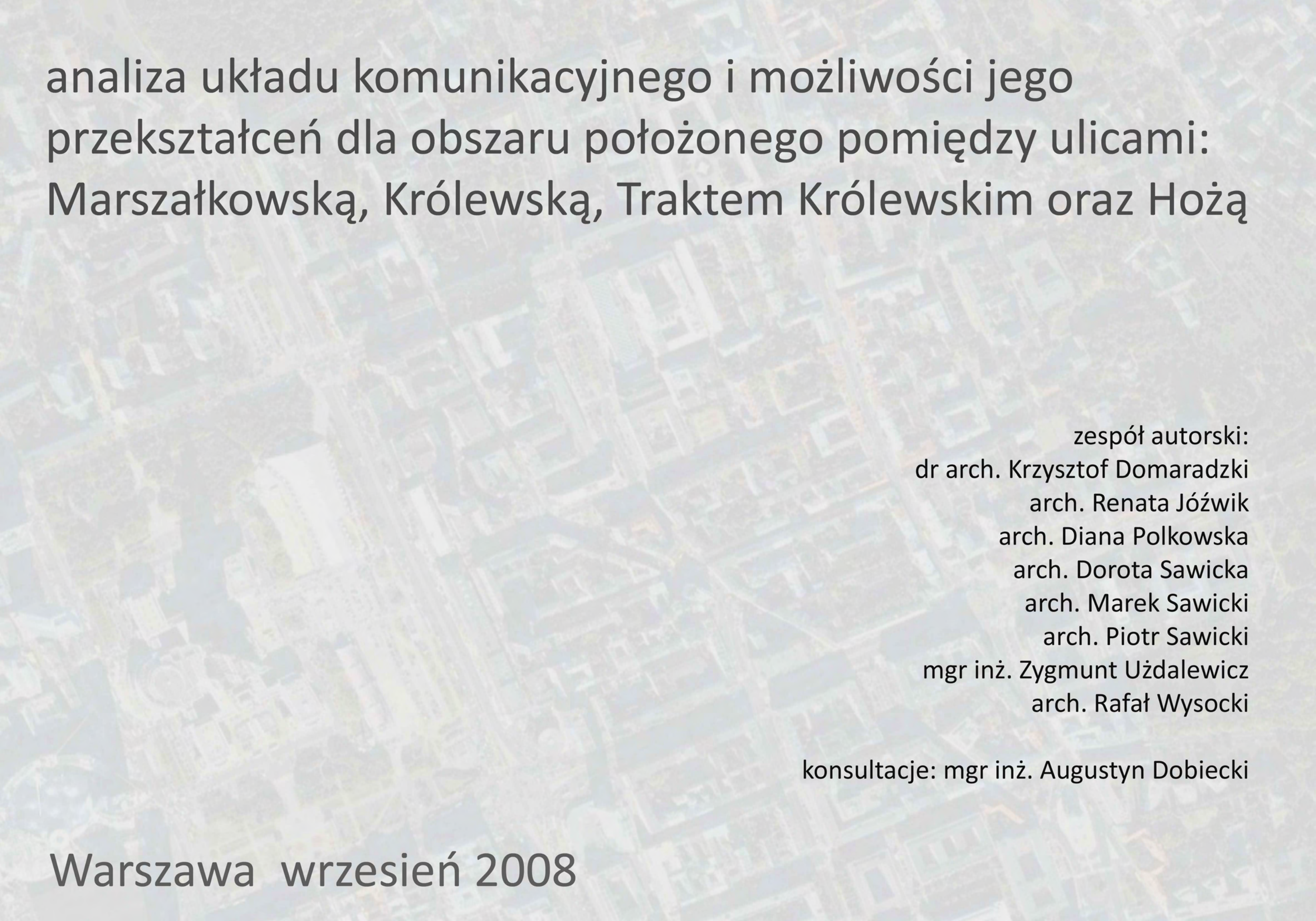


analiza układu komunikacyjnego i możliwości jego
przekształceń dla obszaru położonego pomiędzy ulicami:
Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim oraz Hożą



Warszawa wrzesień 2008



analiza układu komunikacyjnego i możliwości jego
przekształceń dla obszaru położonego pomiędzy ulicami:
Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim oraz Hożą

zespół autorski:
dr arch. Krzysztof Domaradzki
arch. Renata Jóźwik
arch. Diana Polkowska
arch. Dorota Sawicka
arch. Marek Sawicki
arch. Piotr Sawicki
mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz
arch. Rafał Wysocki

konsultacje: mgr inż. Augustyn Dobiecki

Warszawa wrzesień 2008

spis treści:

A	ANALIZA DOTYCHCZASOWYCH OPRACOWAŃ PLANISTYCZNYCH I KOMUNIKACYJNYCH	str 1
A.1	STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY	
A.1.1	UKŁAD DROGOWO-ULICZNY, KATEGORYZACJA - UWARUNKOWANIA	str 2
A.1.2	UKŁAD DROGOWO-ULICZNY, KATEGORYZACJA – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	str 3
A.1.3	KOMUNIKACJA ZBIOROWA I ŚCIEŻKI ROWEROWE - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	str 4
A.2	PLAN OGÓLNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY (1992)	str 5
A.3	PLAN ZAGOSPODAROWANIA M.ST. WARSZAWY Z OKREŚLENIEM USTALEŃ WIĄŻĄCYCH (2001)	str 6
A.4	STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WARSZAWY NA LATA 2007-2015	str 7
A.5	WYTYCZNE KOMUNIKACYJNE DO PRZEKSZTAŁCENIA PLACU TRZECH KRZYŻY (2004)	str 8
A.6	WARIANTOWE KONCEPCJE ZAGOSPODAROWANIA PL.POWSTAŃCÓW WARSZAWY (2006)	str 9
A.7	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OTOCZENIA PAŁACU KULTURY I NAUKI (2006)	str 10
A.8	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA KWARTAŁU HOŻA, MOKOTOWSKA, WILCZA, KRUCZA (2001)	str 11
A.9	WNIOSKI – część A	str 12
B	UWARUNKOWANIA FUNKCJONALNO RUCHOWE – IDENTYFIKACJA I OCENA	str 13
B.1	INWENTARYZACJA UKŁADU KOMUNIKACJI I PARKOWANIA (rzeczywisty sposób użytkowania i zagospodarowania)	
B.1.1	ARKUSZ 1	str 14
B.1.2	ARKUSZ 2	str 15
B.1.3	ARKUSZ 3	str 16
B.2	INWESTYCJE DROGOWE – ULICE WYREMONTOWANE DO 2007r. I OBJĘTE PLANEM REMONTÓW DROGOWYCH	str 17
B.3	KLASYFIKACJA ULIC W OBSZARZE ANALIZY na podstawie Studium W-wy	str 18
B.4	SIEĆ KOMUNIKACJI KOŁOWEJ – POWIĄZANIA	
B.4.1	WARUNKI FUNKCJONOWANIA	str 19
B.4.2	IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW	str 20
B.5	WYBRANE ANALIZY PROBLEMOWE	
B.5.1	MOŻLIWOŚCI POWIĄZANIA OBSZARU Z UL.MARSZAŁKOWSKĄ	str 21
B.5.2	KSZTAŁTOWANIE PRZEKROJU I SYSTEMU PARKOWANIA NA UL.ŚWIĘTOKRZYSKIEJ I UL. KRUCZEJ	str 22
B.5.3	SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ OBSZARU W POWIĄZANIU Z PARKINGAMI, KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ I CIĄGAMI PIESZYMAMI	str 23
B.6	ANALIZY RUCHU KOŁOWEGO W OBSZARZE	
B.6.1	WIELKOŚĆ RUCHU KOŁOWEGO NA SIECI – MODEL DLA SZCZYTU PORANNEGO	str 24
B.6.2	GĘSTOŚĆ RUCHU KOŁOWEGO W OBSZARZE	str 25
B.6.3	OCENA DOSTĘPNOŚCI I CHŁONNOŚCI OBSZARU ANALIZY	str 26
B.7	SCHEMAT LINII AUTOBUSOWYCH – STAN ISTNIEJĄCY	str 28
B.8	KOMUNIKACJA PUBLICZNA	
B.8.1	WARUNKI FUNKCJONOWANIA	str 29
B.8.2	IDENTYFIKACJA PROBLEMÓW	str 30
B.9	POTRZEBY I WARUNKI RUCHU ROWEROWEGO	str 31
B.10	SCHEMAT RZECZYWISTEJ PRZESTRZENI PIESZEJ – STAN ISTNIEJĄCY	str 32
B.11	KOLIZJE PRZESTRZENI KOMUNIKACJI Z RUCHEM PIESZYM	str 33
B.12	WALORYZACJA ULIC I PROPOZYCJE PRZEKSZTAŁCEŃ POD KĄTEM RUCHU PIESZEGO	str 34
B.13	WNIOSKI – część B	str 35
C	UWARUNKOWANIA HISTORYCZNE, TURYSTYCZNE I SPOŁECZNE	str 36
C.1	CHARAKTERYSTYCZNE FAZY PRZEKSZTAŁCEŃ UKŁADU DROGOWEGO W RÓŻNYCH OKRESACH URBANIZACJI	
C.1.1	ROZWÓJ SIATKI ULICZNEJ OD XVI DO XVIIw	str 37
C.1.2	ROZWÓJ SIATKI ULICZNEJ OD XVII DO XIXw	str 38
C.1.3	KOMUNIKACJA W PLANIE SZEŚCIOLETNIM	str 39
C.2	WYODRĘBNIENIE ZACHOWANYCH I MOŻLIWYCH DO RZECZYWISTEGO LUB SYMBOLICZNEGO ODTWORZENIA ELEMENTÓW UKŁADU HISTORYCZNEGO	str 40
C.3	IDENTYFIKACJA MIEJSC ATRAKCYJNYCH TURYSTYCZNIE ORAZ MIEJSC SZCZEGÓLNYCH POD WZGLĘDEM SPOŁECZNYM ORAZ UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE WYNIKAJĄCE Z POTRZEB ICH OBSŁUGI	str 41
C.4	WNIOSKI – część C	str 42
D	WNIOSKI I WSTĘPNE WYTYCZNE	str 43
D.1	WNIOSKI – część D	str 44
D.2	PODZIAŁ OBSZARU NA STREFY OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ – PROPONOWANA LIKWIDACJA TRANZYTU	str 45
D.3	MODELE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACJI KOŁOWEJ W OBSZARZE	
D.3.1	MODEL 0 – STAN ISTNIEJĄCY	str 46
D.3.2	MODEL 1 – NIEZBĘDNE KOREKTY	str 47
D.3.3	MODEL 2 – PRZERWANIE TRANZYTU KRUCZA-SZPITALNA	str 48
D.3.4	MODEL 3 – UKŁAD PĘTLOWY	str 49
D.4	PROPONOWANE ZMIANY W KOMUNIKACJI KOŁOWEJ KORZYSTNE DLA RUCHU PIESZEGO	str 50
D.5	PROPONOWANE ZMIANY W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ KORZYSTNE DLA RUCHU PIESZEGO	str 51
D.6	PODSUMOWANIE	str 52

WSTĘP

Celem opracowania jest analiza i ocena warunków ruchu drogowego (kołowego, pieszego, rowerowego oraz komunikacji publicznej) w obszarze położonym między ulicami: Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim oraz Hożą.

Opracowanie kończy się sformułowaniem wniosków dla kierunków przekształceń rozwiązań komunikacyjnych w obszarze, mających na celu poprawę jego dostępności i walorów użytkowych.

Opracowanie składa się z 4 części:

Część A obejmuje analizy dotychczas wykonanych opracowań planistycznych i komunikacyjnych dotyczących obszaru opracowania, w tym:

- obowiązujące studium m. St. Warszawy
- obowiązujące plany miejscowe sąsiadujące z obszarem
- wcześniejsze opracowania planistyczne
- projekt strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego w Warszawie
- koncepcje przekształceń placów: Trzech Krzyży i Powstańców Warszawy

Część B obejmuje identyfikację, inwentaryzację i ocenę uwarunkowań funkcjonalno-ruchowych obszaru w zakresie:

- układu drogowego, ruchu kołowego i warunków parkowania
- komunikacji publicznej
- ruchu pieszego
- ruchu rowerowego

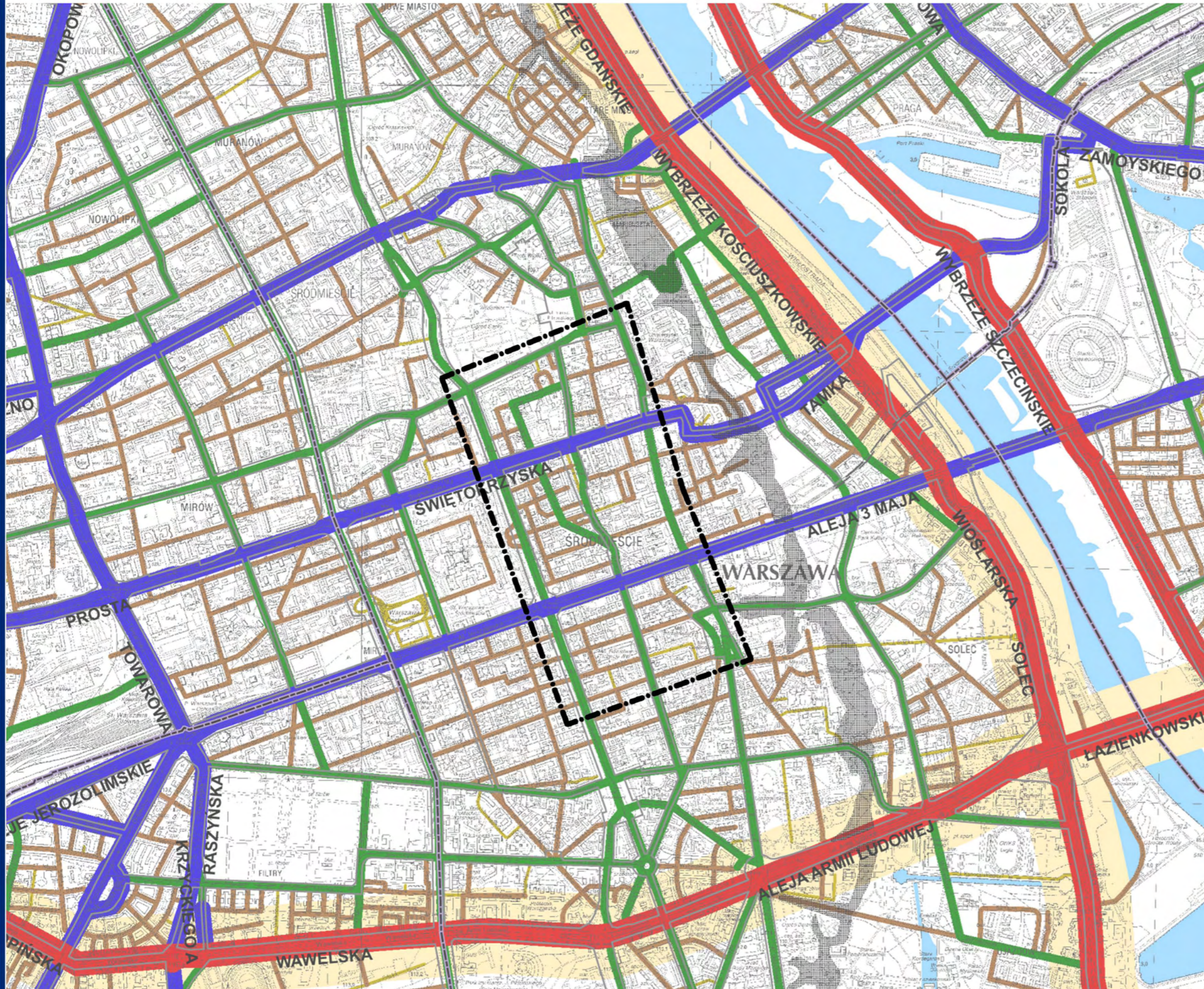
Część C obejmuje uwarunkowania historyczne, turystyczne i społeczne, w tym:

