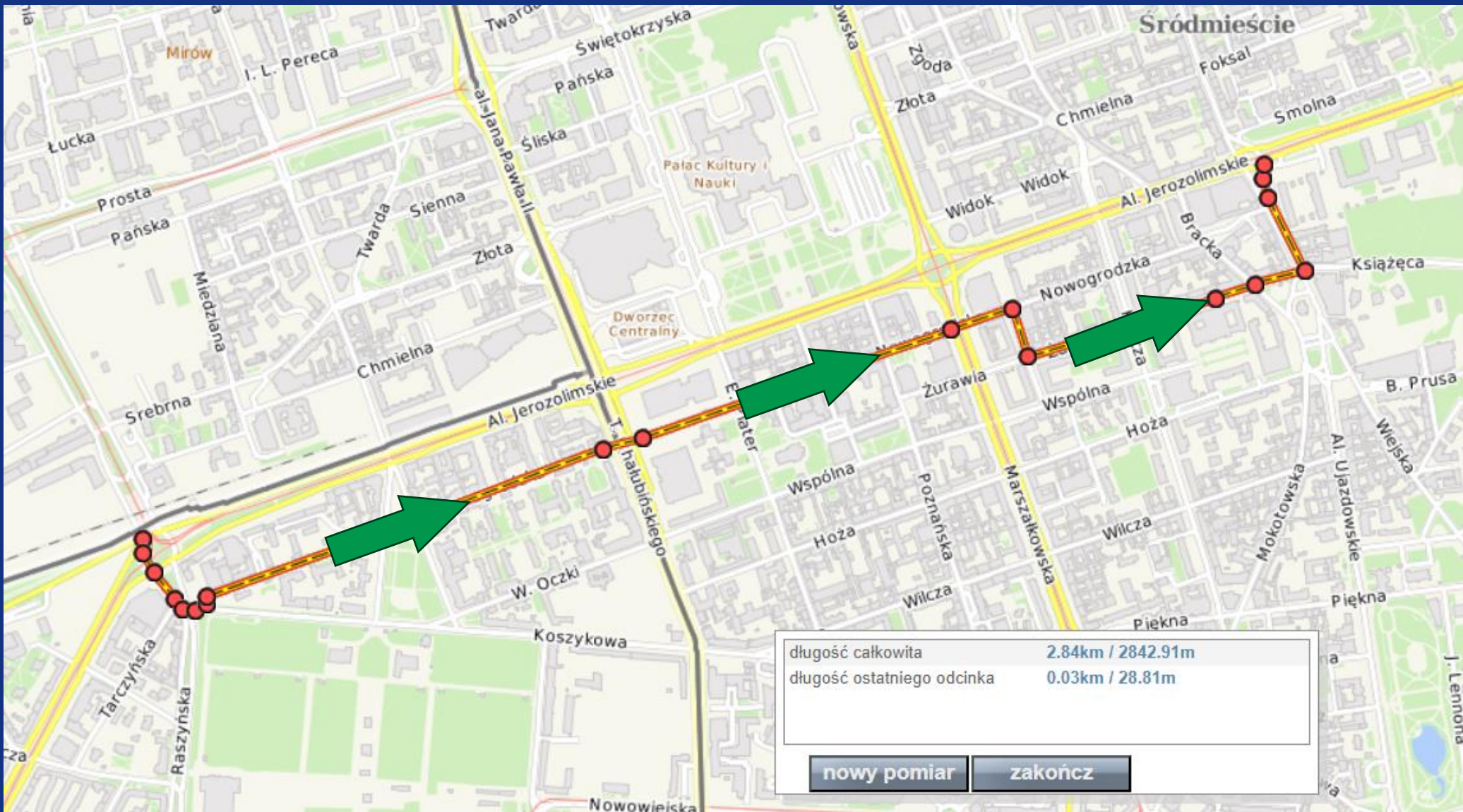
Budowa przejścia naziemnego przez Aleje Jerozolimskie w 2016 r.

Na odcinku o długości:

- 1400 m – nie można było przejść przejściem naziemnym,
- 3700 m – nie można było wydzielonym przejazdem przejechać prostopadle.



Nadkładając 300 m można przejechać wschód-zachód w większości jednokierunkową ul. Nowogrodzką

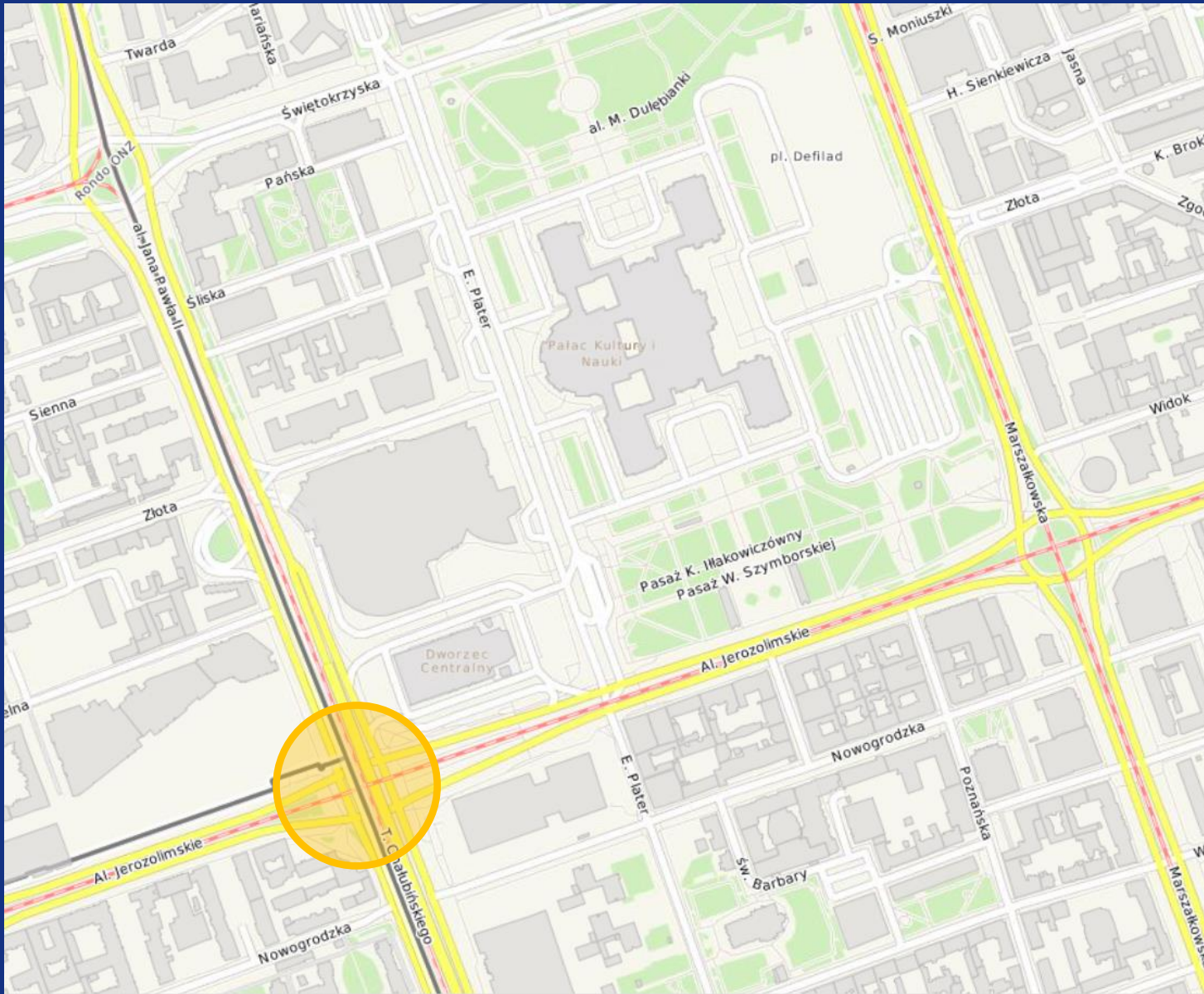


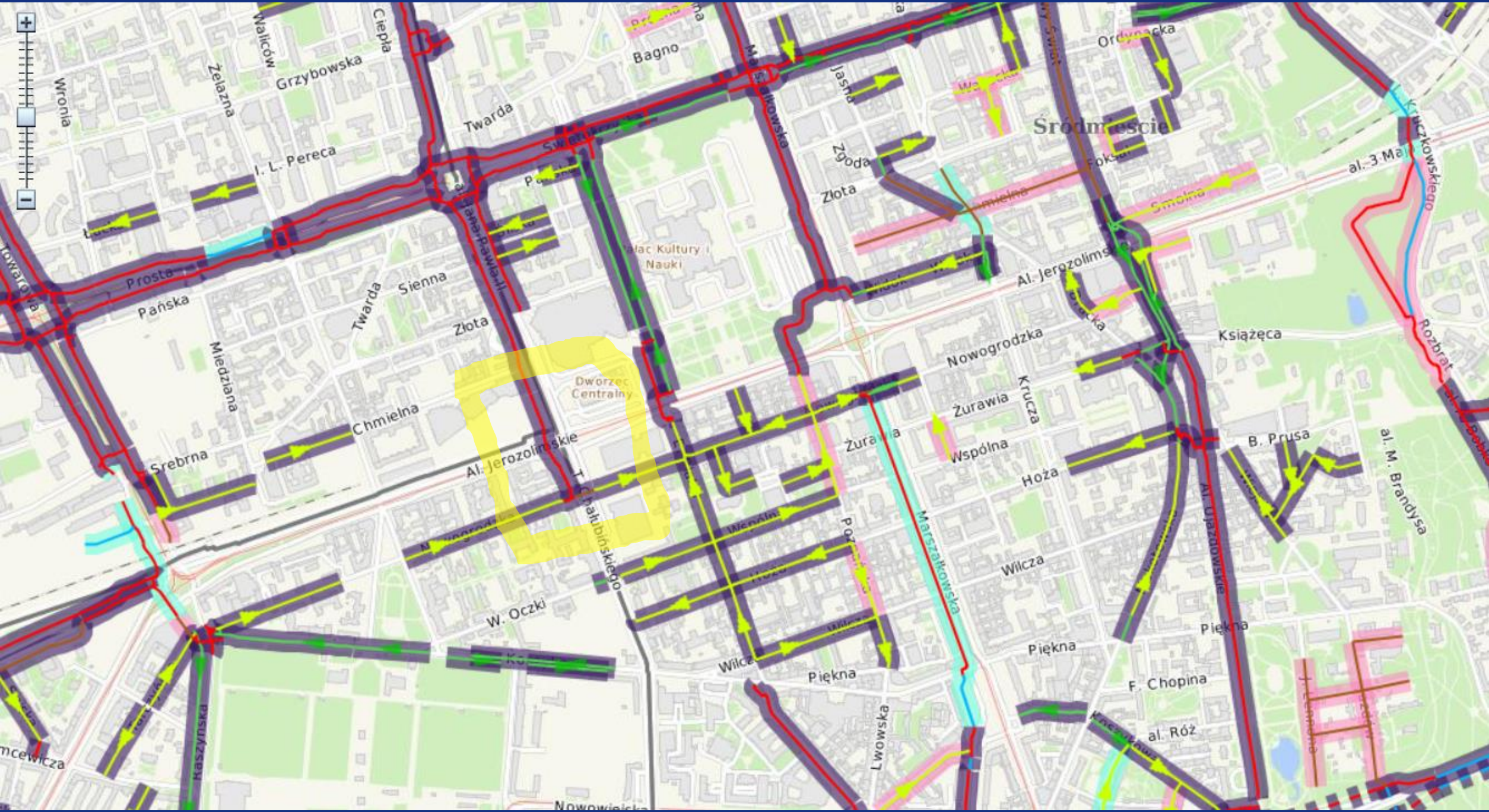
W przeciwną stronę trzeba nadłożyć już 500 m

1. Największa bariera Warszawy
- 2. Rondo Czterdziestolatka (grudzień 2020)**
3. Rondo Dmowskiego (maj 2022)
4. Co na to WR-D?



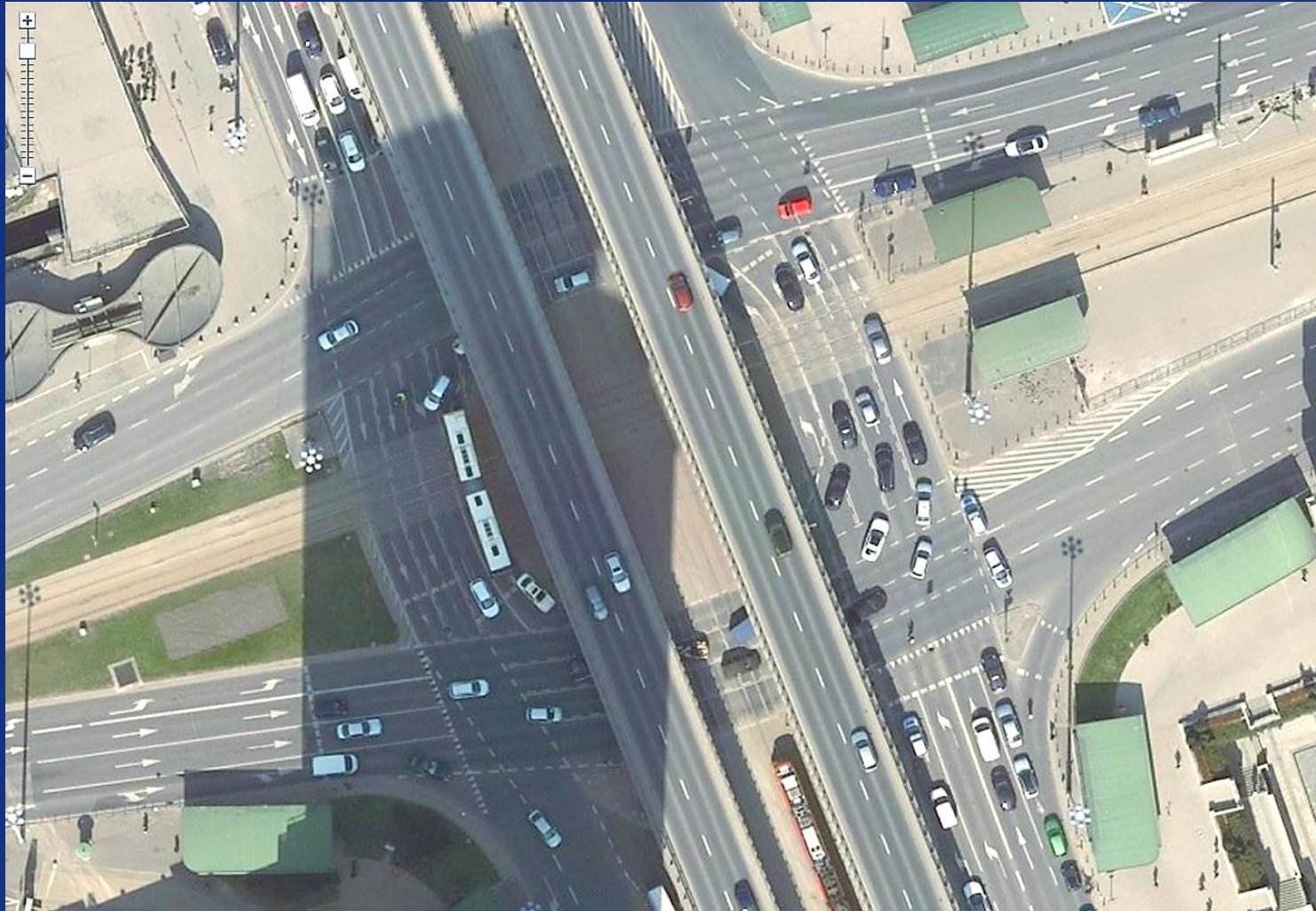
Przebudowa Ronda Czterdziestolatka w 2020 r.