- historyczny rozwój siatki ulicznej ze wskazaniem istotnych elementów historycznego układu drogowego
- miejsca atrakcyjne turystycznie i społecznie oraz potrzeby w zakresie ich obsługi komunikacyjnej

Część D obejmuje wnioski do przyszłych przekształceń obszaru w zakresie:

- likwidacji tranzytu i zmian w komunikacji kołowej
- zwiększenia dostępności i przyjazności obszaru dla ruchu pieszego i rowerowego
- usprawnienia komunikacji publicznej
- wariantowe modele zakresu i kierunków proponowanych zmian.

część A: analiza dotychczasowych opracowań planistycznych i komunikacyjnych



A1.1 UKŁAD DROGOWO - ULICZNY, KATEGORYZACJA - UWARUNKOWANIA

LEGENDA
KATEGORIE DRÓG

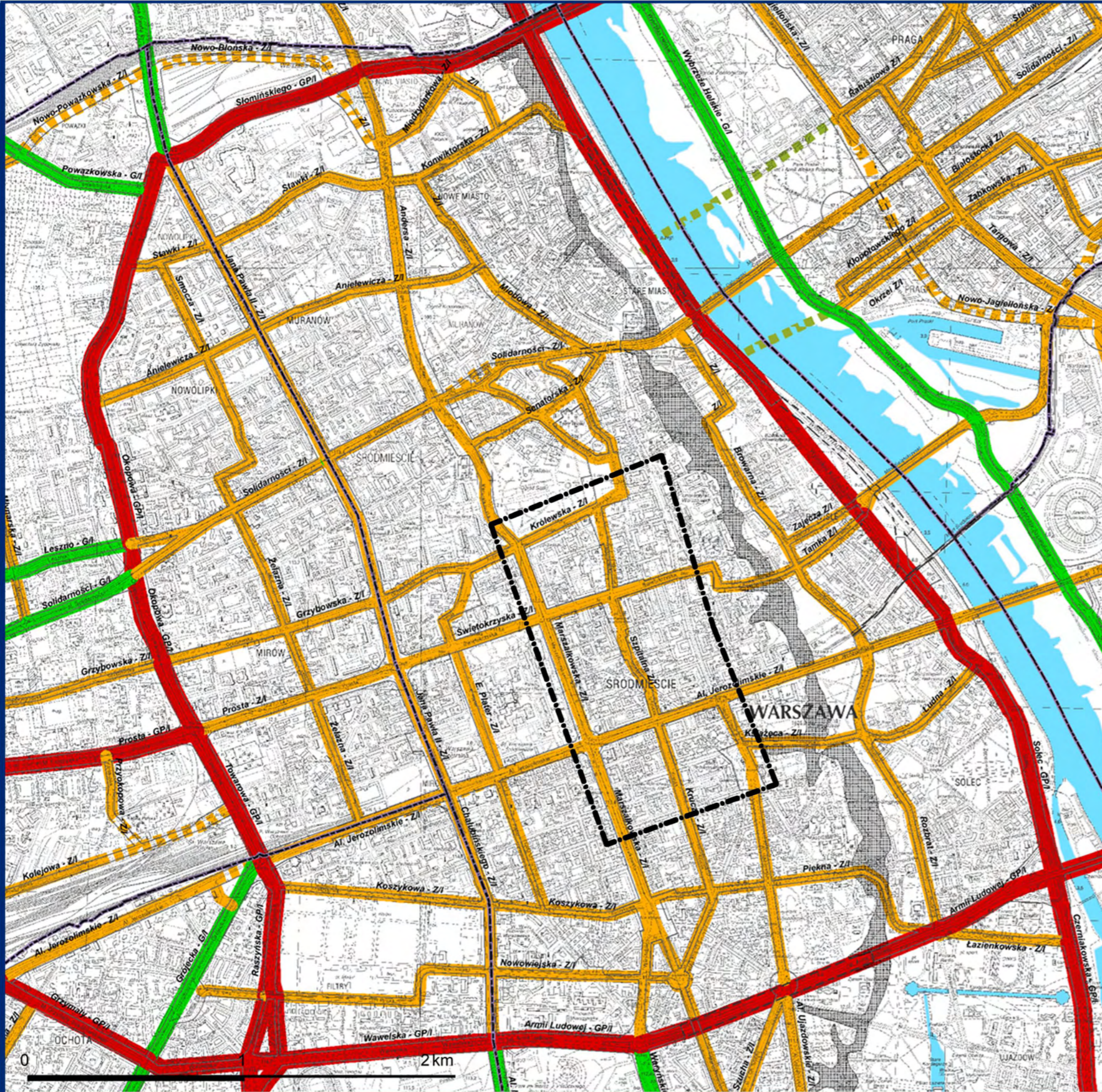
	DROGI KRAJOWE
	DROGI WOJEWÓDZKIE
	DROGI POWIATOWE
	DROGI GMINNE
	DROGI WEWNĘTRZNE
	GRANICA OPRACOWANIA

Ulice w obszarze opracowania podzielono na następujące kategorie, zgodnie ze stanem istniejącym:

- **ulice w ciągu dróg wojewódzkich:** Świętokrzyska, Aleje Jerozolimskie,
- **drogi powiatowe:** ul. Marszałkowska, ul. Królewska, ulice Krucza, Mazowiecka, Kredytowa, Jasna, Zgody, Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat.
- pozostałe ulice stanowią **drogi gminne**
- Układ ten uzupełniają **drogi wewnętrzne** udostępnione do publicznego użytkowania



A1 STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY z dnia 10.10.2006r.



A1.2 UKŁAD DROGOWO - ULICZNY, KLASYFIKACJA - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

LEGENDA

KLASY DRÓG

	PLANOWANE AUTOSTRADY
	DROGI EKSPRESOWE
	PLANOWANE DROGI EKSPRESOWE
	DROGI GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
	PLANOWANE DROGI GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO
	DROGI GŁÓWNE
	PLANOWANE DROGI GŁÓWNE
	DROGI ZBIORCZE
	PLANOWANE DROGI ZBIORCZE
	LOKALNE POWIĄZANIA OBSZARU STAREGO MIASTA I PRAGI
	GRANICA OPRACOWANIA

Docelowo **obwodnicę śródmiejską** stanowią ulice w lewobrzeżnej części Warszawy o planowanej klasie dróg głównych ruchu przyspieszonego: Słomińskiego, Okopowa, Towarowa, Raszyńska, Wawelska i Armii Ludowej. Część lewobrzeżną obwodnicy śródmiejskiej zamyka ciąg Wisłostrady (ulice klasy GP: Solec, Wybrzeże Kościuszkowskie, Wybrzeże Gdańskie).

Wewnątrz tego pierścienia wszystkie ważniejsze ulice są ulicami klasy **zbiorczej**. Na obszarze opracowania do tej klasy zalicza się następujące ulice: Marszałkowską, Al. Jerozolimskie, Królewską, Kruczą, Szpitalną i Mazowiecką. Pozostałe ulice są ulicami klasy nie wyższej niż lokalnej oraz ulice wewnętrzne.

W stosunku do opracowań z lat wcześniejszych, klasy ulic wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej zostały obniżone, wzmocniono natomiast rangę samej obwodnicy.

Parkowanie pojazdów:
 Obszar opracowania jest położony w strefie I śródmiejskiej, podstrefie Ia, dla której obowiązują następujące wskaźniki parkingowe:
dla biur i urzędów - nie więcej niż 5 miejsc/ 1000m² pow. użytkowej
dla handlu i usług i nie więcej niż 10 miejsc/ 1000m² pow. użytkowej
dla mieszkańców 1 miejsce/1 mieszkanie/ lub mniej

**A1.3 KOMUNIKACJA ZBIOROWA I ŚCIEŻKI ROWEROWE
- KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

LEGENDA

OBSZARY OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

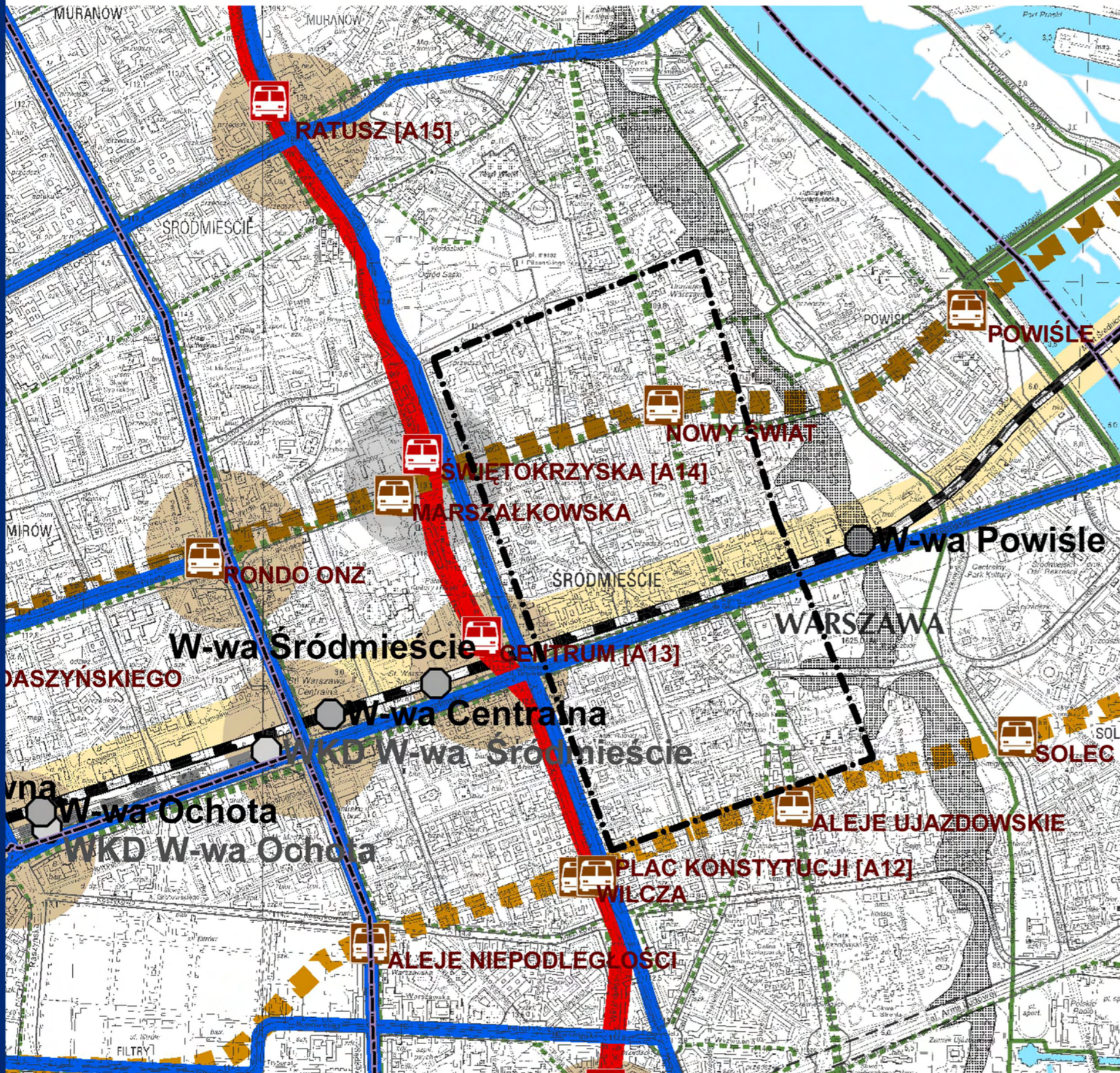
- METRO - ODCINEK ISTNIEJĄCY
- METRO - ODCINEK W BUDOWIE
- PLANOWANA II LINIA METRA
- PLANOWANA III LINIA METRA
- TRASY TRAMWAJOWE
- TRASY TRAMWAJOWE - PROJEKTOWANE
- STACJE METRA
- PLANOWANE STACJE METRA
- WAŻNIEJSZE WĘZŁY PRZESIADKOWE
- PLANOWANE WAŻNIEJSZE WĘZŁY PRZESIADKOWE

OBSZARY OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ TRANSPORTU KOLEJOWEGO

- LINIE I ŁĄCZNICE KOLEJOWE
- STACJE I PRZYSTANKI KOLEJOWE
- PLANOWANE PRZYSTANKI KOLEJOWE
- PRZYSTANKI WKD

SYSTEM DRÓG DLA ROWERÓW

- ŚCIEŻKI ISTNIEJĄCE GŁÓWNE
- ŚCIEŻKI ISTNIEJĄCE LOKALNE
- ŚCIEŻKI PLANOWANE GŁÓWNE
- ŚCIEŻKI PLANOWANE LOKALNE
- GRANICA OPRACOWANIA



Obszar opracowania jest dobrze obsługiwany przez **KOMUNIKACJĘ ZBIOROWĄ**.

Trasy tramwajowe prowadzone są w ulicy Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich.

Metro – istniejąca I linia metra ma w omawianym obszarze dwie stacje – Centrum i Świętokrzyska. Planowana w Studium II linia metra będzie miała 2 stacje zlokalizowane na krawędziach obszaru analizy – Marszałkowska (stanowiąca węzeł przesiadkowy z istniejącą stacją Świętokrzyska) oraz Nowy Świat. Po południowej stronie obszaru planuje się przeprowadzenie III linii metra.

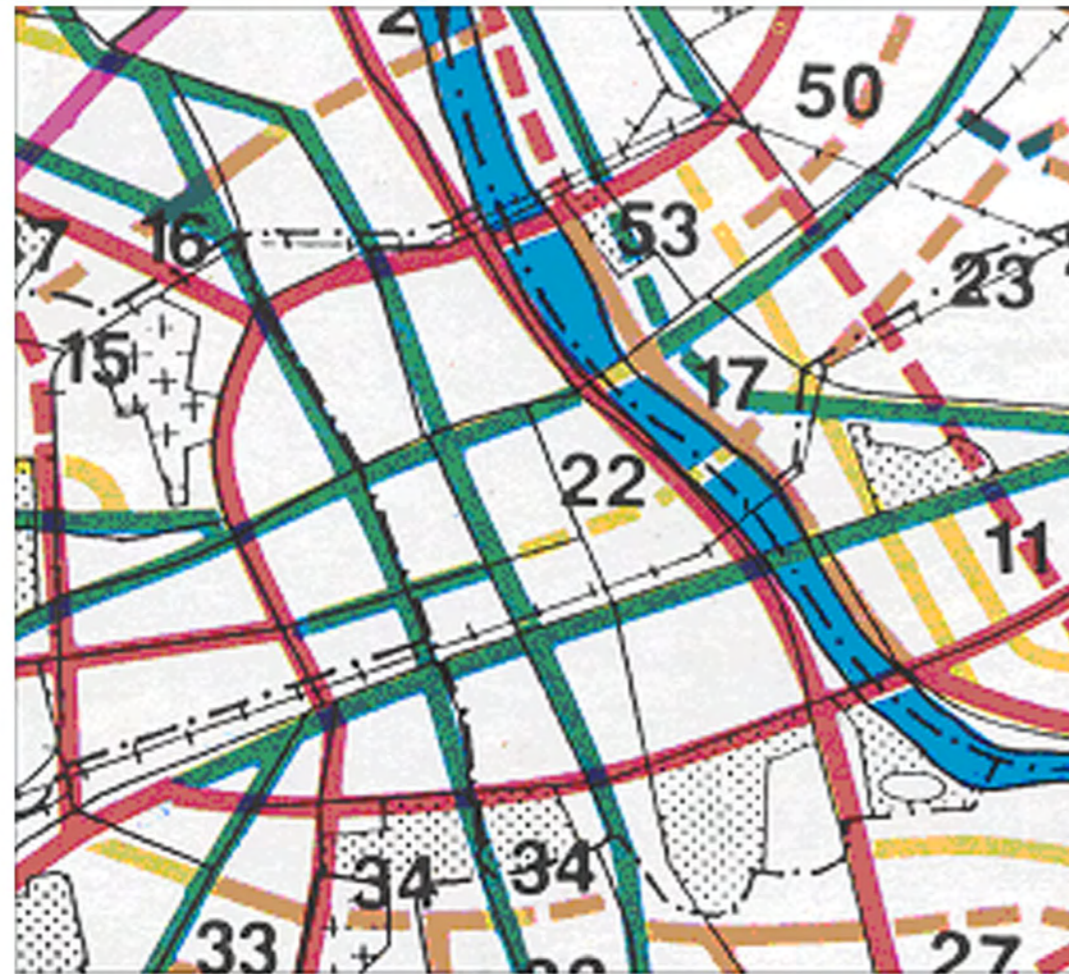
Przez obszar opracowania przechodzi **linia kolei podmiejskiej**, z położonymi w bezpośrednim sąsiedztwie stacjami Warszawa Śródmieście i Warszawa Powiśle.