Rondo Czterdziestolatka

PRZED PRZEBUDOWĄ



Rondo Czterdziestolatka

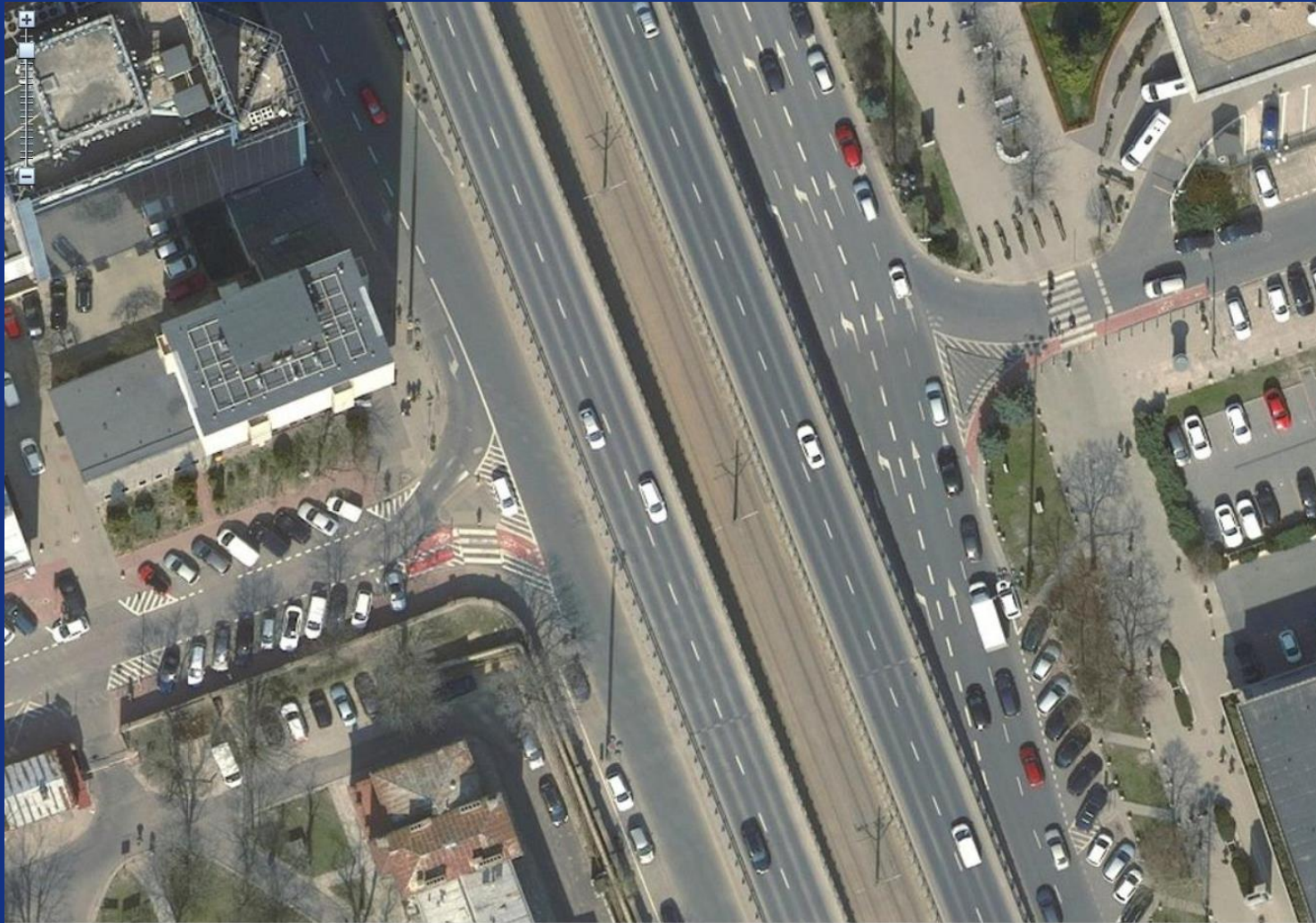
PO PRZEBUDOWIE



po 8 miesiącach

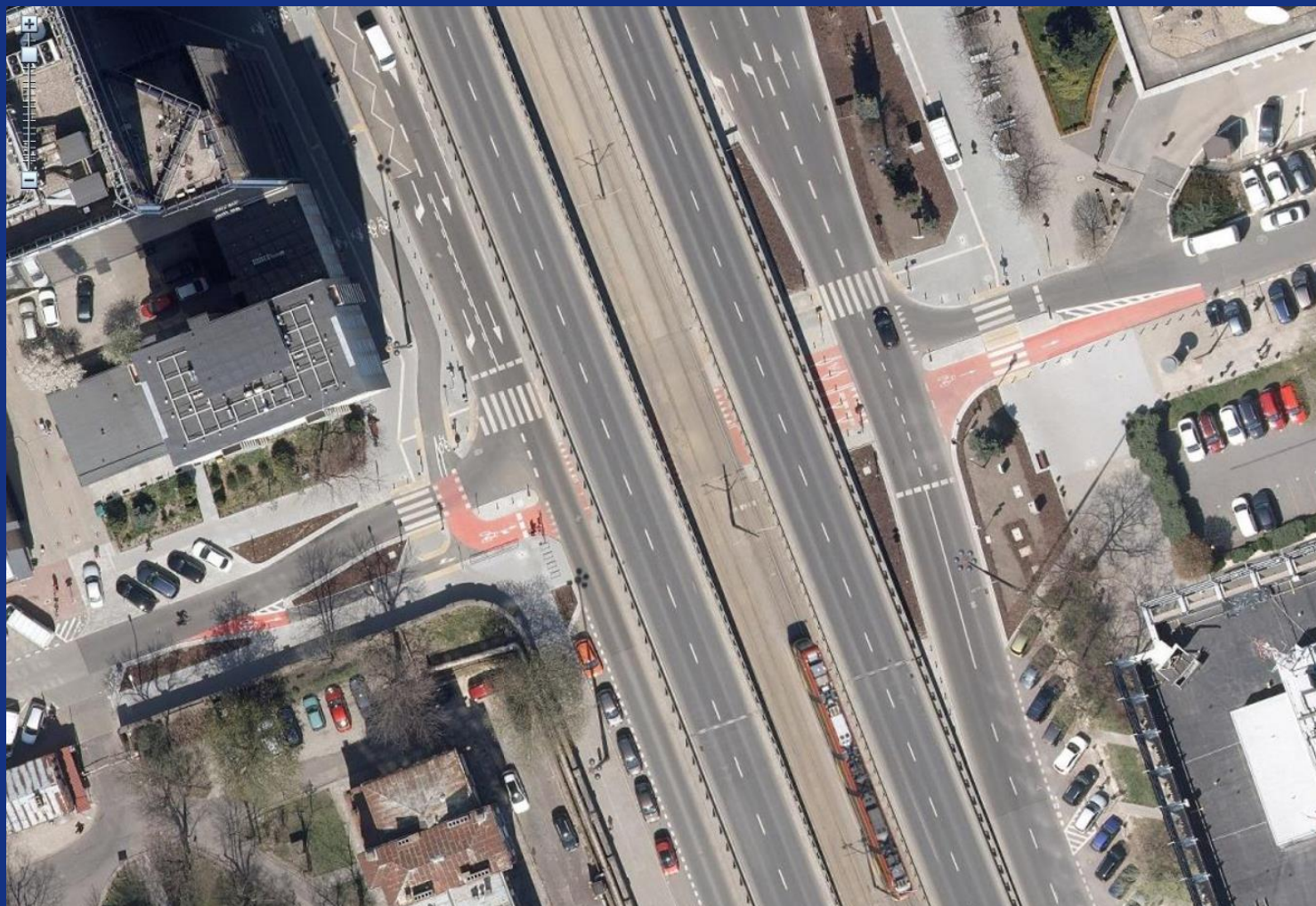
Rondo Czterdziestolatka

PRZED PRZEBUDOWĄ



Rondo Czterdziestolatka

PO PRZEBUDOWIE



po 8 miesiącach

Wyszukaj w Mapach Google



al. Jana Pawła II

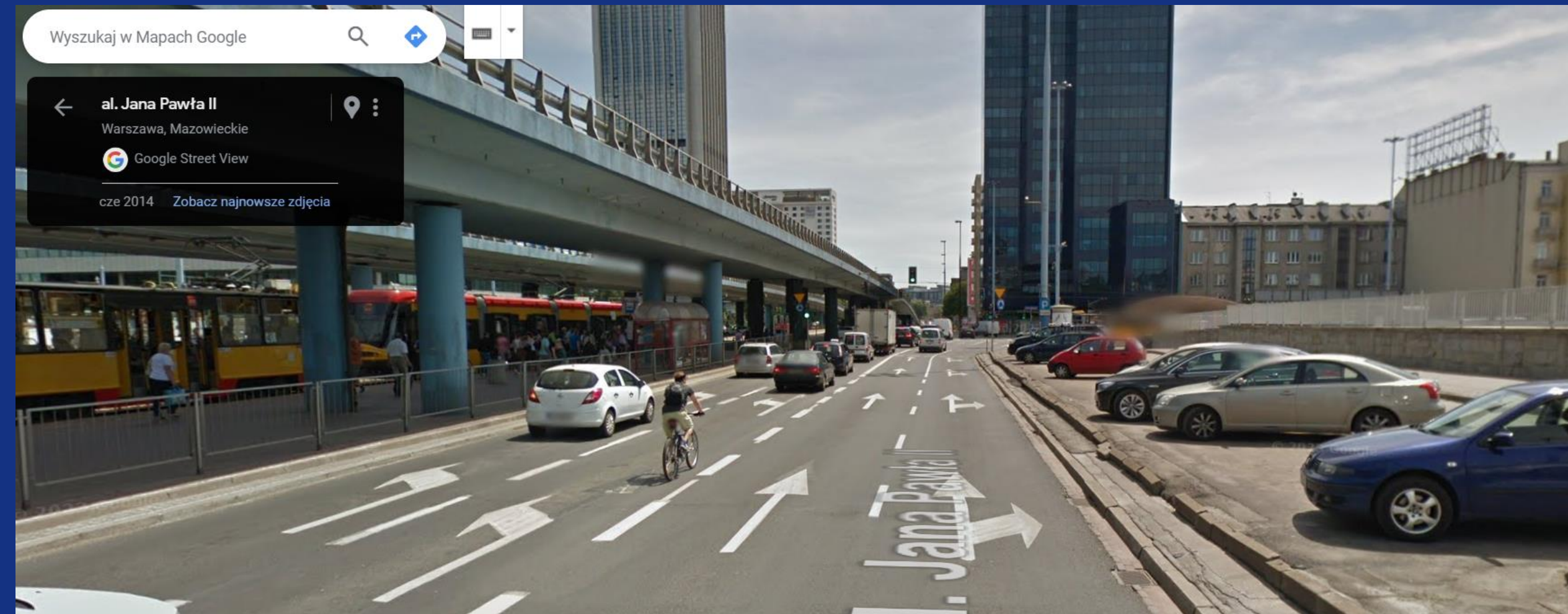


Warszawa, Mazowieckie



Google Street View

cze 2014 Zobacz najnowsze zdjęcia



Warszawa



Warszawa

Wyszukaj w Mapach Google

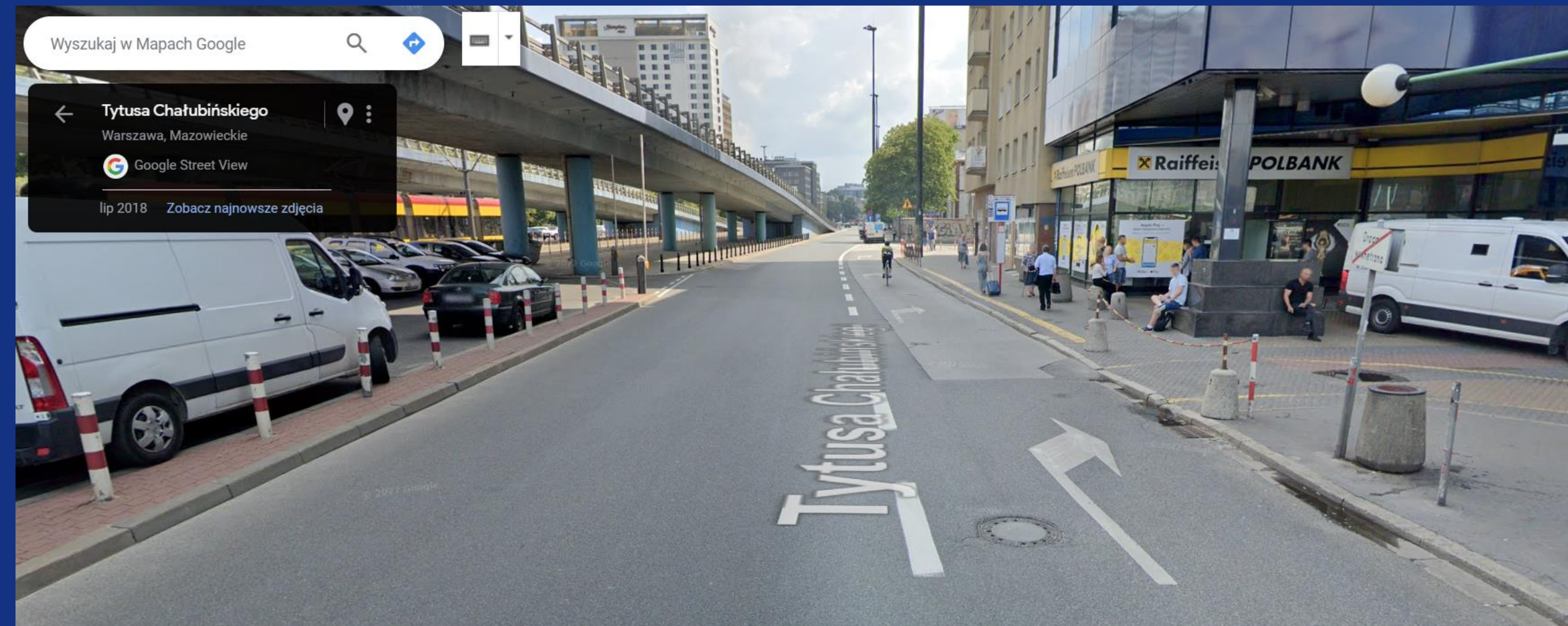


← Tytusa Chałubińskiego

Warszawa, Mazowieckie

Google Street View

lip 2018 [Zobacz najnowsze zdjęcia](#)



Warszawa



Warszawa



Na południe od ronda



Warszawa





SAMSUNG

4 grudnia 2020 r.

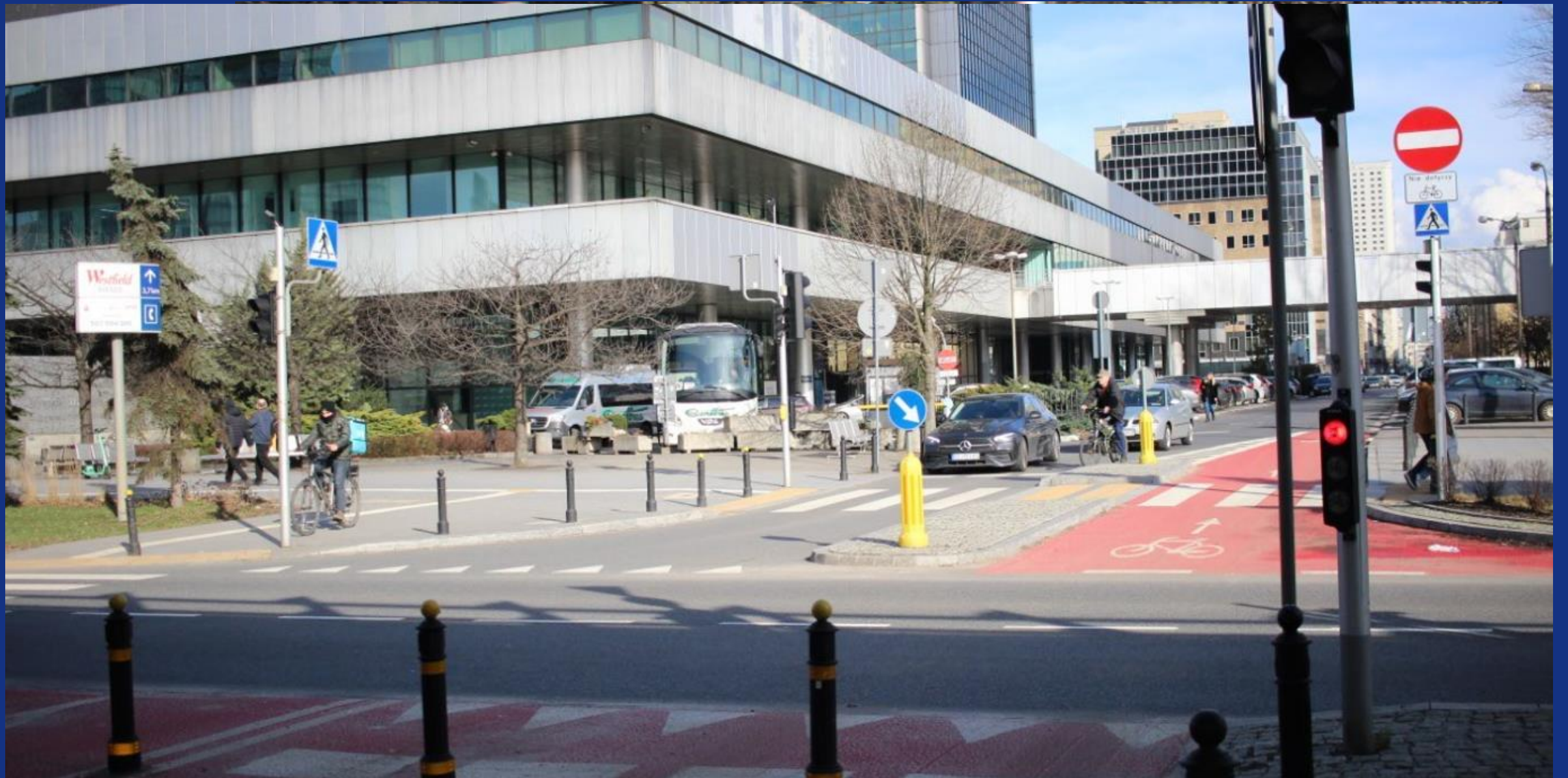








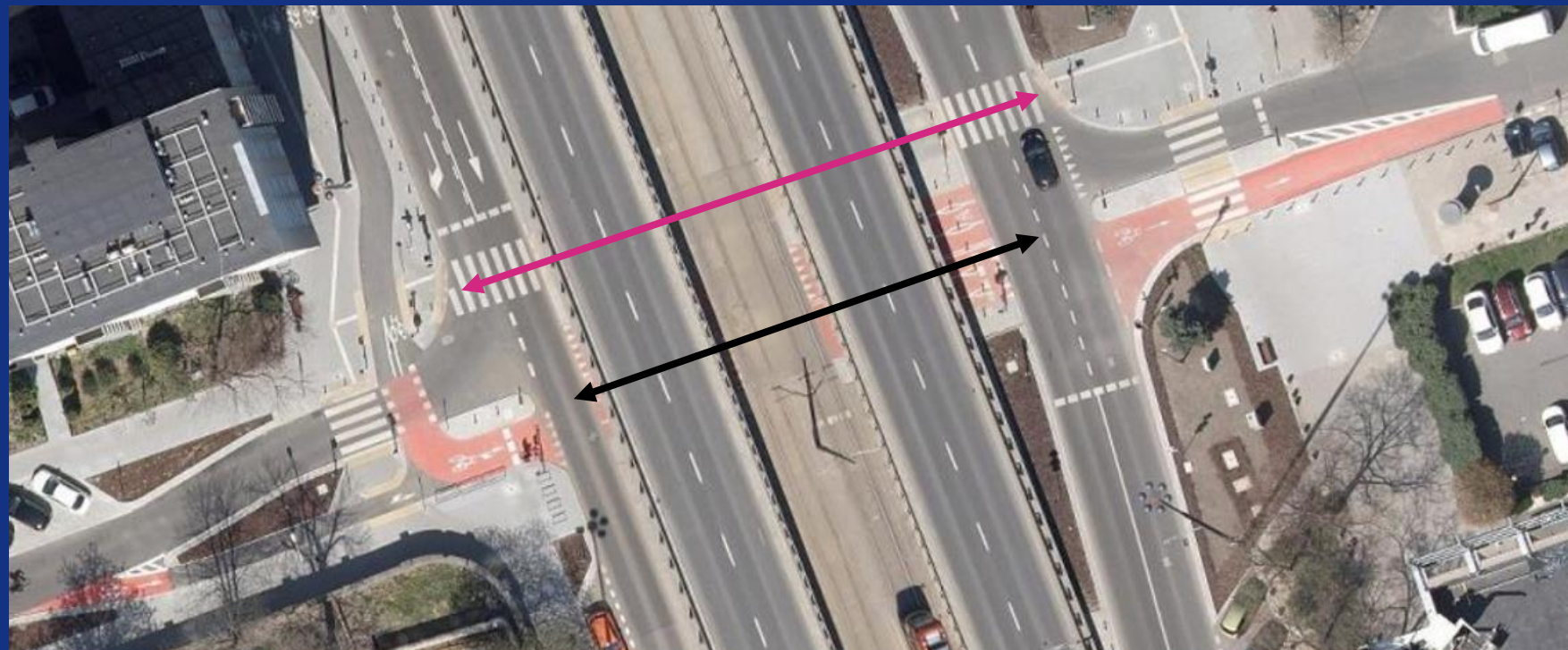
Warszawa





Przejazd Nowogrodzka–Chałubińskiego

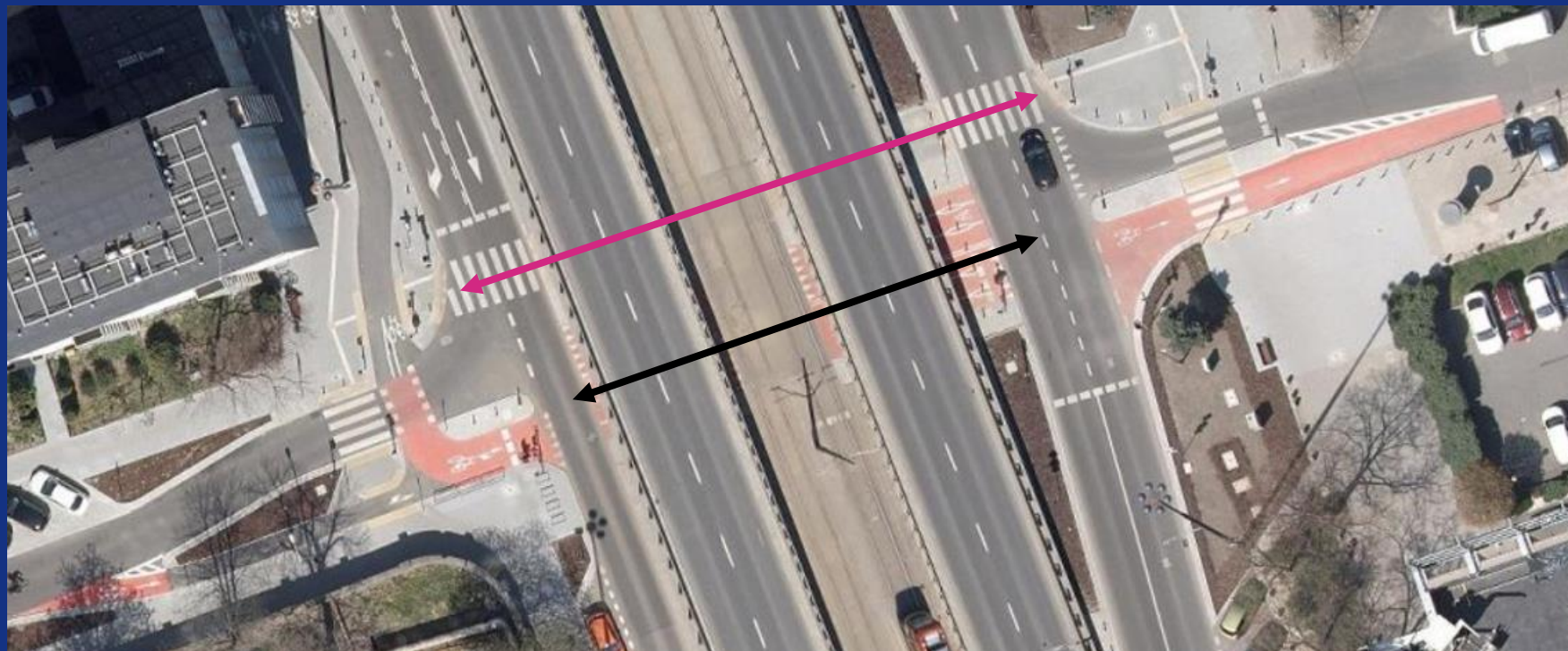
POMIAR RUCHU 2022 r.