ŚCIEŻKI ROWEROWE

Obecnie, na **obszarze opracowania, nie wytyczono ścieżek rowerowych**. Jedyna ścieżka w bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się po zachodniej stronie ulicy Marszałkowskiej na odcinku od ul. Nowogrodzkiej do Placu Konstytucji.

W Studium planuje się główne ścieżki rowerowe w następujących ulicach: Marszałkowska (na pozostałej długości), Świętokrzyska, Al. Jerozolimskie. W ulicach Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat ruch rowerowy odbywa się w ramach jezdni o uspokojonym ruchu kołowym. Planuje się ścieżki rowerowe lokalne w ulicy Marszałkowskiej po stronie wschodniej na odcinku od Alej Jerozolimskich do Placu Konstytucji.

A2 PLAN OGÓLNY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY z 1992 roku (nieobowiązujący).



Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy z 1992 roku

OZNACZENIA GRAFICZNE		WYSZCZEGÓLNIENIE
ISTNIEJĄCE	PROJ.	
		autostrady
		Eo — trasy ekspresowe
		Gt — trasy główne tranzytowe
		Go — trasy główne obszarowe
		Zt — ulice zbiorcze tranzytowe
		Zo — ulice zbiorcze obszarowe

UKŁAD DROGOWY - schemat

Układ drogowo – uliczny

Klasa obwodnicy śródmiejskiej zbliżona do planowanej wg. obowiązujących dokumentów (Gt = GP). Natomiast klasy ulic wewnątrz obwodnicy po stronie lewobrzeżnej wyższe niż obecnie planowane (Go = G). Klasa ul. Świętokrzyskiej w obrębie analizy odpowiada najniższemu parametrom obecnej klasy Z.

System tramwajowy

Nie przewidywano zmian w istniejącym układzie systemu tramwajowego w obszarze śródmiejskim.

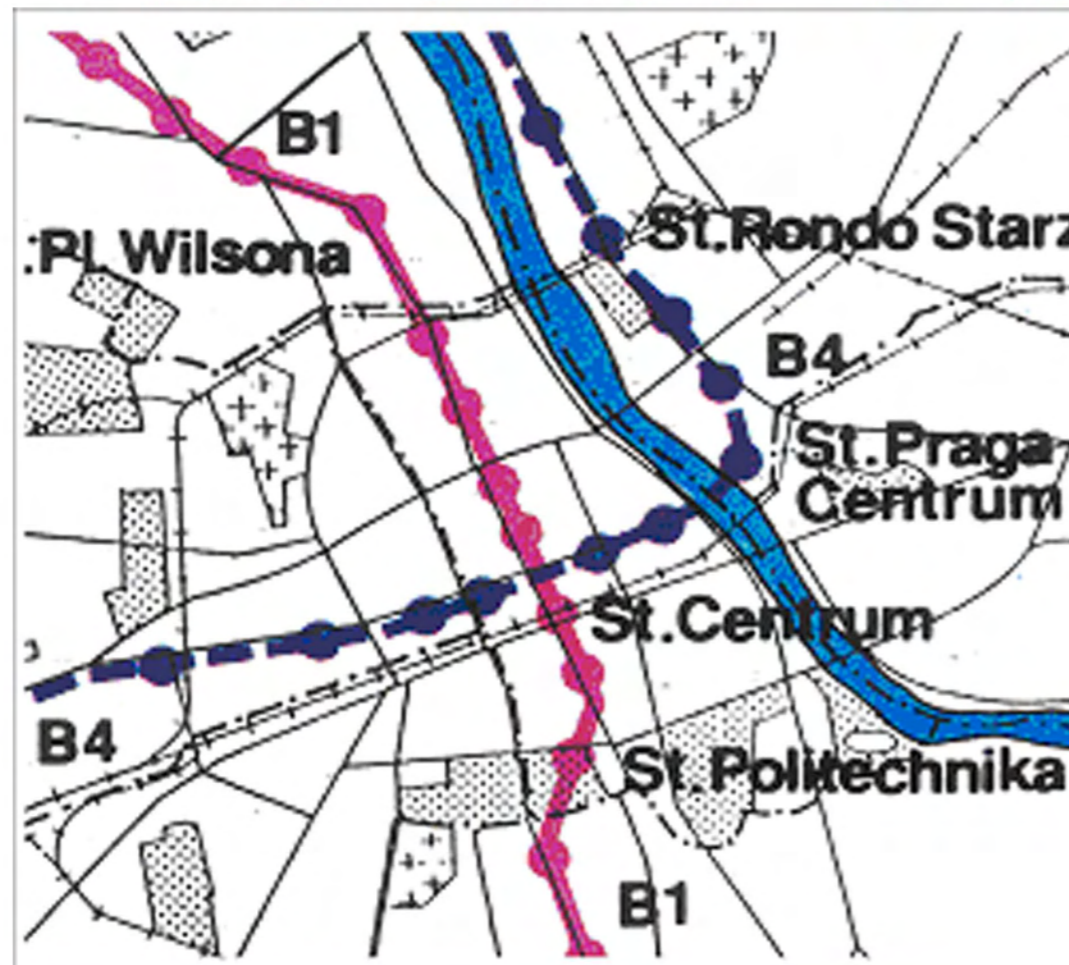
Linie tramwajowe prowadzone są ulica Marszałkowską i Alejami Jerozolimskim

System linii metra

Projektowane linie metra w rejonie obszaru opracowania pokrywały się z przebiegami ustalonymi w obowiązującym Studium – nie planowano jednak III linii metra.

na I linii metra nie zrealizowano 2 planowanych stacji w obszarze śródmiejskim - Pl.Konstytucji i Anielewicza

Przebieg II linii metra zbliżony był do obecnie planowanej.



Miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy z 1992 roku

OZNACZENIA GRAFICZNE		WYSZCZEGÓLNIENIE
I LINII	II LINII	
		linia metra
		stacje
		stacje techniczno-posojowe
		główne warsztaty metra
		bocznicą kolejową
		łącznie

SYSTEM LINII METRA - schemat

A.3 PLAN ZAGOSPODAROWANIA M.ST. WARSZAWY Z OKREŚLENIEM USTALEŃ WIĄŻĄCYCH GMINY WARSZAWSKIE

PRZY SPORZĄDZANIU MIEJSCOWYCH PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO z 9 lipca 2001 r. (nieobowiązujący).

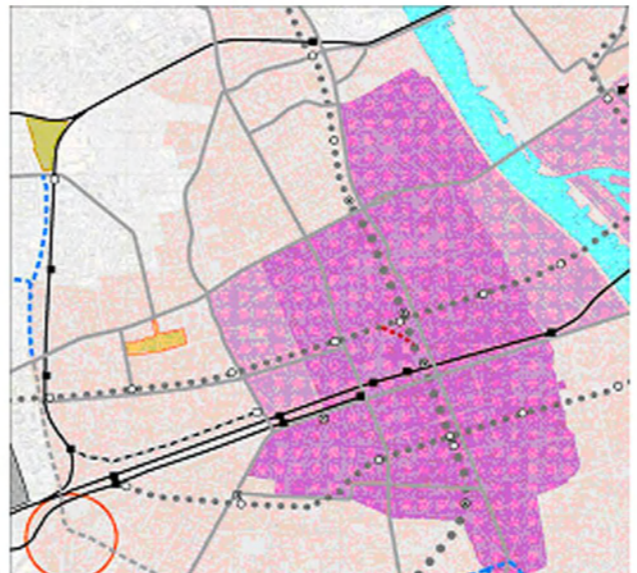


Ustalenia wiążące z lipca 2001 r.

SYSTEM DROGOWY - schemat

- ELEMENTY ISTNIEJĄCE**
- drogi ekspresowe
 - - - ulice główne ruchu przyspieszonego
 - - - ulice główne
- ELEMENTY PROJEKTOWANE**
- - - drogi ekspresowe
 - - - ulice główne ruchu przyspieszonego
 - - - ulice główne
 - - - Trasa Mostu Świętokrzyskiego

MIEJSKI SYSTEM TRANSPORTU SZYNOWEGO - schemat



Miejski system transportu szynowego
 Projektowane trzy linie metra w rejonie obszaru opracowania pokrywały się z przebiegami ustalonymi w obowiązującym Studium. Również układ linii tramwajowych zgodny jest ze stanem istniejącym i układem projektowanym w obowiązującym Studium.
 Wskaźniki wyznaczone w Ustaleniach wiążących dla strefy centralnej Ia zostały utrzymane w aktualnym Studium, z tą różnicą, że obecnie dla zabudowy mieszkaniowej w tej strefie dopuszcza się mniej niż 1 miejsce parkingowe na 1 mieszkanie.

System drogowy
 W Ustaleniach wiążących wyznaczono **obwodnicę śródmiejską** w klasie ulic głównych ruchu przyspieszonego. Wewnątrz pierścienia wszystkie ważniejsze ulice są ulicami klasy głównej. Na obszarze opracowania do tej klasy zalicza się ulice Marszałkowską i Al. Jerozolimskie.

Projektowaną wówczas **Trasę Mostu Świętokrzyskiego** zaklasyfikowano jako ulicę główną na odcinku od Towarowej do Al. Jana Pawła II, zbiorczą na odcinku od Al. Jana Pawła II do ul. Nowo-Jagiellońskiej i główną od Nowo-Jagiellońskiej na wschód do projektowanej obwodnicy (Projektowany tranzyt przez śródmieście o zmniejszonej przepustowości na odcinku śródmiejskim)

.A.4 STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WARSZAWY NA LATA 2007 – 2015**w tym zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego warszawy (w trakcie opracowywania).**

Celem opracowania i wdrożenia Strategii jest spełnienie racjonalnych oczekiwań mieszkańców Warszawy, mając na uwadze wzrost poziomu życia, rozwój stolicy oraz zachowanie walorów środowiska naturalnego i historycznego.

Strategia jest odpowiedzią na zasadnicze zadania, przed jakimi stoi Warszawa:

- unowocześnienie systemu transportowego (drogowego i transportu publicznego) poprzez jego modernizację i rozwój celem zapewnienia wysokiej jakości oraz efektywności,

- doprowadzenie do zmiany sposobu korzystania z systemu transportowego przez jego użytkowników w taki sposób, by rosła atrakcyjność poruszania się pieszo i korzystania z innych niż samochód środków transportu (rower, autobus, tramwaj, metro, kolej).

WYBRANE ZAŁOŻENIA STRATEGII DOTYCZĄCE OBSZARU OPRACOWANIA:**Przywrócenie ulicom funkcji miejskich.**

Osiągnięcie tego celu ma nastąpić przez zapewnienie właściwych proporcji między przepustowością układu ulicznego i pojemnością parkingów a natężeniami ruchu samochodowego i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe. Towarzyszyć temu będzie odpowiednia oferta ze strony transportu publicznego oraz poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego. Przywróci to ulicom miasta tradycyjne funkcje, które oprócz obsługi ruchu samochodowego powinny pełnić funkcje społeczne, kulturowe i estetyczne (odnosi się to w szczególności do układu ulicznego strefy śródmiejskiej).

Poprawa jakości przestrzeni miejskiej.

Cel będzie osiągnięty przez wykreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi. Obszary te będą łatwo dostępne głównie dzięki transportowi publicznemu.

Przestrzenie takie będą stanowić ulice/place wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonym ruchem „uspokojonym”), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzone zieleń.

Zgodnie z doświadczeniami wielu miast europejskich, elementami nobilitującymi przestrzeń miejską będą zmodernizowane korytarze tras tramwajowych, jednocześnie zapewniające dobrą dostępność komunikacyjną.

Praktyczna realizacja powyższych zasad polega na podzieleniu obszaru miasta na 3 strefy różniące się:

- ograniczeniami ruchu samochodów osobowych i ciężarowych;
- wymaganiami co do jakości przestrzeni publicznych i warunkami ruchu pieszego i rowerowego;
- stopniem uprzywilejowania transportu publicznego;
- wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc parkingowych;
- wysokością opłat za parkowanie zróżnicowane także w zależności od czasu postoju.

Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie I śródmiejskiej Warszawy.

- Zgodnie z przyjętą polityką transportową, w obszarze centrum Warszawy (strefa I śródmiejska) podstawową rolę w obsłudze obszaru pełnić będzie transport publiczny.

- Możliwość dojazdów samochodami będzie ograniczana, a w wybranych obszarach, w uzasadnionych przypadkach, także eliminowana. W szczególności działania restrykcyjne będą dotyczyły ruchu o charakterze tranzytowym.

- Przyjmuje się, że układ ulic wewnątrz obwodnicy śródmieścia (z wyjątkiem Wisłostrady lewobrzeżnej i ciągu ulic: Wybrzeże Helskie, Wybrzeże Szczecińskie - Wał Miedzeszyński) będzie pełnić funkcje ulic zbiorczych i lokalnych mających za zadanie zapewnienie bezpośredniej obsługi przyległych terenów.

- W strefie I promowany będzie ruch piesz i rowerowy z jednoczesnym wprowadzaniem ograniczeń w ruchu dla samochodów osobowych, a zwłaszcza towarowych, także poprzez wyłączanie wybranych ulic z ruchu samochodowego czy też ograniczanie liczby miejsc postojowych dla samochodów.

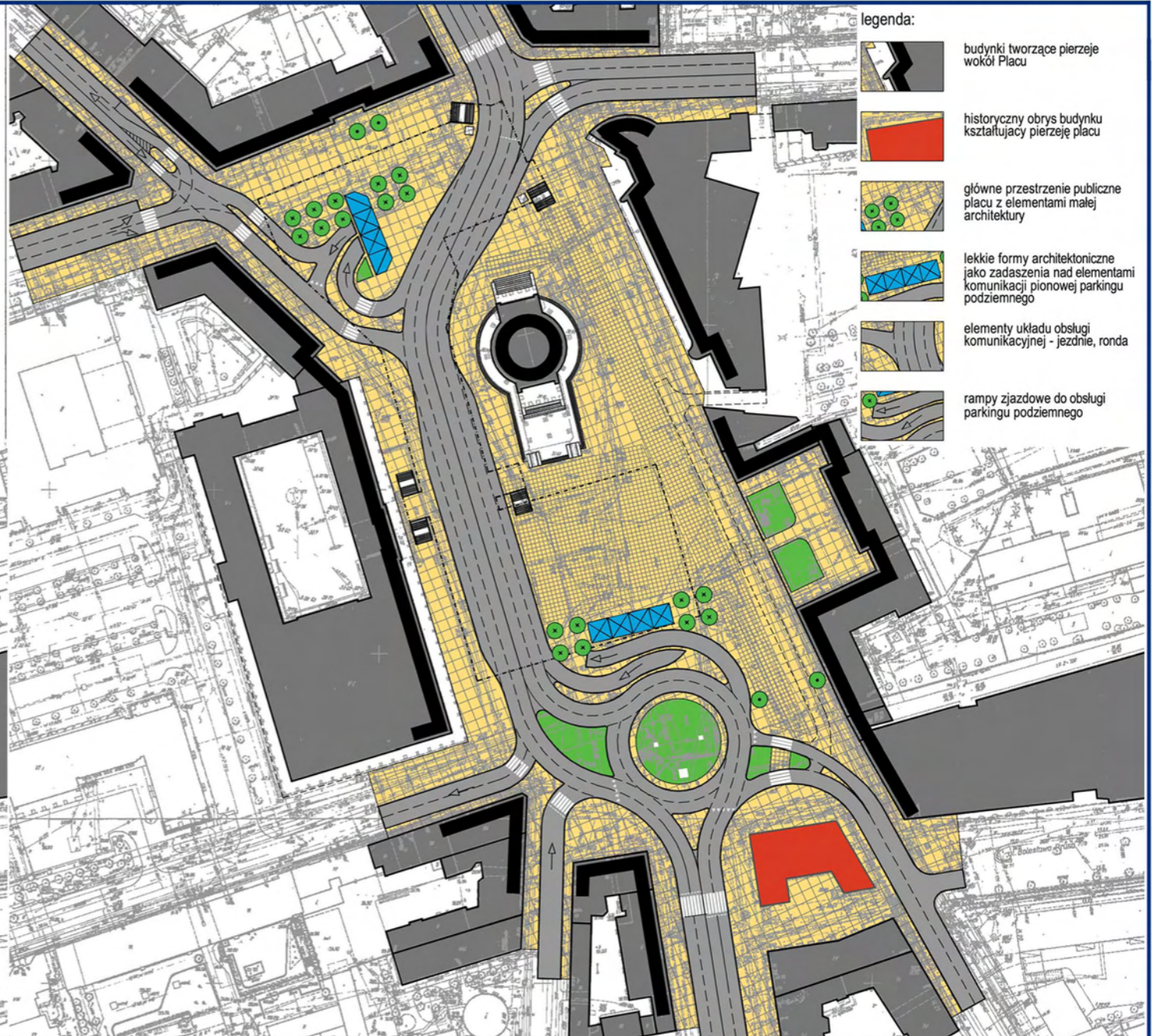
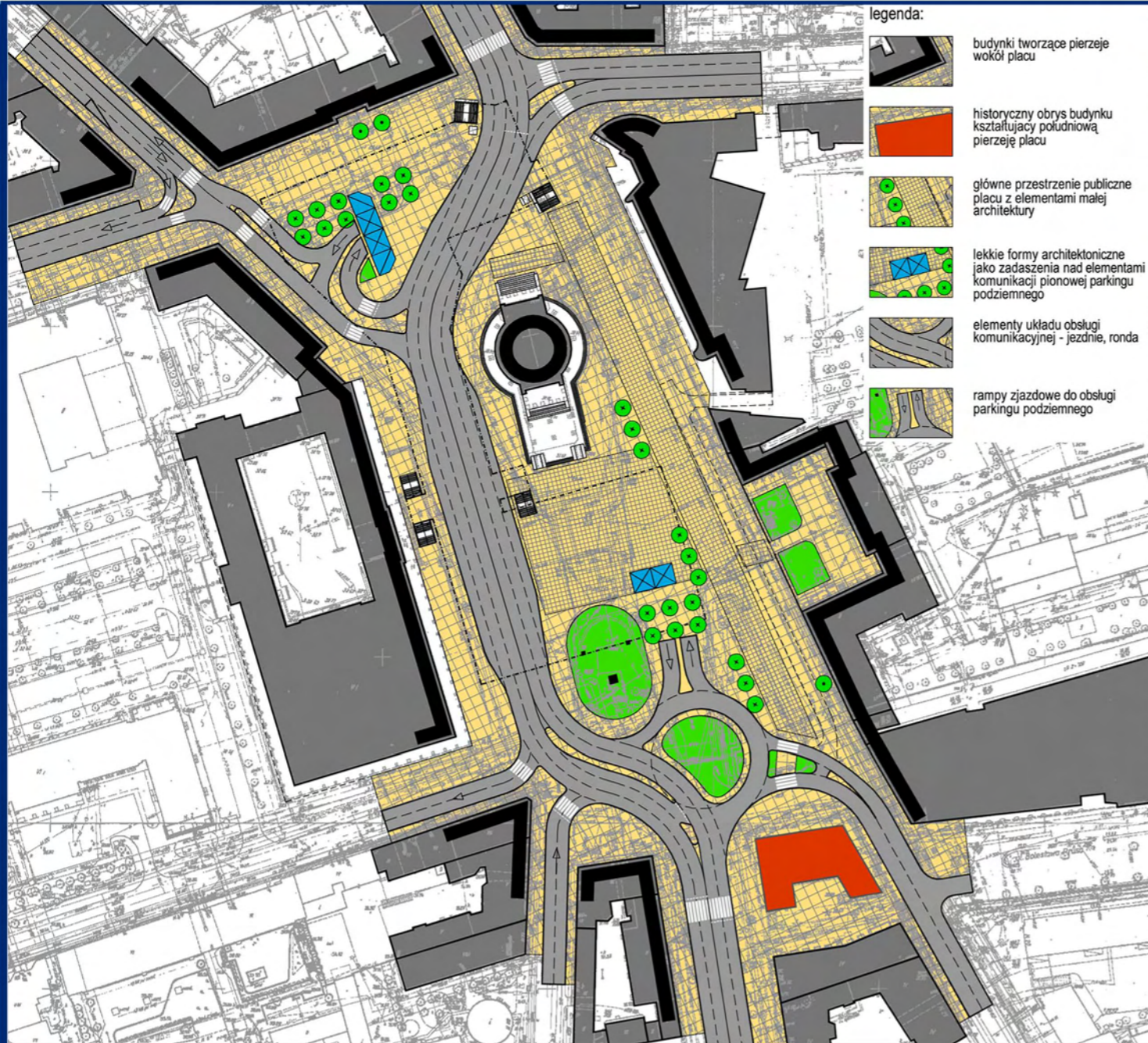
- Przyjmuje się, że podstawą funkcjonowania strefy ograniczonego ruchu będą w pierwszej kolejności ciągi ulic: Nowy Świat, Krakowskie Przedmieście i Świętokrzyska (pomiędzy ul. Marszałkowską i ul. Nowy Świat), ul. Marszałkowska, (pomiędzy pl. Konstytucji i pl. Unii Lubelskiej).

- W dłuższej perspektywie stworzy to możliwość rozszerzenia strefy w większym obszarze Śródmieścia pomiędzy: al. Solidarności, od północy, Traktem Królewskim, od wschodu, Trasą Łazienkowską, od południa, ciągiem al. Jana Pawła II - ul. Chałubińskiego - al. Niepodległości, od zachodu.

- W uzupełnieniu tworzenia stref ograniczonego ruchu będą także wyznaczane strefy ruchu pieszego i rowerowego. W pierwszej kolejności w obszarze Starego i Nowego Miasta, ul. Chmielnej oraz z wykorzystaniem dwóch lokalnych powiązań łączących obszar Starego Miasta i Pragi.

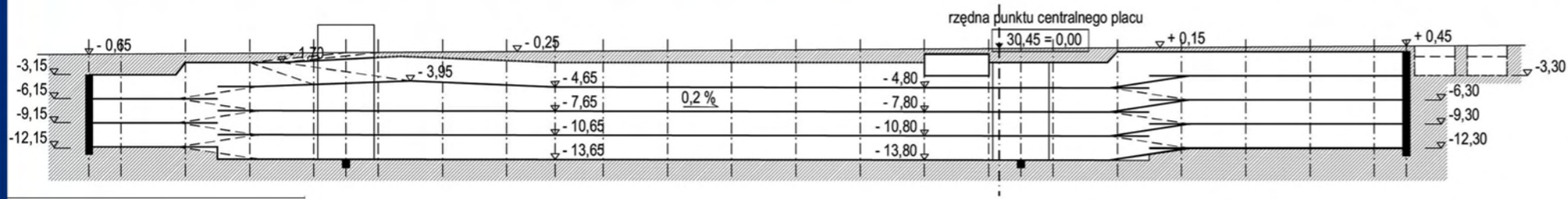
- W strefie I działania skierowane będą m.in. na ograniczanie szerokości przekrojów poprzecznych jezdni i udostępnienie odzyskanej w ten sposób powierzchni ruchowi pieszo, rowerowemu, małej gastronomii, terenom zielonym, parkingom oraz inne rozwiązania inżynierskie wymuszające wolniejszą jazdę. Prowadzone będą także wzmożone działania kontrolne wykonywane przez policję i straż miejską.

A.5 WYTYCZNE KOMUNIKACYJNE DO PRZEKSZTAŁCENIA PLACU TRZECH KRZYŻY - listopad 2004 r.



OGÓLNE ZASADY ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH - wariant 1

OGÓLNE ZASADY ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH - wariant 2



WYTYCZNE FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNE DLA PARKINGU PODZIEMNEGO - wariant 2 - przekrój

- Jezdnie przełożone na zachodnią stronę placu
- Wschodnia strona placu przeznaczona wyłącznie dla ruchu pieszego
- Odwrócenie proporcji pomiędzy powierzchnią placu dostępną dla pieszych a powierzchnią użytkowaną przez ruch kołowy
- Zgrupowanie przystanków autobusowych na placu z możliwością utrzymania pętli dla wybranych linii
- Parking podziemny pod placem
- Rondo na skrzyżowaniu Al. Ujazdowskich / ul. Mokotowskiej / ul. Hożej / ul. Wiejskiej

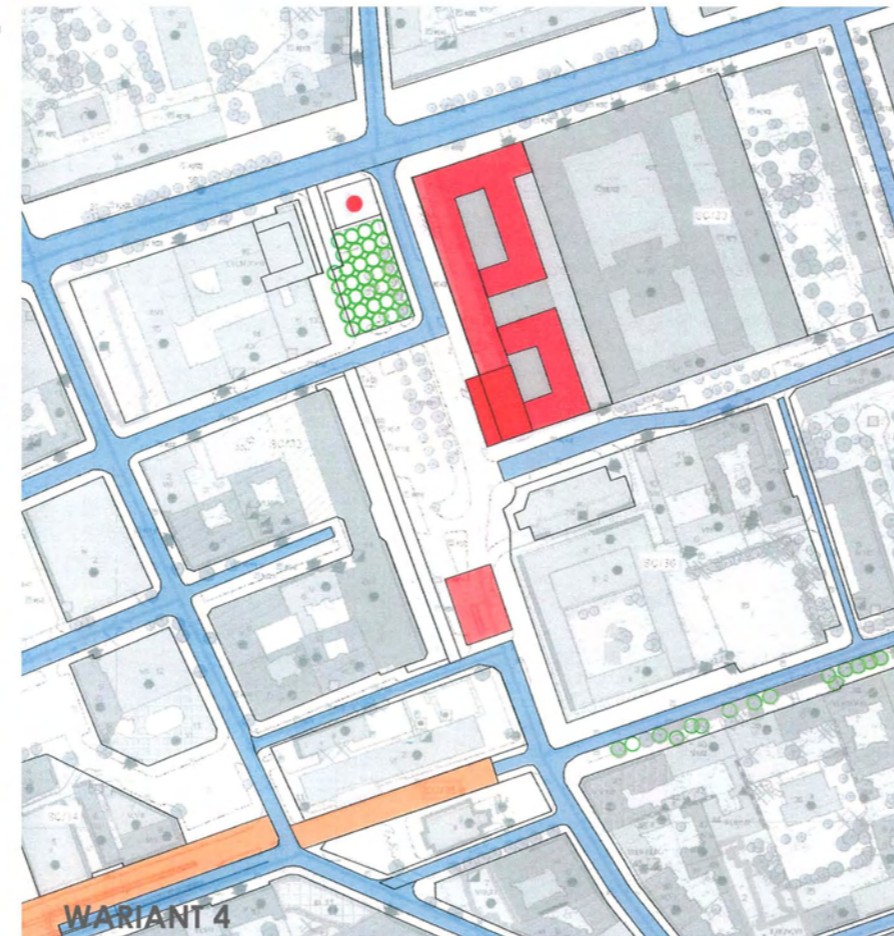
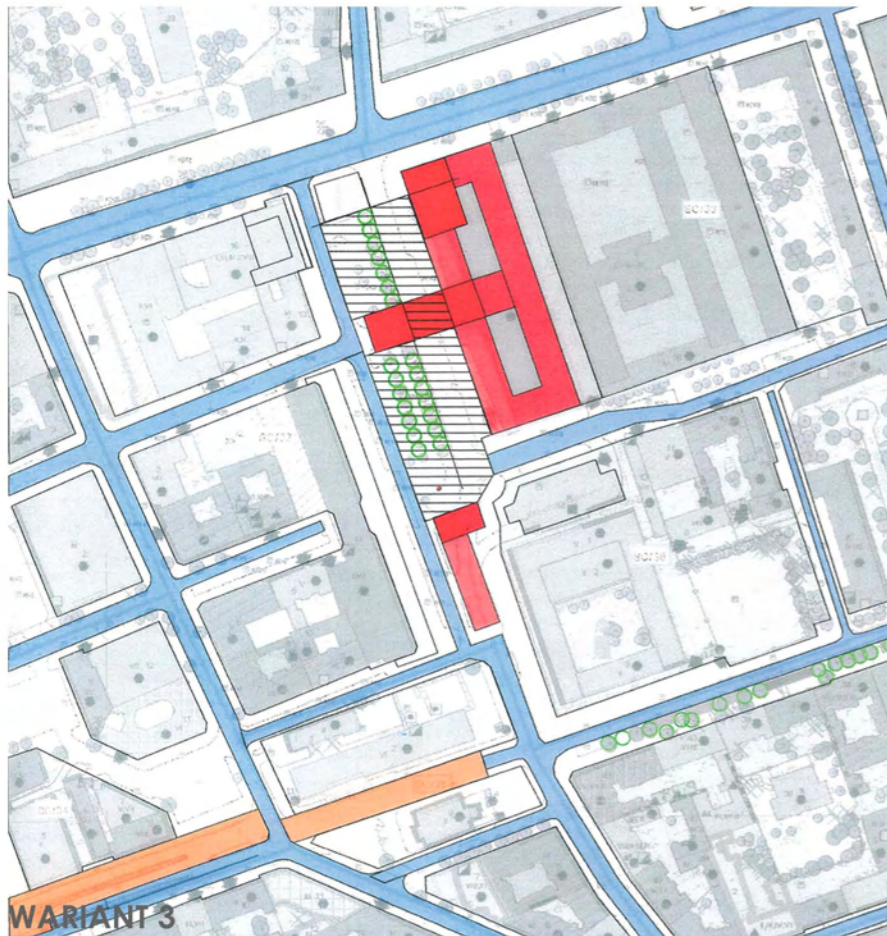
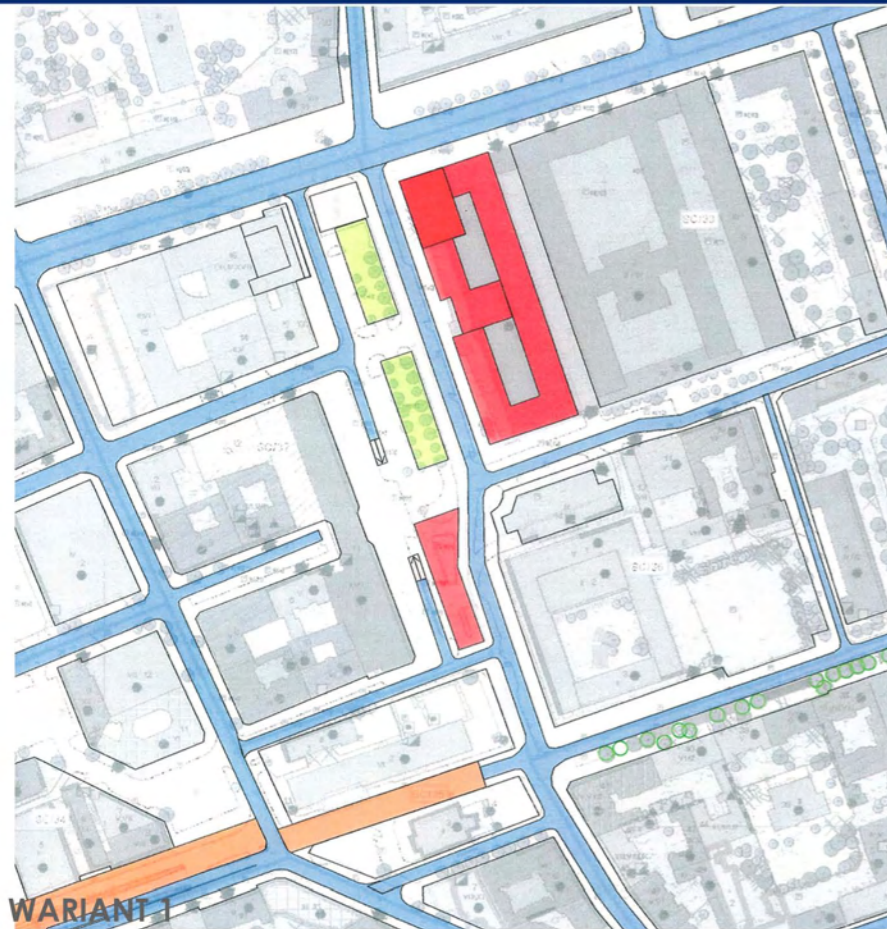
SIGMA-SYSTEM Zygmunt Uzdalewicz
 studia projekty konsultacje
 01-616 Warszawa, ul. Mickiewicza 34/36 m1

zespół autorski
 mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz
 mgr inż. arch. Maciej Czerski

Warszawa, listopad 2004r.