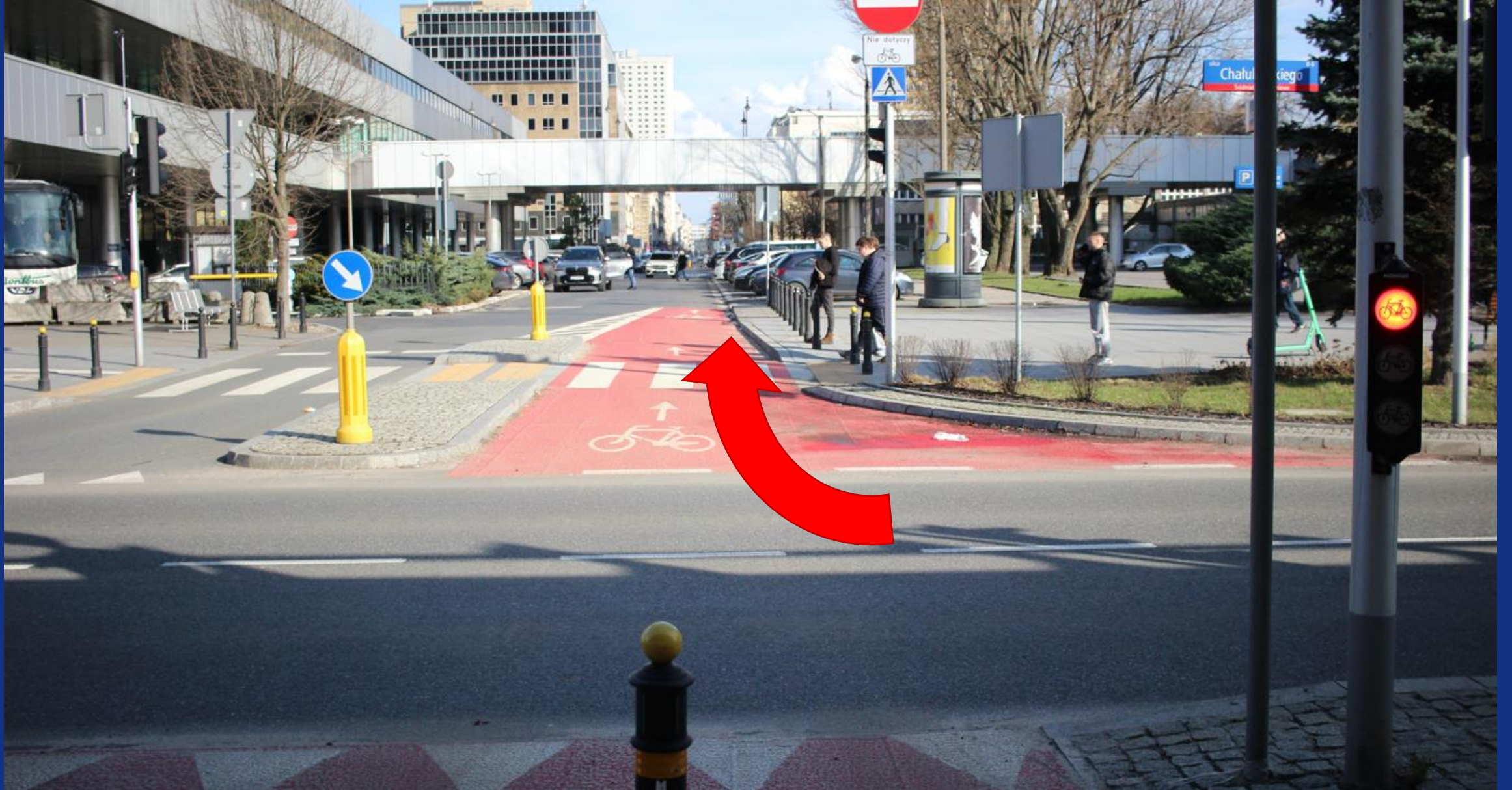
Szczyt	Przejazd dla rowerzystów	Przejście dla pieszych
Poranny	29 row./h	11 row./h
Popołudniowy	49 row./h	28 row./h

Przejazd Nowogrodzka–Chałubińskiego

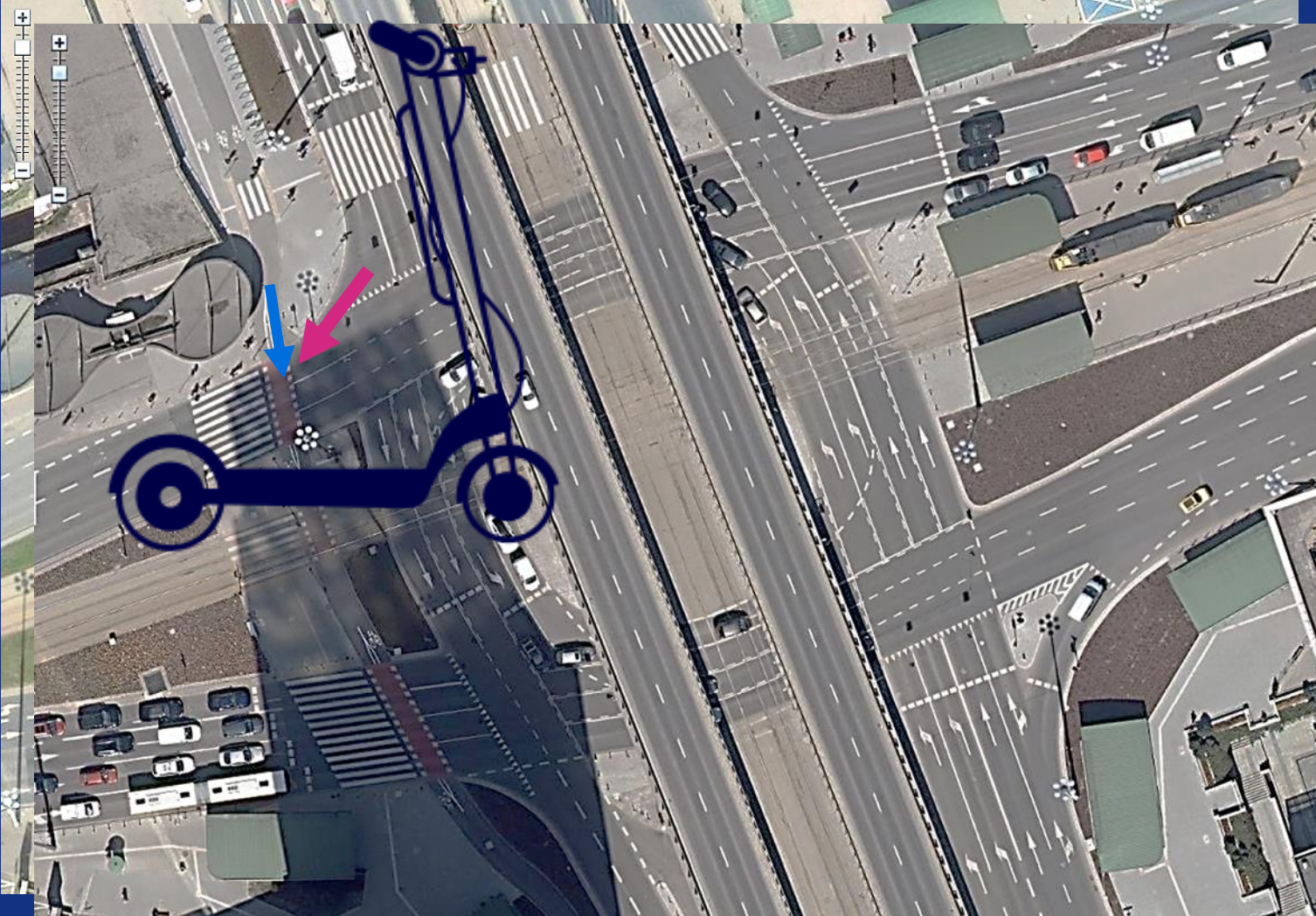
POMIAR RUCHU 2022 r.