A.6 WARIANTOWE KONCEPCJE ZAGOSPODAROWANIA PL. POWSTAŃCÓW WARSZAWY

Wykonane w Biurze Architektury i Planowania Przestrzennego w 2006 r.



WARIANT 1

- Zachowanie obecnego układu komunikacyjnego na placu
- Przymknięcie placu od strony południowej
 - (przywrócenie przedwojennego gabarytu placu)
- Odtworzenie skweru w miejscu obecnych placów parkingowych

WARIANT 2

- Zachowanie obecnego układu komunikacyjnego na placu
- Odtworzenie skweru w miejscu obecnych placów parkingowych

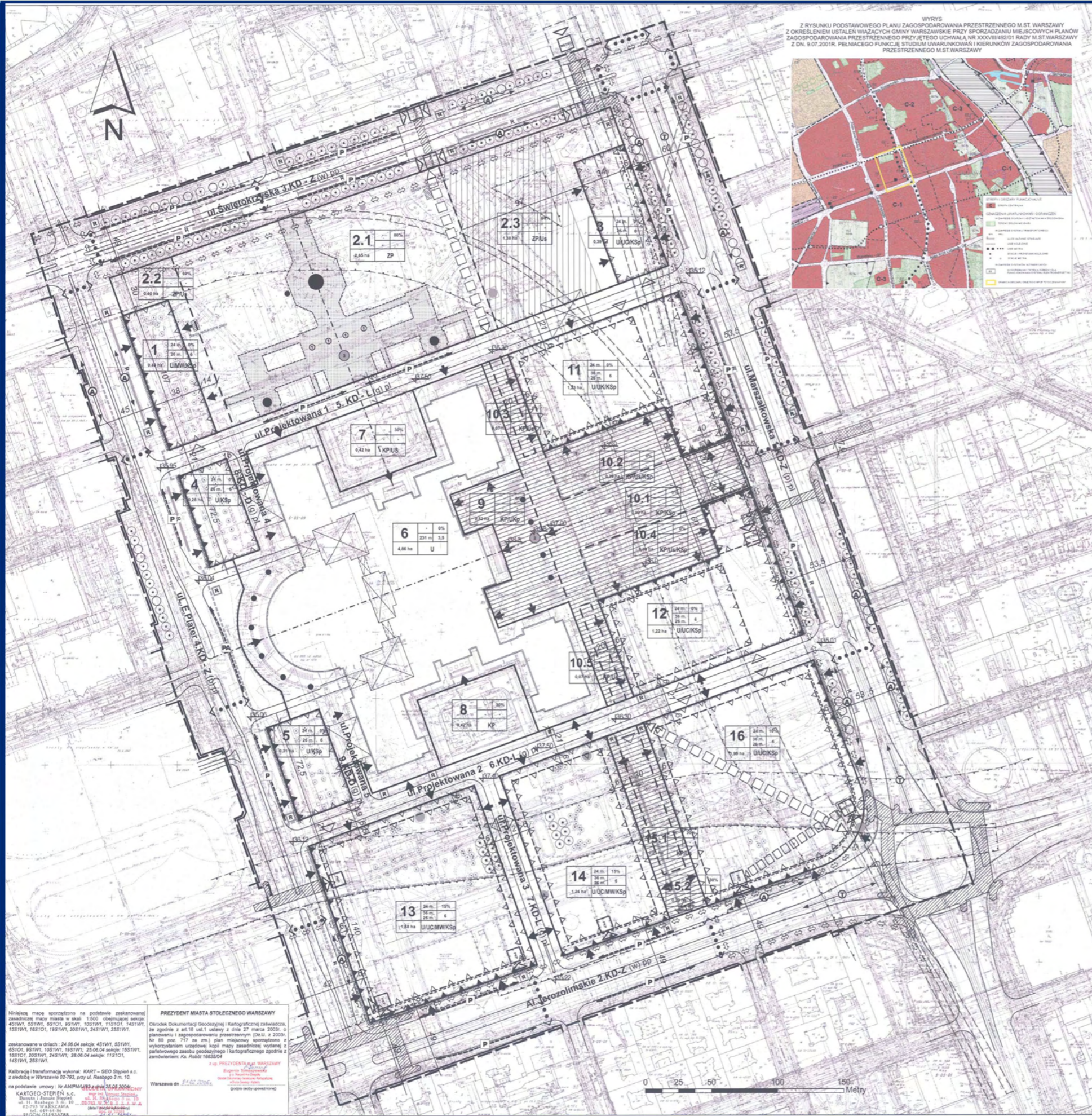
WARIANT 3

- Przełożenie głównej komunikacji na zachodnią stronę placu
- Podział placu przez nowy budynek na dwa niezależne place
- Zamknięcie placu od strony południowej na si ul. Szpitalnej
- Odcięcie ulicy Wareckiej od komunikacji na placu

WARIANT 4

- Przerwanie ciągłości komunikacyjnej ciągu Szpitalna - Mazowiecka
- Przekształcenie południowej części placu w plac przeznaczony tylko dla ruchu pieszego
- Powiązanie komunikacyjne placu oraz ul. Szpitalnej z ul. Jasną
- Odcięcie ulicy Wareckiej od komunikacji na placu

A.7 MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OTOCZENIA PKiN w WARSZAWIE

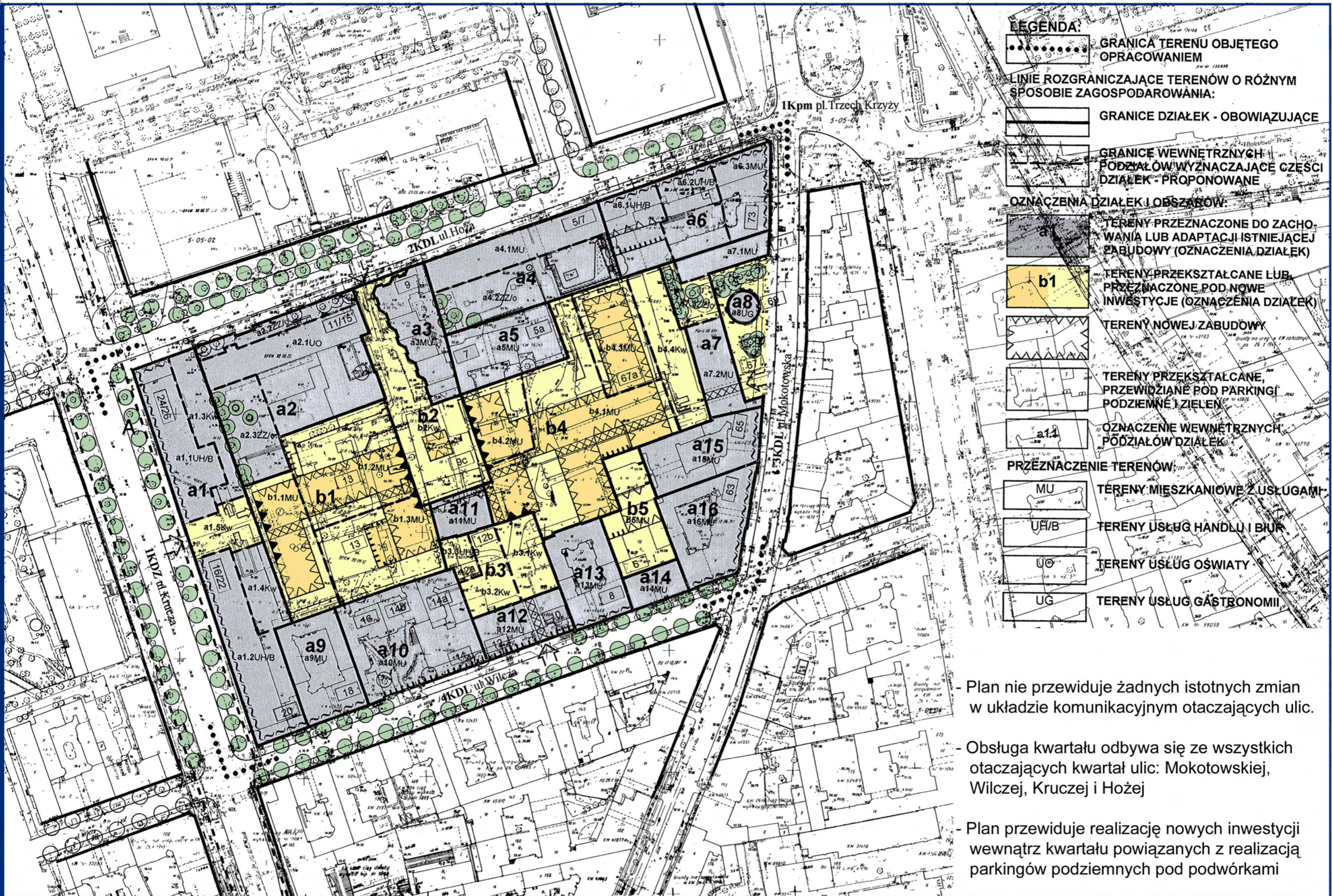


USTALENIA PLANU	
inne oznaczenia	<ul style="list-style-type: none"> GRANICE OBSZARU OBIĘTU PLANU LINE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYM PRZEZNACZENIU LINE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA OBOWIĄZUJĄCE LINE ZABUDOWY NIEMPRZEKRACZALNE LINE ZABUDOWY NIEMPRZEKRACZALNE LINE ZABUDOWY PODZIEMNE NIEMPRZEKRACZALNE LINE ŻYWIŁO ZABUDOWY NIEMPRZEKRACZALNE LINE ZABUDOWY PRZEWIEŹEN OBOWIĄZUJĄCE LINE ZABUDOWY CIĄGŁEJ OSIE KOMPOZYCYJNE ELEWACJE OBJĘTE OCHRONĄ ZADARZENIA, PRZEKRYCIA I ŁĄCZNIKI
tereny komunikacji wraz z funkcjami towarzyszącymi	<ul style="list-style-type: none"> KLASYFIKACJA DRÓG: ZBIORCIE, LOKALNE, DOJAZDOWE REJONY LOKALIZACJI PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI ZBIORCZEJ KIERUNKI PRZEBIEGU ŚCIEŻEK ROWEROWYCH PRZEJAZDY PODZIEMNE KIERUNKI PUBLICZNYCH NAZIEMNYCH PRZEJŚĆ PIESZYCH KIERUNKI PUBLICZNYCH PODZIEMNYCH PRZEJŚĆ PIESZYCH STREFA LOKALIZACJI PRZYULICZNYCH PARKINGÓW DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH STREFA LOKALIZACJI PRZYULICZNYCH PARKINGÓW DLA AUTOKARÓW
oznaczenia obszarowe	<ul style="list-style-type: none"> OGÓLNE PRZEZNACZENIE TERENU REJONY NA KTÓRYCH DOPUSZCZA SIĘ ROZMIESZCZENIE REKLAMY NIEODWROTNEJ ŚCIENNEJ, ŚLIPY I OKIENKOWEJ, EKSTRAJUDYJNEJ REKLAMY TERENY DLA KOTÓRYCH USTALONA JEST ZACHOWANA STREFA JEDNEGO UKŁADU ZAGOSPODAROWANIA W ZAKRESIE KOMPOZYCJI I FORMY TERENY NA KTÓRYCH DOPUSZCZA SIĘ ORGANIZACJA WYSTAW I EKSPZYCJI
przeznaczenia terenów	<ul style="list-style-type: none"> TERENY USŁUG SKONCENTROWANYCH TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ I ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ WIELORODZINNEJ TERENY USŁUG KULTURY TERENY ZIELENI PARKOWEJ TERENY PRZEZNACZONE DLA RUCHU PIESZEGO TERENY DRÓG PUBLICZNYCH TERENY PARKINGÓW PODZIEMNYCH TERENY SEZONOWYCH OSMÓDKÓW GASTRONOMICZNYCH
GRUPY TERENÓW	<ul style="list-style-type: none"> A - NUMER PORZĄDKOWY TERENU B - OZNACZENIE LITEROWE PRZEZNACZENIA TERENU C - POWIERZCHNIA TERENU D - MINIMALNA WYSOKOŚĆ ZABUDOWY E1 - MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ ZABUDOWY E2 - MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ ZABUDOWY BEZ UNDOPIENIA ŻYWIŁO F - MINIMALNA POWIERZCHNIA BIOLOGICZNEJ CZYNNA G - WSKAZNIK INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY
inne oznaczenia	<ul style="list-style-type: none"> OBIEKTY PRZEZNACZONE DO LIKWIDACJI ISTNIEJĄCE POJEDYNCZE OKAZY DRZEW PRZEZNACZONE DO ZACHOWANIA PLANOWANE UZUPELNIENIA I NOWE NASADZENIA ISTNIEJĄCE POJEDYNCZE OKAZY DRZEW WSKAZANE DO EWENTUALNEGO PRZEZNACZENIA ISTNIEJĄCE ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY PRZEZNACZONE DO ZACHOWANIA W FORMIE LOKALIZACJI ISTNIEJĄCE ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY Z DOPUSZCZENIEM ZMIANY LOKALIZACJI KONSTRUKCJE, STALOWNIA, ZBIENIA, SŁUPY REJON LOKALIZACJI ELEMENTÓW MAŁEJ ARCHITEKTURY WSKAZANYCH DO PRZENIESIENIA REJON LOKALIZACJI WIEŻ I WYŻÓC Z METRA I KOLEI ŚREDNICOWEJ REJON LOKALIZACJI WYJAZDÓW I WYJAZDÓW Z PARKINGÓW PODZIEMNYCH REJON DLA KTÓREGO DOPUSZCZA SIĘ MOŻLIWOŚĆ DOJAZDÓW OKAZJONALNYCH STREFY DOSTĘPU OD PRZESTRZENI PUBLICZNEJ DO OBIEKTÓW LINE WYMIAROWE (W METRACH) REJON LOKALIZACJI PLANOWANEJ BUDOWY I ROZBUDOWY PODZIEMNYCH URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ REJON LOKALIZACJI ISTNIEJĄCEJ STACJI REDUKCYJNEJ (GAZU)
OZNACZENIA INFORMACYJNE	<ul style="list-style-type: none"> ZAKRES TUNELE I STACJE METRA I KOLEI ŚREDNICOWEJ ZAKRES STREFY LOKALNOŚCI INFRASTRUKTURY PODZIEMNEJ STREFA LOKALNOŚCI BIEŻĄCZKI ZAKRES PARKINGÓW PODZIEMNYCH REJON PRZEJŚĆ PIESZYCH W POZIOME TERENY PRZEJŚCIA PIESZE PODZIEMNE (ADAPTOWANE I PROJEKTOWANE) KRAWIŻNIKI JEZDNI PRZEJAZDY BRAMOWE KOTY WYSOKOŚCIOWE KATEGORIE DRÓG: WOJEWÓDZKIE, POWATOWE, GMINNE INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONAD LOKALNYM INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

Plan przewiduje istotne zmiany w rozwiązaniach komunikacyjnych ul. Marszałkowskiej oraz znaczne zwiększenie intensywności zagospodarowania obecnego terenu Placu Defilad. Zmiany na odcinku ul. Marszałkowskiej pomiędzy ul. Świętokrzyską i Al. Jerozolimskimi polegające na wprowadzeniu 2 dodatkowych skrzyżowań w odległości ok. 200m, nie uwzględniają obecnych ani przyszłych powiązań obszaru analizy z ul. Marszałkowską - praktycznie likwidując takie możliwości wg rozwiązań szczegółowych zaprezentowanych w planie. Wyjazdy zarówno z ul. Widok, jak i z ul. Sienkiewicza, będą niemożliwe po wybudowaniu tych skrzyżowań.

Minijęzika mapę sporządzono na podstawie zeskanowanej kopii mapy miasta w skali 1:500 obejmującej sekcje 4310W, 5310W, 6310T, 6310W, 10310T, 14310W, 16310W, 16310T, 16310W, 20310W, 24310W, 26310W, 28310W, 32310W, 36310W, 40310W, 44310W, 48310W, 52310W, 56310W, 60310W, 64310W, 68310W, 72310W, 76310W, 80310W, 84310W, 88310W, 92310W, 96310W, 100310W, 104310W, 108310W, 112310W, 116310W, 120310W, 124310W, 128310W, 132310W, 136310W, 140310W, 144310W, 148310W, 152310W, 156310W, 160310W, 164310W, 168310W, 172310W, 176310W, 180310W, 184310W, 188310W, 192310W, 196310W, 200310W, 204310W, 208310W, 212310W, 216310W, 220310W, 224310W, 228310W, 232310W, 236310W, 240310W, 244310W, 248310W, 252310W, 256310W, 260310W, 264310W, 268310W, 272310W, 276310W, 280310W, 284310W, 288310W, 292310W, 296310W, 300310W, 304310W, 308310W, 312310W, 316310W, 320310W, 324310W, 328310W, 332310W, 336310W, 340310W, 344310W, 348310W, 352310W, 356310W, 360310W, 364310W, 368310W, 372310W, 376310W, 380310W, 384310W, 388310W, 392310W, 396310W, 400310W, 404310W, 408310W, 412310W, 416310W, 420310W, 424310W, 428310W, 432310W, 436310W, 440310W, 444310W, 448310W, 452310W, 456310W, 460310W, 464310W, 468310W, 472310W, 476310W, 480310W, 484310W, 488310W, 492310W, 496310W, 500310W, 504310W, 508310W, 512310W, 516310W, 520310W, 524310W, 528310W, 532310W, 536310W, 540310W, 544310W, 548310W, 552310W, 556310W, 560310W, 564310W, 568310W, 572310W, 576310W, 580310W, 584310W, 588310W, 592310W, 596310W, 600310W, 604310W, 608310W, 612310W, 616310W, 620310W, 624310W, 628310W, 632310W, 636310W, 640310W, 644310W, 648310W, 652310W, 656310W, 660310W, 664310W, 668310W, 672310W, 676310W, 680310W, 684310W, 688310W, 692310W, 696310W, 700310W, 704310W, 708310W, 712310W, 716310W, 720310W, 724310W, 728310W, 732310W, 736310W, 740310W, 744310W, 748310W, 752310W, 756310W, 760310W, 764310W, 768310W, 772310W, 776310W, 780310W, 784310W, 788310W, 792310W, 796310W, 800310W, 804310W, 808310W, 812310W, 816310W, 820310W, 824310W, 828310W, 832310W, 836310W, 840310W, 844310W, 848310W, 852310W, 856310W, 860310W, 864310W, 868310W, 872310W, 876310W, 880310W, 884310W, 888310W, 892310W, 896310W, 900310W, 904310W, 908310W, 912310W, 916310W, 920310W, 924310W, 928310W, 932310W, 936310W, 940310W, 944310W, 948310W, 952310W, 956310W, 960310W, 964310W, 968310W, 972310W, 976310W, 980310W, 984310W, 988310W, 992310W, 996310W, 1000310W.

A.8 MPZP KWARTAŁU HOŻA, WILCZA, MOKOTOWSKA, KRUCZA



LEGENDA:

- GRANICA TERENU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM
- LINIE ROZGRANICZAJĄCE TERENÓW O RÓŻNYM SPOŚOBIE ZAGOSPODAROWANIA:
- ▭ GRANICE DZIAŁEK - OBOWIĄZUJĄCE
- ▭ GRANICE WEWNĘTRZNYCH PODZIAŁÓW WYZNACZAJĄCE CZĘŚCI DZIAŁEK - PROPONOWANE
- OZNACZENIA DZIAŁEK I OBSZARÓW:**
- ▭ TERENY PRZEZNACZONE DO ZACHOWANIA LUB ADAPTACJI ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWY (OZNACZENIA DZIAŁEK)
- ▭ b1 TERENY PRZEKSZTAŁCANE LUB PRZEZNACZONE POD NOWE INWESTYCJE (OZNACZENIA DZIAŁEK)
- ▭ TERENY NOWEJ ZABUDOWY
- ▭ TERENY PRZEKSZTAŁCANE, PRZEWDZIĄNE POD PARKINGI PODZIEMNE I ZIELEN
- ▭ a1.1 OZNACZENIE WEWNĘTRZNYCH PODZIAŁÓW DZIAŁEK
- PRZEZNACZENIE TERENÓW:**
- ▭ MU TERENY MIESZKANIOWE Z USŁUGAMI
- ▭ UH/B TERENY USŁUG HANDLU I BIURO
- ▭ UO TERENY USŁUG OŚWIATY
- ▭ UG TERENY USŁUG GASTRONOMII

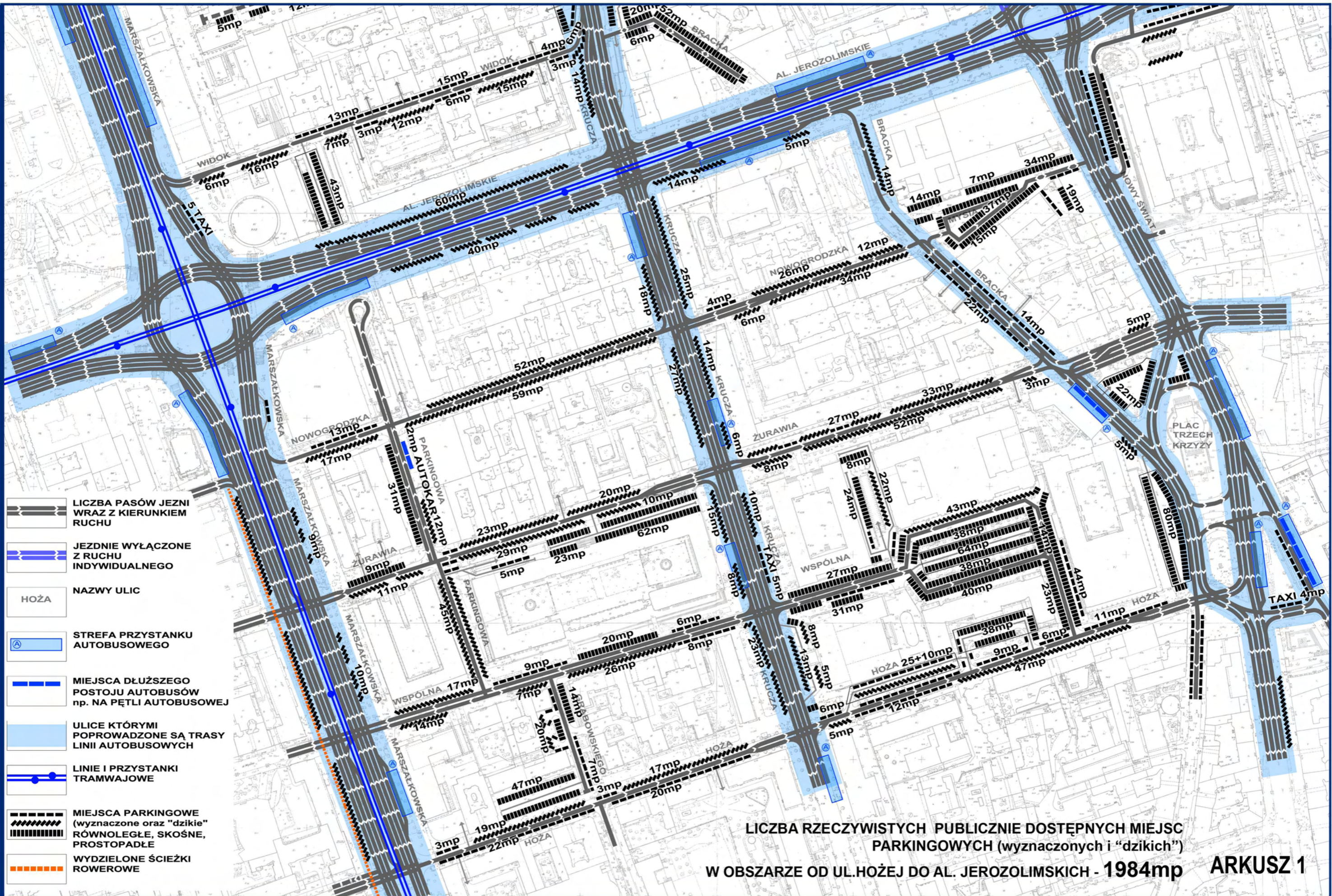
- Plan nie przewiduje żadnych istotnych zmian w układzie komunikacyjnym otaczających ulic.
- Obsługa kwartału odbywa się ze wszystkich otaczających kwartał ulic: Mokotowskiej, Wilczej, Kruczej i Hożej
- Plan przewiduje realizację nowych inwestycji wewnątrz kwartału powiązanych z realizacją parkingów podziemnych pod podwórkami

WNIOSKI:

Wszystkie dotychczasowe opracowania planistyczne odnoszące się do centrum Warszawy zgodnie potwierdzają konieczność:

- ograniczania możliwości samochodowych przejazdów tranzytowych do ich całkowitego wyeliminowania włącznie
- odzyskiwania przestrzeni zajętych przez ruch samochodowy i przywracania tych przestrzeni pieszym
- uprzywilejowania komunikacji publicznej
- tworzenia przyjaznych warunków dla ruchu rowerowego
- ograniczania liczby miejsc parkingowych do poziomu wynikającego z możliwości zapewnienia dojazdu do parkingów



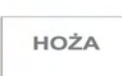






część B: uwarunkowania funkcjonalno - ruchowe - identyfikacja i ocena



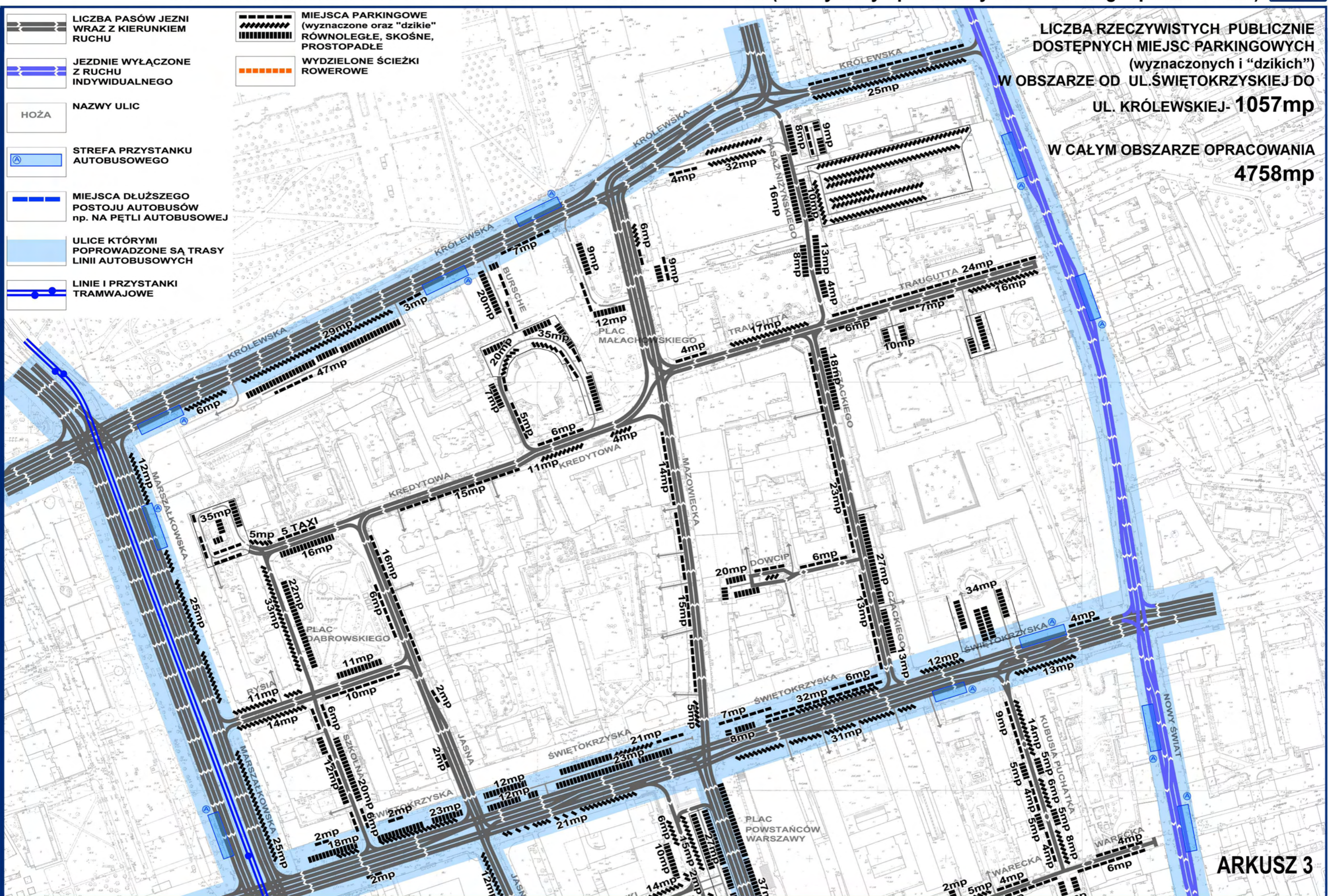
B.1 INWENTARYZACJA UKŁADU KOMUNIKACJI I PARKOWANIA (rzeczywisty sposób użytkowania i zagospodarowania)