Szczyt	Przejazd dla rowerzystów	Przejsięcie dla pieszych
Poranny	73%	27%
Popołudniowy	64%	36%



Wypadki z udziałem rowerzystów na Rondzie Czterdziestolatka



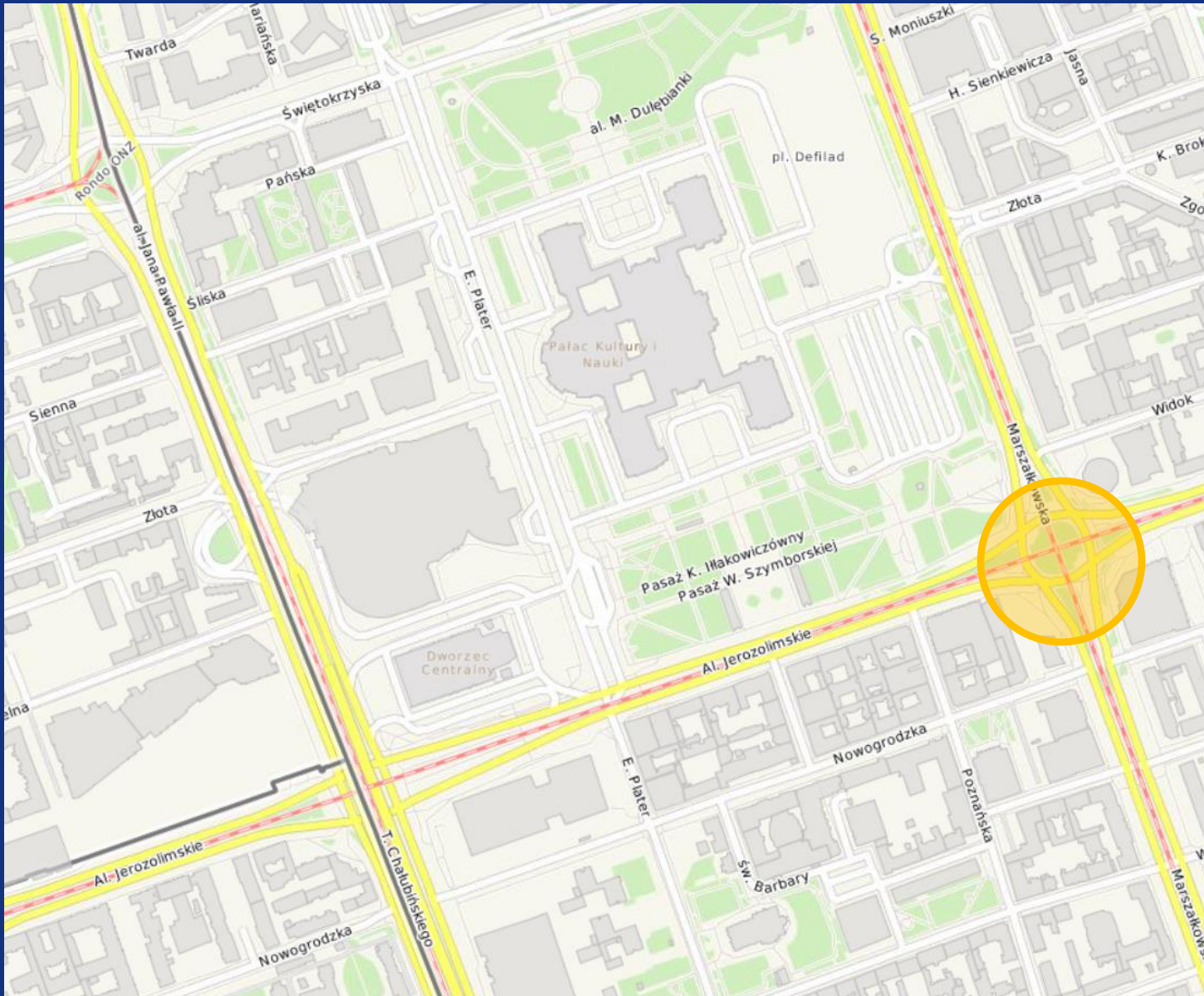
1,5 roku przed
przebudową:
0 wypadków

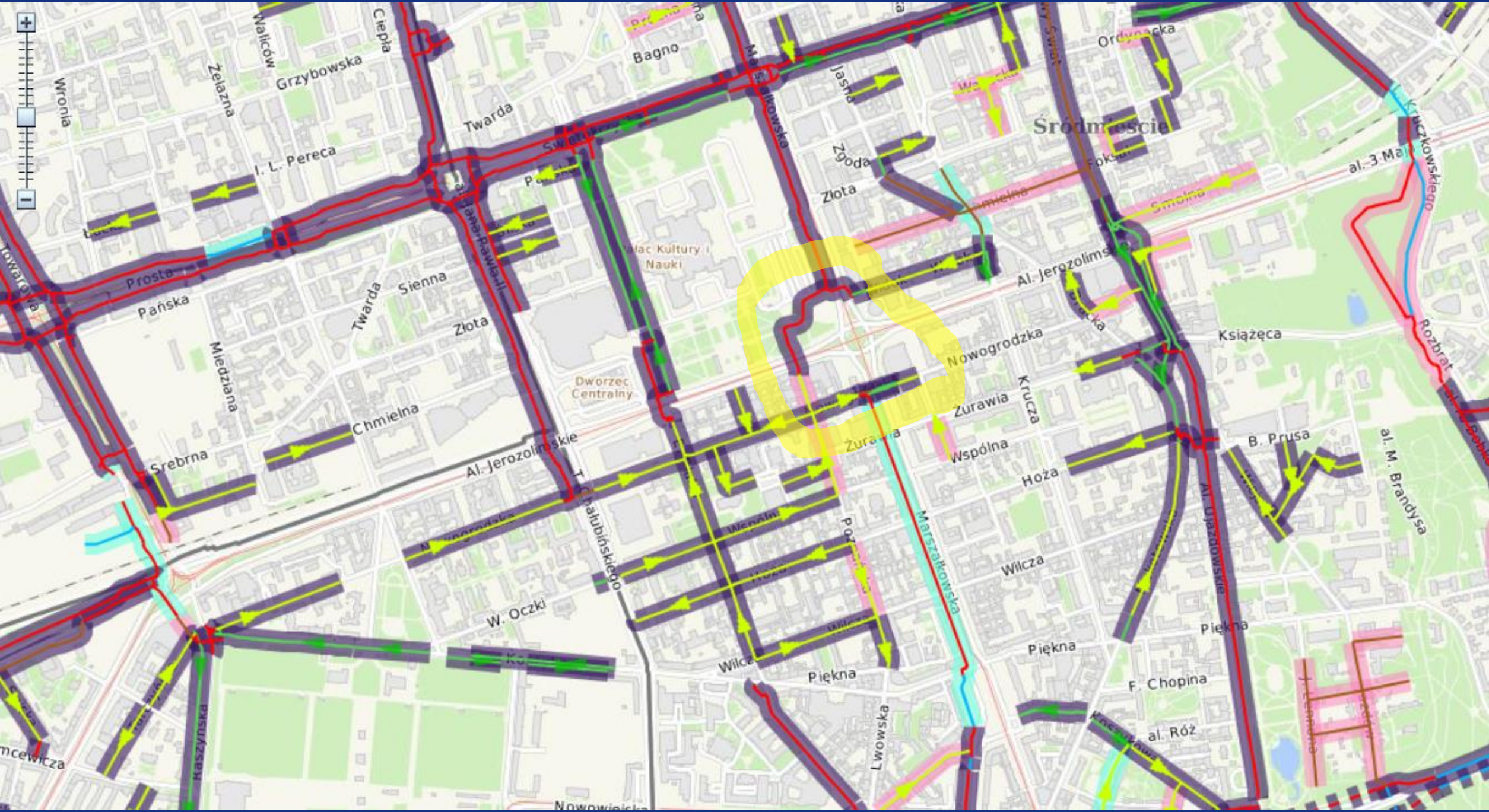
2 lata po
przebudowie:
0 wypadków

1. Największa bariera Warszawy
2. Rondo Czterdziestolatka (grudzień 2020)
- 3. Rondo Dmowskiego (maj 2022)**
4. Co na to WR-D?

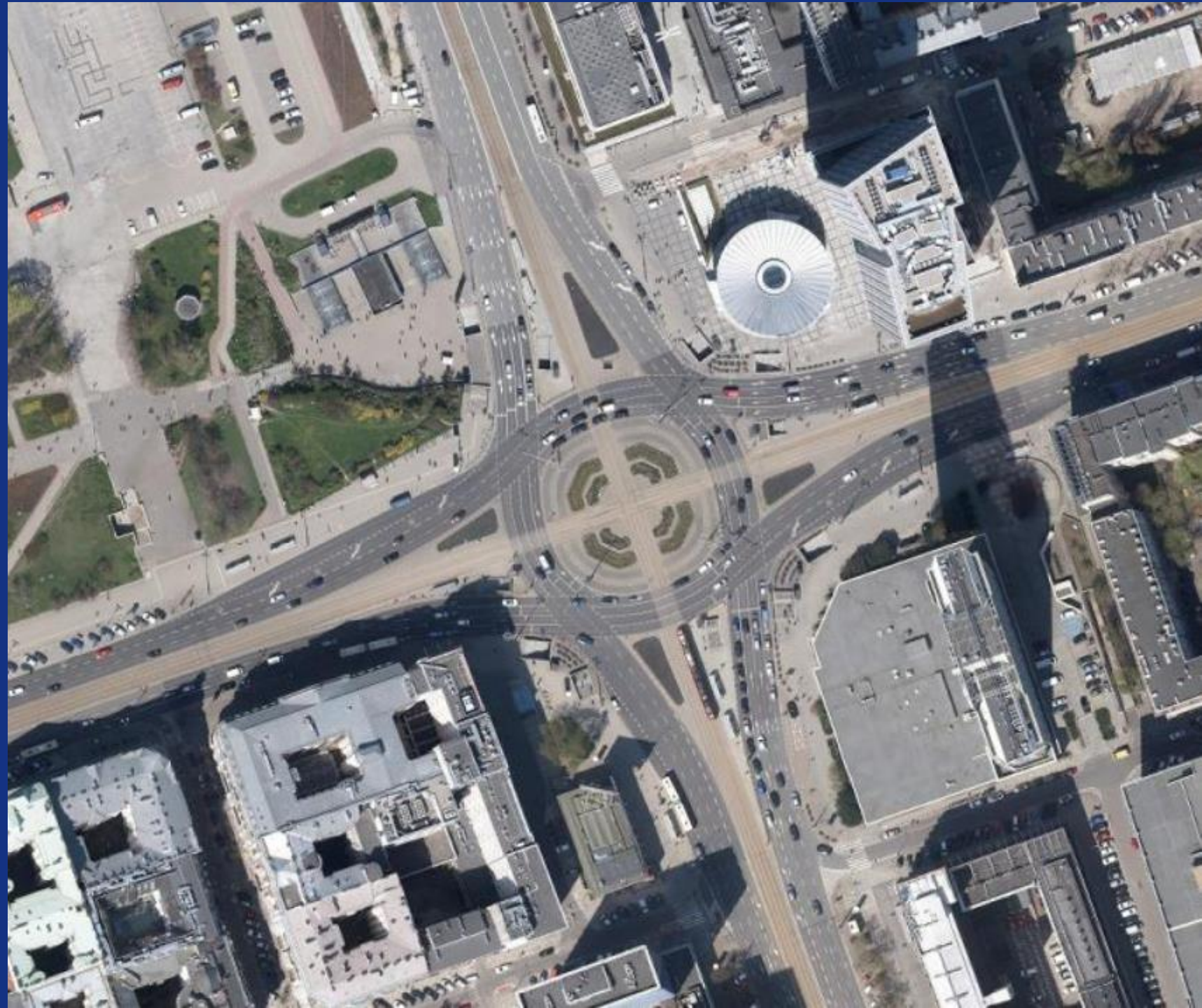


Przebudowa Ronda Dmowskiego w 2022 r.