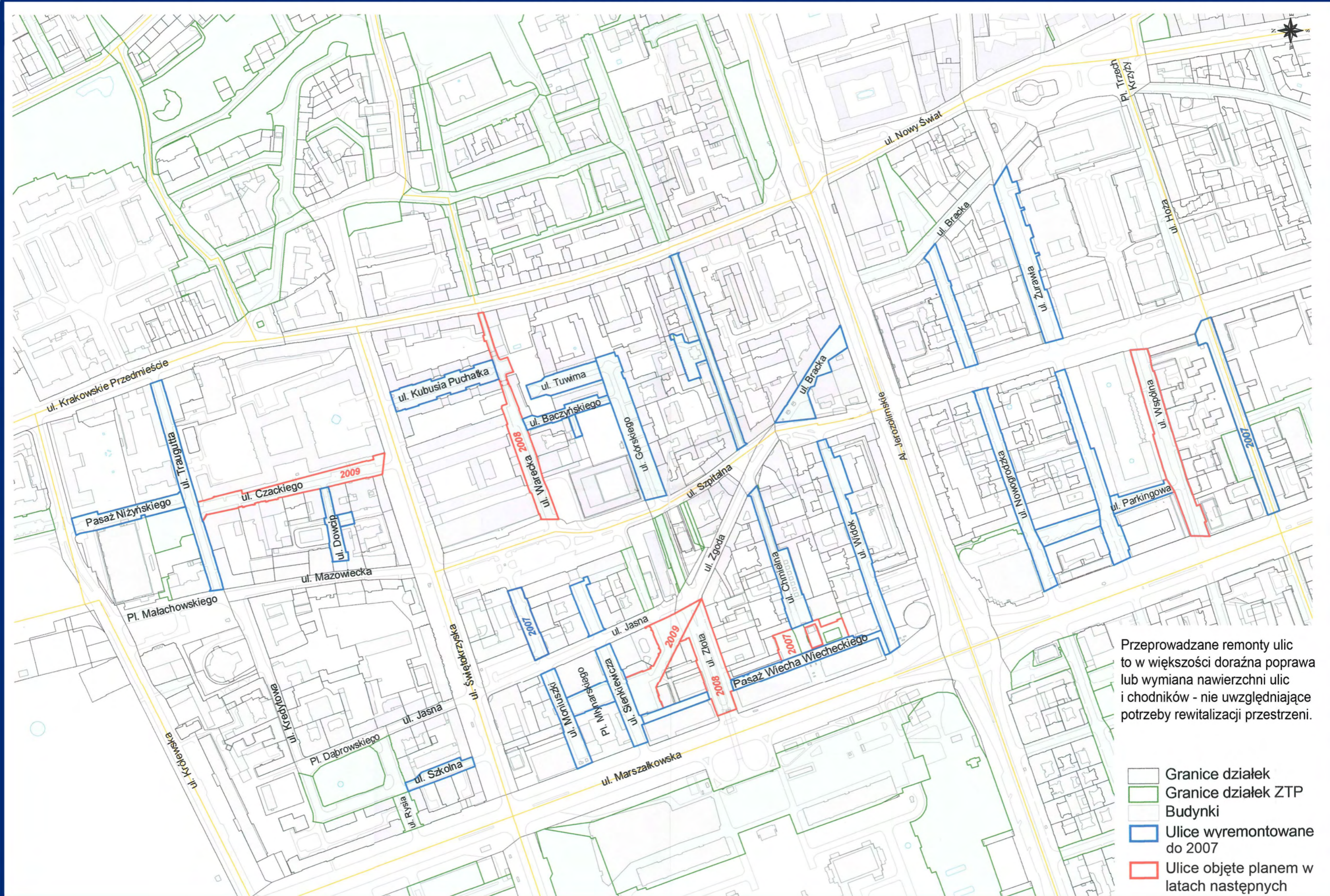


B.1 INWENTARYZACJA UKŁADU KOMUNIKACJI I PARKOWANIA (rzeczywisty sposób użytkowania i zagospodarowania)

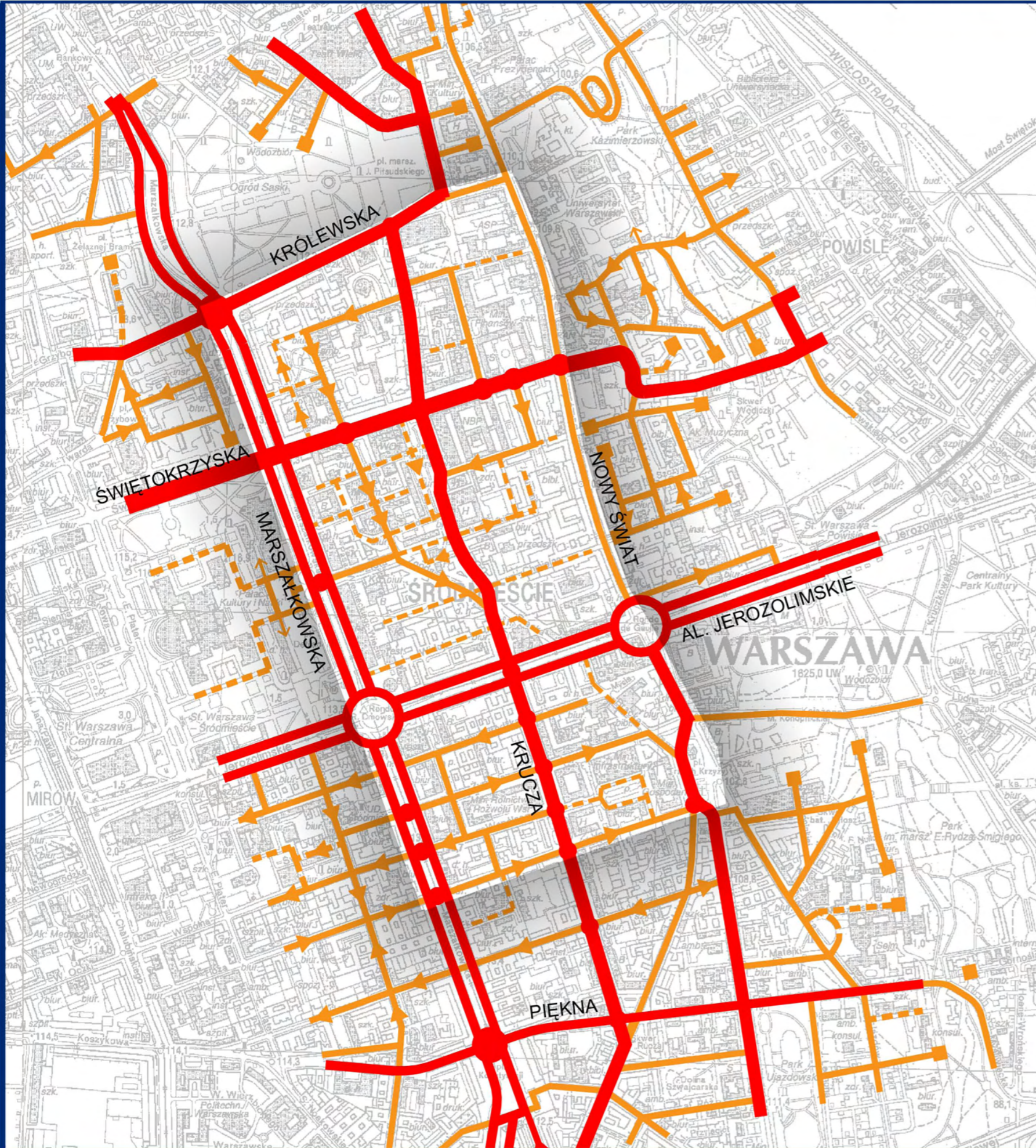
-  LICZBA PASÓW JEZNI WRAZ Z KIERUNKIEM RUCHU
-  JEZDNI WYŁĄCZONE Z RUCHU INDYWIDUALNEGO
-  NAZWY ULIC
-  STREFA PRZYSTANKU AUTOBUSOWEGO
-  MIEJSCA DŁUŻSZEGO POSTOJU AUTOBUSÓW np. NA PĘTLI AUTOBUSOWEJ
-  ULICE KTÓRYMI POPROWADZONE SĄ TRASY LINII AUTOBUSOWYCH
-  LINIE I PRZYSTANKI TRAMWAJOWE
-  MIEJSCA PARKINGOWE (wyznaczone oraz "dzikie" RÓWNOLEGŁE, SKOŚNE, PROSTOPADŁE
-  WYDZIELONE ŚCIEŻKI ROWEROWE

LICZBA RZECZYWISTYCH PUBLICZNIE DOSTĘPNYCH MIEJSC PARKINGOWYCH (wyznaczonych i "dzikich")
 W OBSZARZE OD UL.ŚWIĘTOKRZYSKIEJ DO UL. KRÓLEWSKIEJ- 1057mp
 W CAŁYM OBSZARZE OPRACOWANIA 4758mp





B.3 KLASYFIKACJA ULIC W OBSZARZE ANALIZY (na podstawie Studium M.St Warszawy)



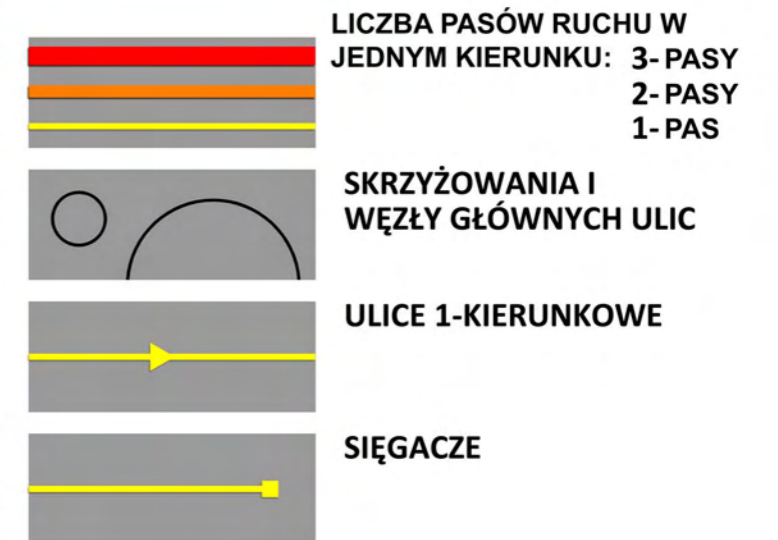
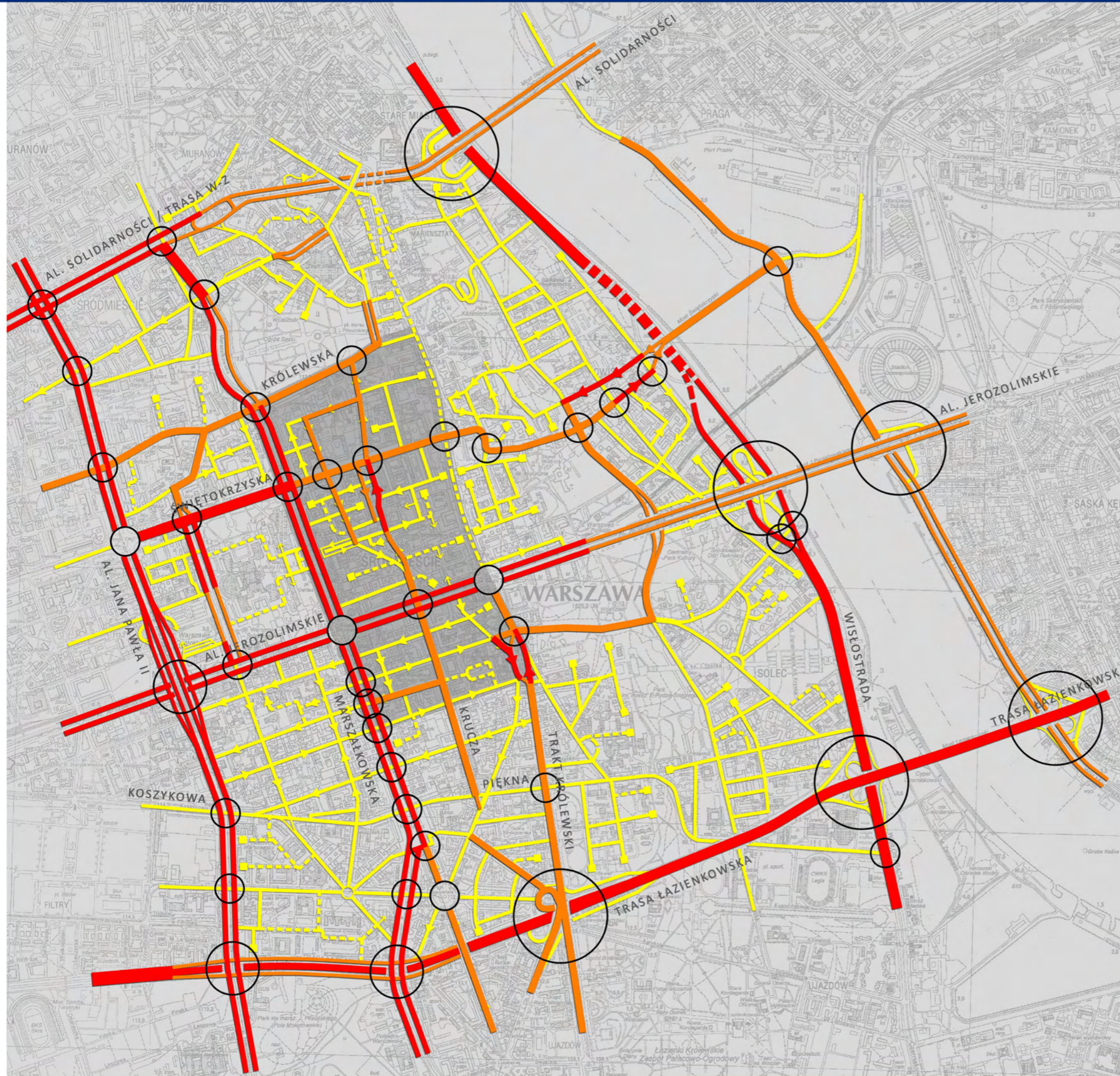
**UKŁAD DROGOWO - ULICZNY
KLASYFIKACJA**

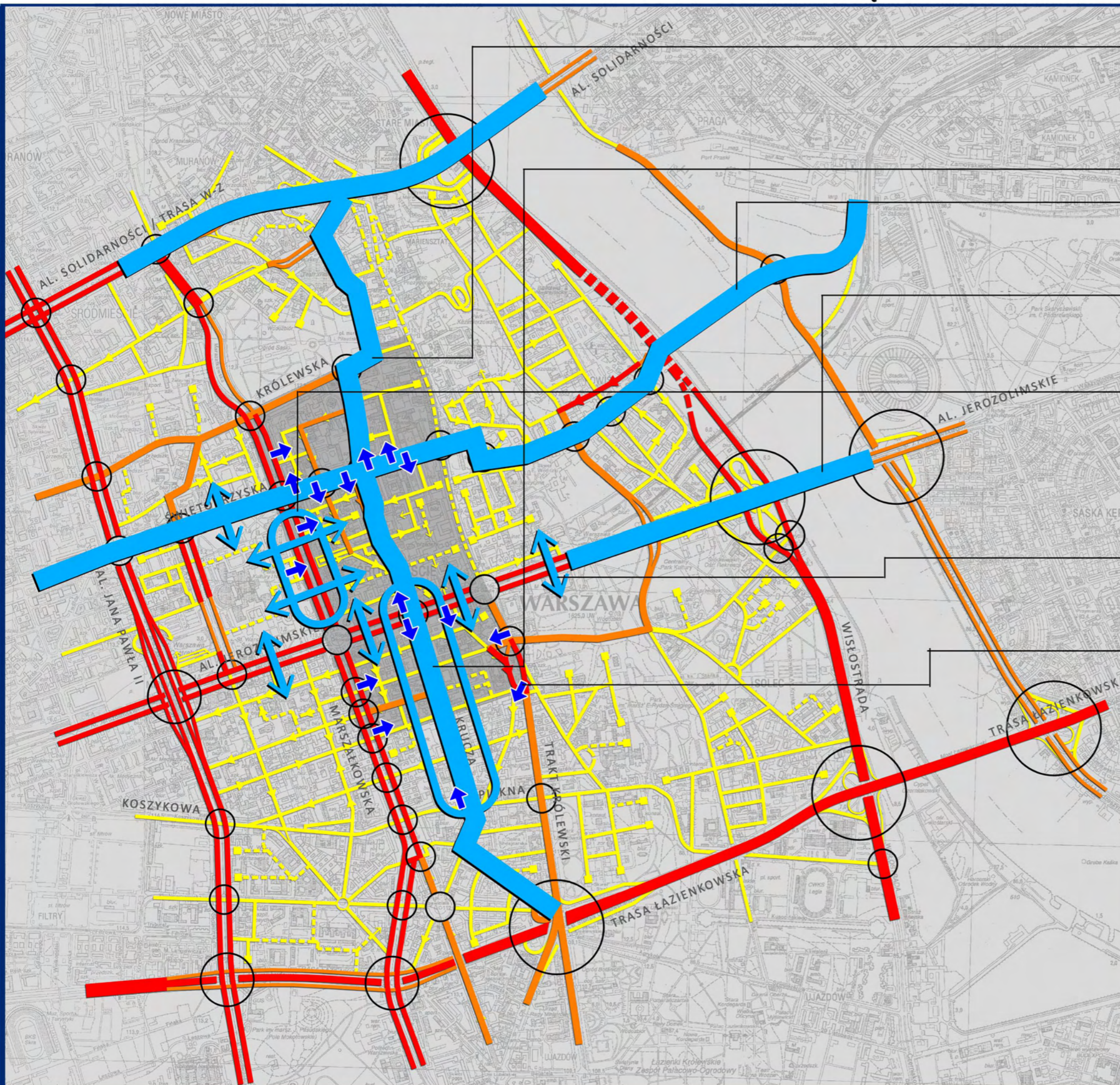
**NA PODSTAWIE STUDIUM UWARUNKOWAŃ
I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY**