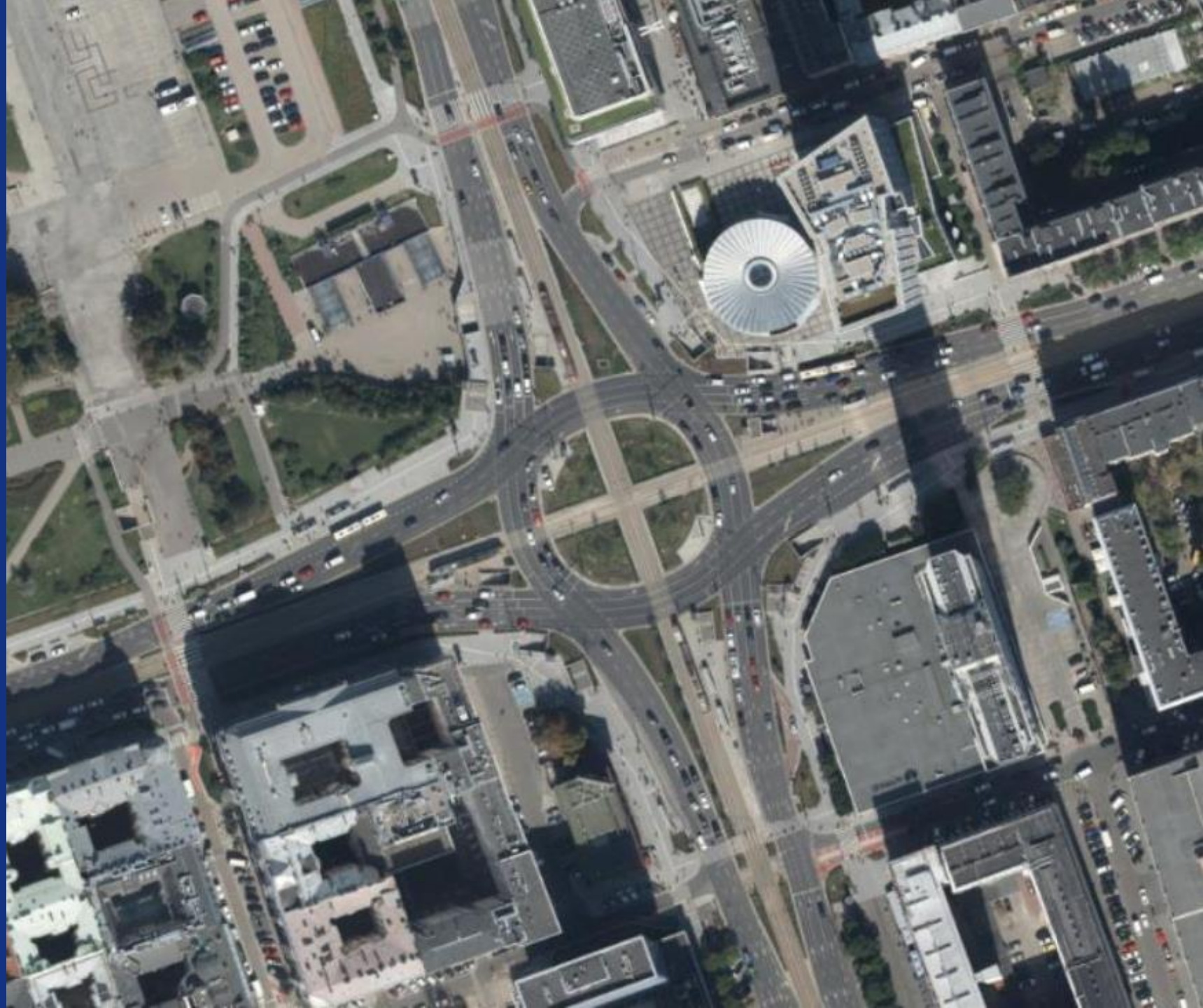
Rondo Dmowskiego PRZED PRZEBUDOWĄ



Warszawa

Rondo Dmowskiego PO PRZEBUDOWIE

po 10 miesiącach





Warszawa



Warszawa



Warszawa



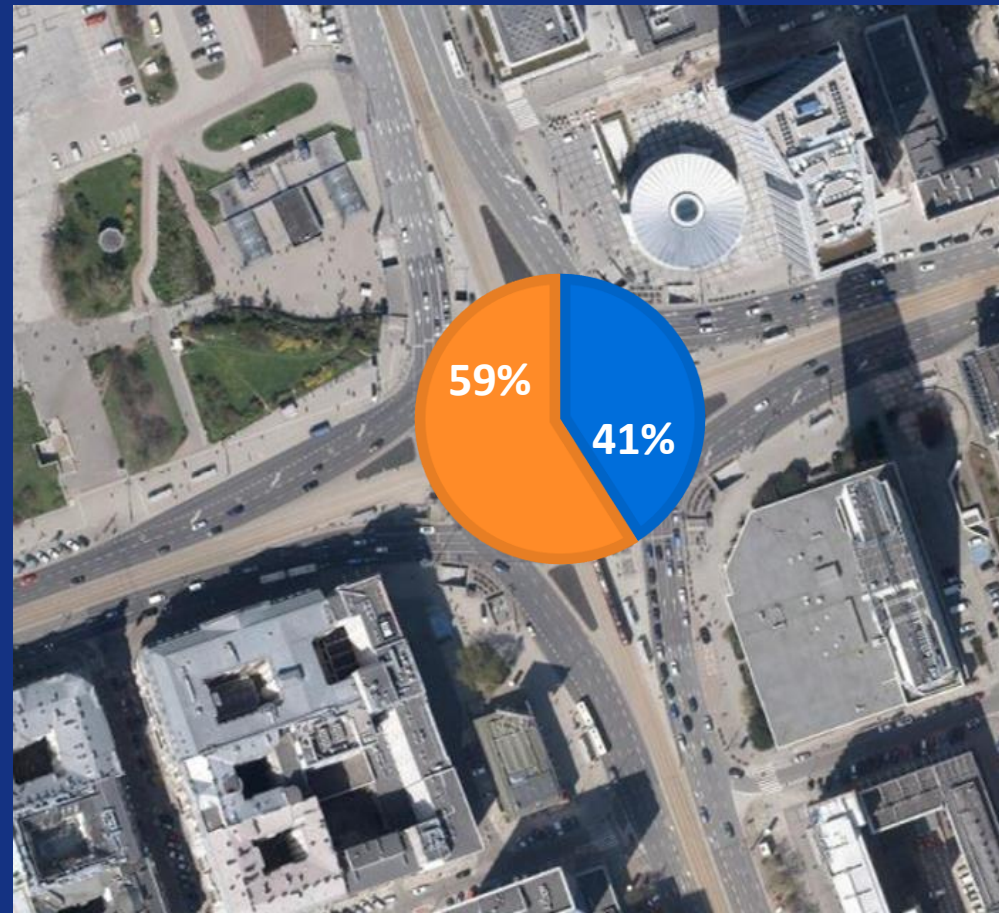


Warszawa



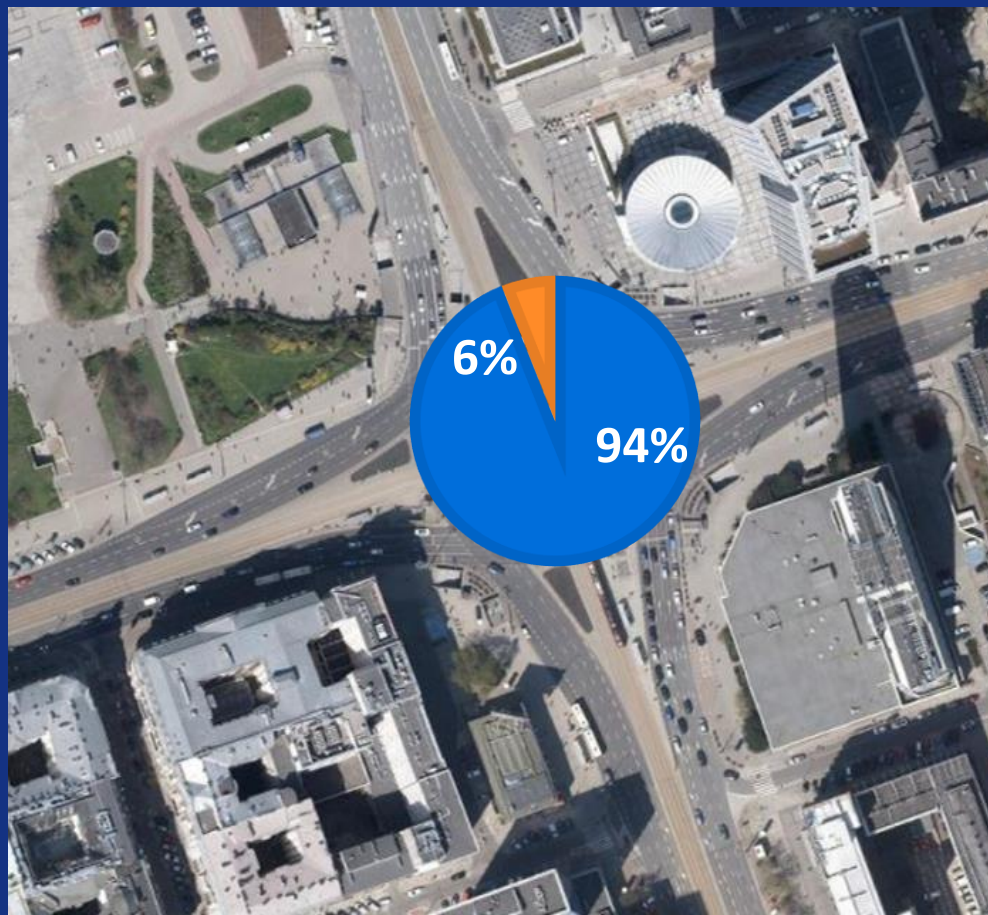
Rondo Dmowskiego – rowerzyści w przejściach podziemnych przed przebudową

160 row./h rano
202 row./h popołudniu



Rondo Dmowskiego – rowerzyści w przejściach podziemnych po przebudowie

+21%
193 row./h rano
388 row./h popołudniu
+92%



-53p.p.



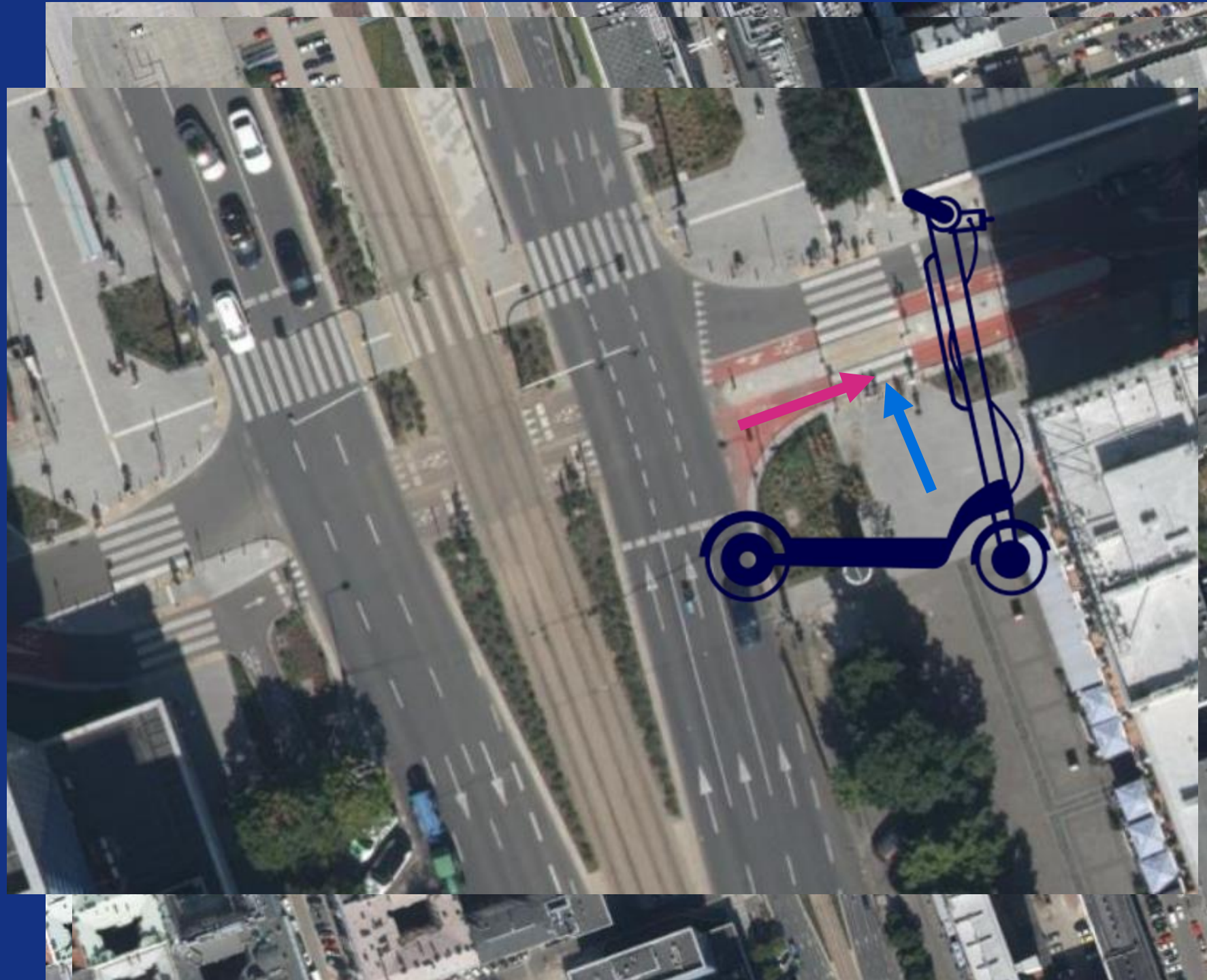
Rondo Skrzyżowanie Dmowskiego

źródło: nowawarszawa.pl/promobaner/znika-rondo-dmowskiego-wraca-skrzyzowanie/

Wypadki z udziałem rowerzystów na Rondzie Dmowskiego

2 lata przed
przebudową:
0 wypadków

1,5 roku po
przebudowie:
0 wypadków



1. Największa bariera Warszawy
2. Rondo Czterdziestolatka (grudzień 2020)
3. Rondo Dmowskiego (maj 2022)
4. Co na to WR-D?



WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów

9.2. Klasyfikacja funkcjonalno-techniczna

(6) Trasy podstawowe powinny charakteryzować się wysokim standardem funkcjonalno-technicznym, co oznacza stosowanie:

- a) wysokiej prędkości do projektowania (V_{dpr}),
- b) wysokich parametrów technicznych i wyjątkowym tylko stosowaniem parametrów dopuszczalnych w celu zagwarantowania odpowiedniej skrajni ruchu, szerokości, widoczności, parametrów łuków poziomych i pionowych, pochyłeń podłużnych,
- c) wysokiego stopnia segregacji ruchu (drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów),

WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów

9.2. Klasyfikacja funkcjonalno-techniczna

Tab. 9.2.1. Zestawienie klas tras dla rowerów i zalecanych prędkości do projektowania

Klasa funkcjonalno-techniczna	Prędkość do projektowania V_{dpr}	Zasada prowadzenia ruchu rowerów
Velostrada (V)	40 km/h	<ul style="list-style-type: none">• droga dla rowerów• pas ruchu dla rowerów – wyjątkowo
Podstawowa (P)	30 km/h	<ul style="list-style-type: none">• droga dla rowerów• pas ruchu dla rowerów• droga dla pieszych i rowerów – wyjątkowo• ruch na jezdni bez segregacji – wyjątkowo
Uzupełniająca (U)	20-30 km/h	<ul style="list-style-type: none">• droga dla rowerów• pas ruchu dla rowerów• droga dla pieszych i rowerów – wyjątkowo• ruch na jezdni bez segregacji• ruch w strefie zamieszkania

WR-D-31-1 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 1: Wymagania podstawowe

6.1. Bezpieczeństwo ruchu

(1) Skrzyżowanie umożliwia bezpieczny przebieg ruchu, jeżeli:

- a) jest w porę dostrzegane,
- b) zapewnia widoczność przy przejeździe,
- c) jest zrozumiałe,
- d) zapewnia przejezdność (przy określonych gabarytach i cechach dynamicznych pojazdu miarodajnego),
- e) jest dostosowane do wymagań poszczególnych grup użytkowników.

(7) Skrzyżowanie powinno być zrozumiałe (czytelne), tak aby wszyscy jego użytkownicy mogli łatwo i w porę zrozumieć zasady organizacji ruchu oraz korytarze przejazdu przez skrzyżowanie. Zrozumiałość skrzyżowania osiąga się m. in. przez:

- e) takie zaprojektowanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, aby były one dobrze widoczne i nie wydłużały znacząco tras dla pieszych lub rowerów; ich obecność może być podkreślana przez wyspy dzielące lub wyspy azylu,

WR-D-31-1 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 1: Wymagania podstawowe

6.1. Bezpieczeństwo ruchu

(12) W celu redukcji potencjalnego zagrożenia BRD na skrzyżowaniu zaleca się takie jego rozwiązanie, aby minimalizować liczbę punktów kolizji, zwłaszcza kolizji typu krzyżowanie, pomiędzy uczestnikami ruchu i wielkość stref, w obrębie których punkty te występują. Strefy z punktami kolizji powinny być możliwie małe i łatwo rozpoznawalne.

(14) Zmniejszenie liczby punktów kolizji bądź redukcję powierzchni kolizji powstającej w miejscu ich koncentracji uzyskuje się przez:

- a) przekształcenia skrzyżowania do formy o mniejszej liczbie wlotów,
- b) stosowanie rond i skrzyżowań o przesuniętych wlotach,
- c) kanalizację ruchu i możliwie prostopadłe krzyżowanie się torów przejazdu przez skrzyżowanie,
- d) stosowanie małych promieni skrętu w prawo i w lewo (zwarte skrzyżowanie),
- e) wprowadzenie sygnalizacji świetlnej,
- f) wyjątkowo przez zakazanie relacji o małym natężeniu ruchu, dla której możliwy jest objazd.

WR-D-31-1 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 1: Wymagania podstawowe

6.2. Sprawność przebiegu ruchu

Tab. 6.2.1. Zalecane PSR na każdym z pasów ruchu na skrzyżowaniu

Klasa drogi	Skrzyżowanie budowane		Skrzyżowanie przebudowywane	
	w obszarze zabudowanym	poza obszarem zabudowanym	w obszarze zabudowanym	poza obszarem zabudowanym
GP	PSR III	PSR II	PSR IV	PSR III
G	PSR IV	PSR III		
Z				

PODSUMOWANIE



Dziękuję za uwagę

Aldona Szczepanik

Podinspektorka zespołu ds. analiz ruchu

Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym

e-mail: aszczepanik@um.warszawa.pl

tel. 22 443 06 90