- DROGI ZBIORCZE
- DROGI POZOSTAŁE
- DROGI POZOSTAŁE
Z OGRANICZENIAMI RUCHU

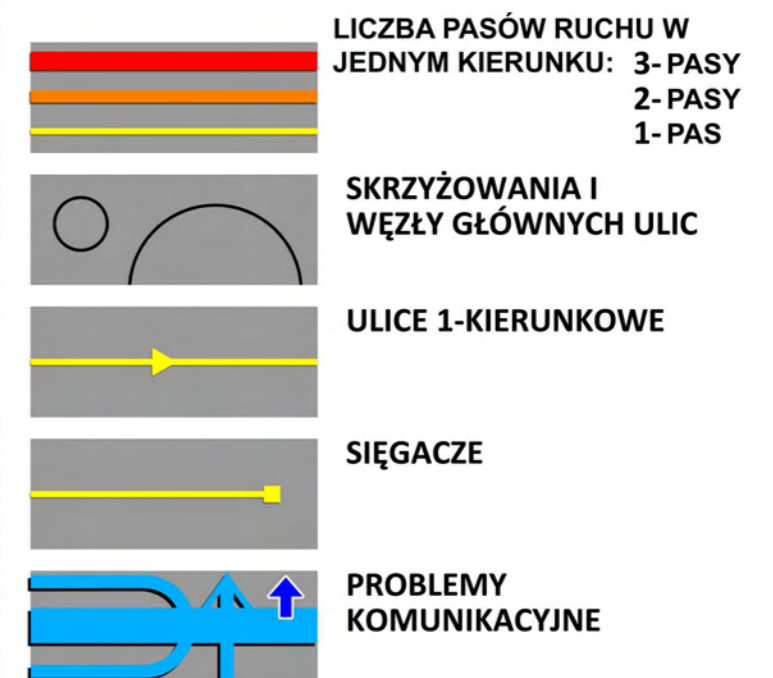
Tranzytowy charakter ciągu ulic:
Krucza, Szpitalna, Mazowiecka

Obniżenie klasy ulic:
Marszałkowskiej, Al. Jerozolimskich i
Al. Ujazdowskich z głównych do ulic
zbiornych





1. **PRZEJAZD TRANZYTOWY PRZEZ OBSZAR** (CIĄG MOKOTOWSKA / KRUCZA / BRACKA / SZPITALNA / JASNA / MAZOWIECKA) - ZWIĘKSZA RUCH W OBSZARZE
2. **ZBYT SZEROKA JEZDNIĄ UL. KRUCZEJ**
3. **BARDZO ZRÓŻNICOWANY PRZEKRÓJ CIĄGU UL. ŚWIĘTOKRZYSKIEJ - 3 / 2 / 1,5 / 1 PASMOWY - SPRZYJA KORKOM**
4. **AL. JEROZOLIMSKIE I AL. SOLIDARNOŚCI ZWĘŻAJĄ SIĘ DO 2 PASÓW NA MOSTACH - WCZEŚNIEJ SĄ 3-PASMOWE**
5. **DŁUGI ODCINEK MARSZAŁKOWSKIEJ BEZ SKRZYŻOWAŃ - 600m OD AL. JEROZOLIMSKICH DO ŚWIĘTOKRZYSKIEJ (NA WCZEŚNIEJSZYM ODCINKU SKRZYŻOWANIA SĄ CO OK. 150m)**
6. **BRAK PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH NA ODCINKACH MARSZAŁKOWSKIEJ, AL. JEROZOLIMSKICH I ŚWIĘTOKRZYSKIEJ**
7. **ZA DUŻO WJAZDÓW DO OBSZARU (POWODUJE DUŻY RUCH W OBSZARZE)**



B5.1 MOŻLIWOŚCI POWIĄZANIA OBSZARU Z UL. MARSZAŁKOWSKĄ

Rozwiązania komunikacyjne jakie zostaną zrealizowane dla obsługi obecnego pl. Defilad będą wpływać na możliwości połączeń obszaru opracowania z ul. Marszałkowską

STAN ISTNIEJĄCY - TUNEL POD MARSZAŁKOWSKĄ

- Główne powiązanie terenu przez tunel na ul. Złotej.
- 2 powiązania na prawoskrety - ul. Widok i Sienkiewicza

A. ADAPTACJA STANU ISTNIEJĄCEGO

- Główne powiązanie terenu po wschodniej stronie ul. Marszałkowskiej przez tunel na osi ul. Złotej.
- Dodatkowe skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną - wjazd i wyjazd z rejonu PKiN i z tunelu w lewo
- Ewentualne przejście dla pieszych w poziomie jezdni

B. ROZWIĄZANIE WG PLANU ZAGOSPODAROWANIA OTOCZENIA PKiN

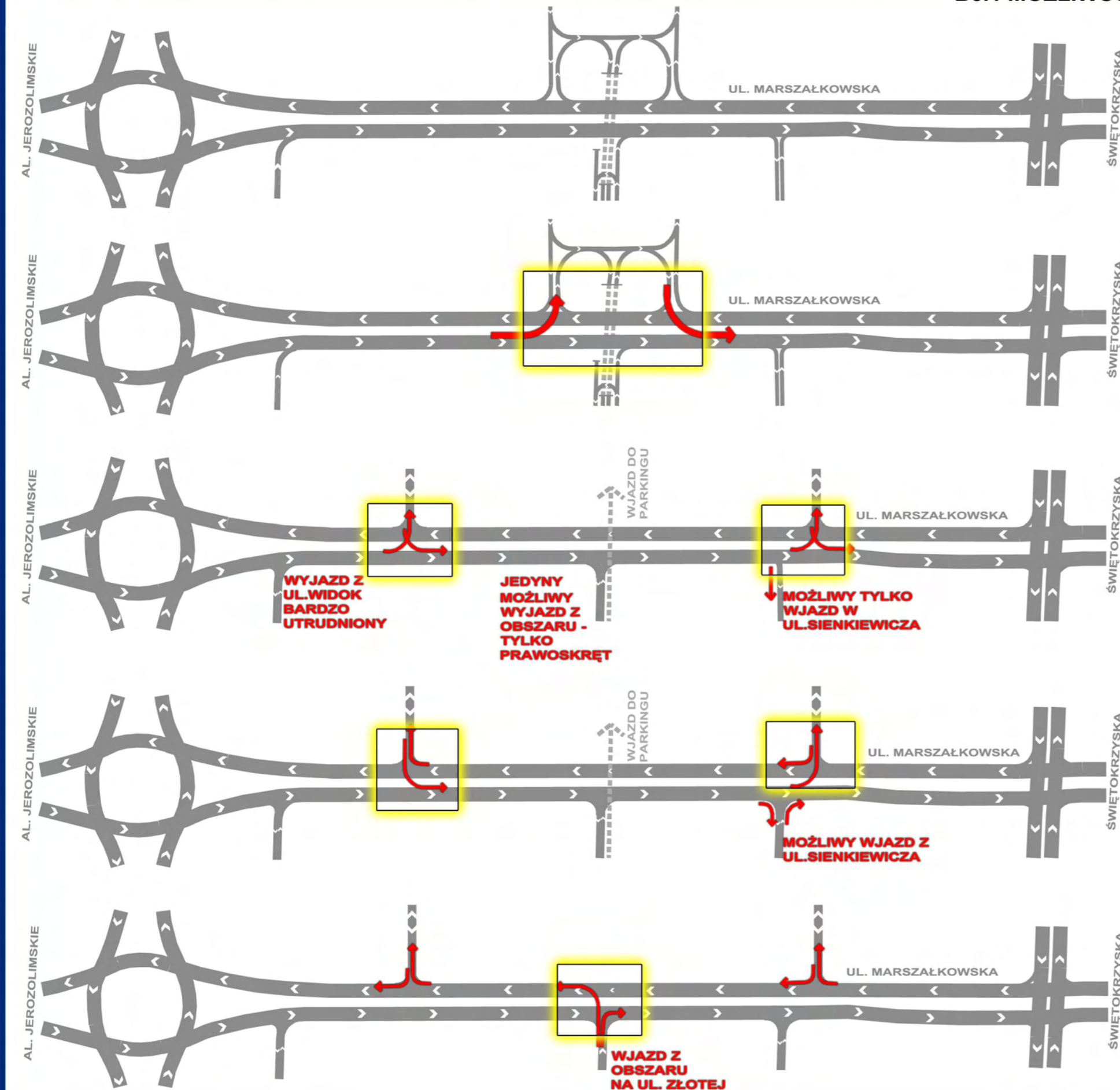
- Dwa skrzyżowania o pełnych relacjach na wylocie ulic projektowanych w planie otoczenia PKiN
- Rozwiązanie to wyklucza możliwość dobrego połączenia strony wschodniej z ul. Marszałkowską
- Brak możliwości realizacji wyjazdu z obszaru na ul. Sienkiewicza

C. ROZWIĄZANIE ADAPTUJĄCE ROZWIĄZANIA PRZESTRZENNE PLANU OTOCZENIA PKiN

- Ograniczenie relacji na planowanych skrzyżowaniach
- Umożliwienie realizacji wyjazdu z obszaru na ul. Sienkiewicza

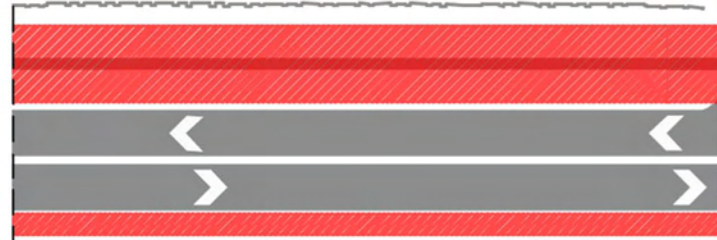
D. ROZWIĄZANIE ADAPTUJĄCE ROZWIĄZANIA PRZESTRZENNE PLANU OTOCZENIA PKiN

- Realizacja skrzyżowania w poziomie jezdni na osi ul. Złotej (likwidacja tunelu)
- Ograniczenie relacji na proponowanych w planie otoczenia PKiN skrzyżowaniach tylko do prawoskrętów



B5.2 KSZTAŁTOWANIE PRZEKROJU I SYSTEMU PARKOWANIA NA UL.ŚWIĘTOKRZYSKIEJ I UL. KRUCZEJ

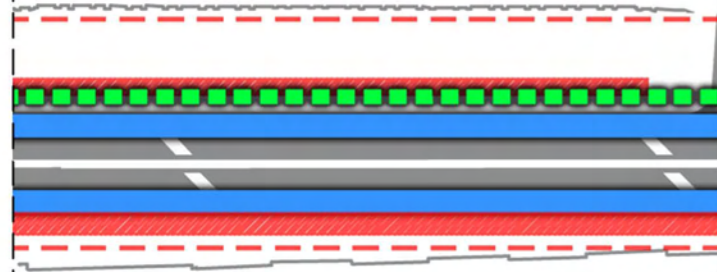
UL. ŚWIĘTOKRZYSKA



STAN ISTNIEJĄCY

- Jezdnia 2x2 pasy w każdą stronę oraz pas do skrętów
- Nieuporządkowane parkowanie na chodnikach z dostępem z jezdni lub nieformalnych uliczek parkingowych na chodniku

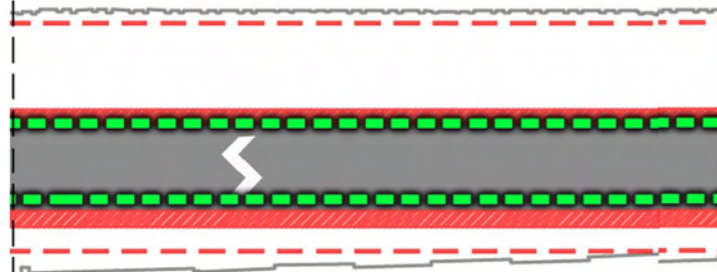
UL. ŚWIĘTOKRZYSKA



w1. PREFERENCJA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

- Wydzielone pasy dla autobusów
- po 1 pasie dla samochodów indywidualnych w każdą stronę
- Uporządkowane parkowanie wzdłuż ulicy
- Wydzielona ścieżka rowerowa po północnej stronie ulicy
- Możliwość realizacji parkingu podziemnego nad ciągiem metra

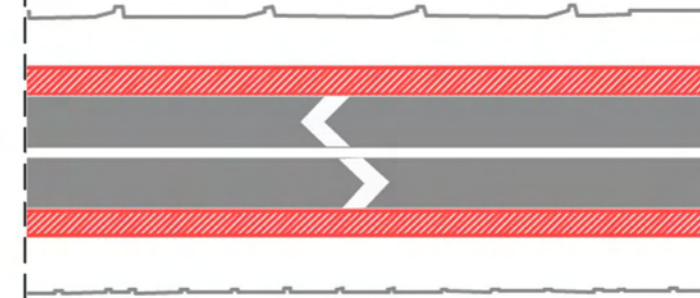
UL. ŚWIĘTOKRZYSKA



w2. USPOKOJENIE RUCHU

- Jezdnia 3 pasy (w tym jeden do skrętów)
- Limitowane parkowanie równoległe po obu stronach ulicy
- Jednokierunkowe pasy rowerowe po obu stronach ulicy
- Możliwość realizacji parkingu podziemnego nad ciągiem metra

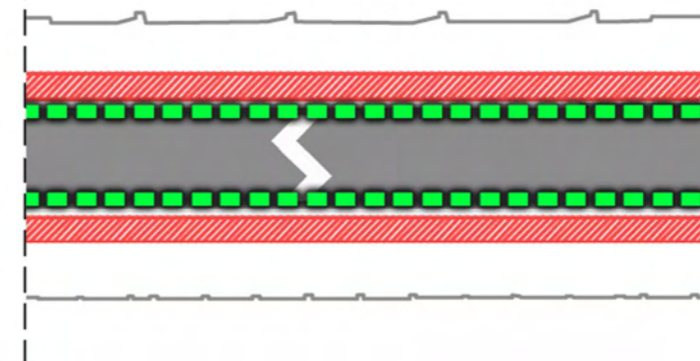
UL. KRUCZA



STAN ISTNIEJĄCY

- Jezdnia 2x2 pasy w każdą stronę
- Parkowanie skośne i prostopadłe na chodnikach

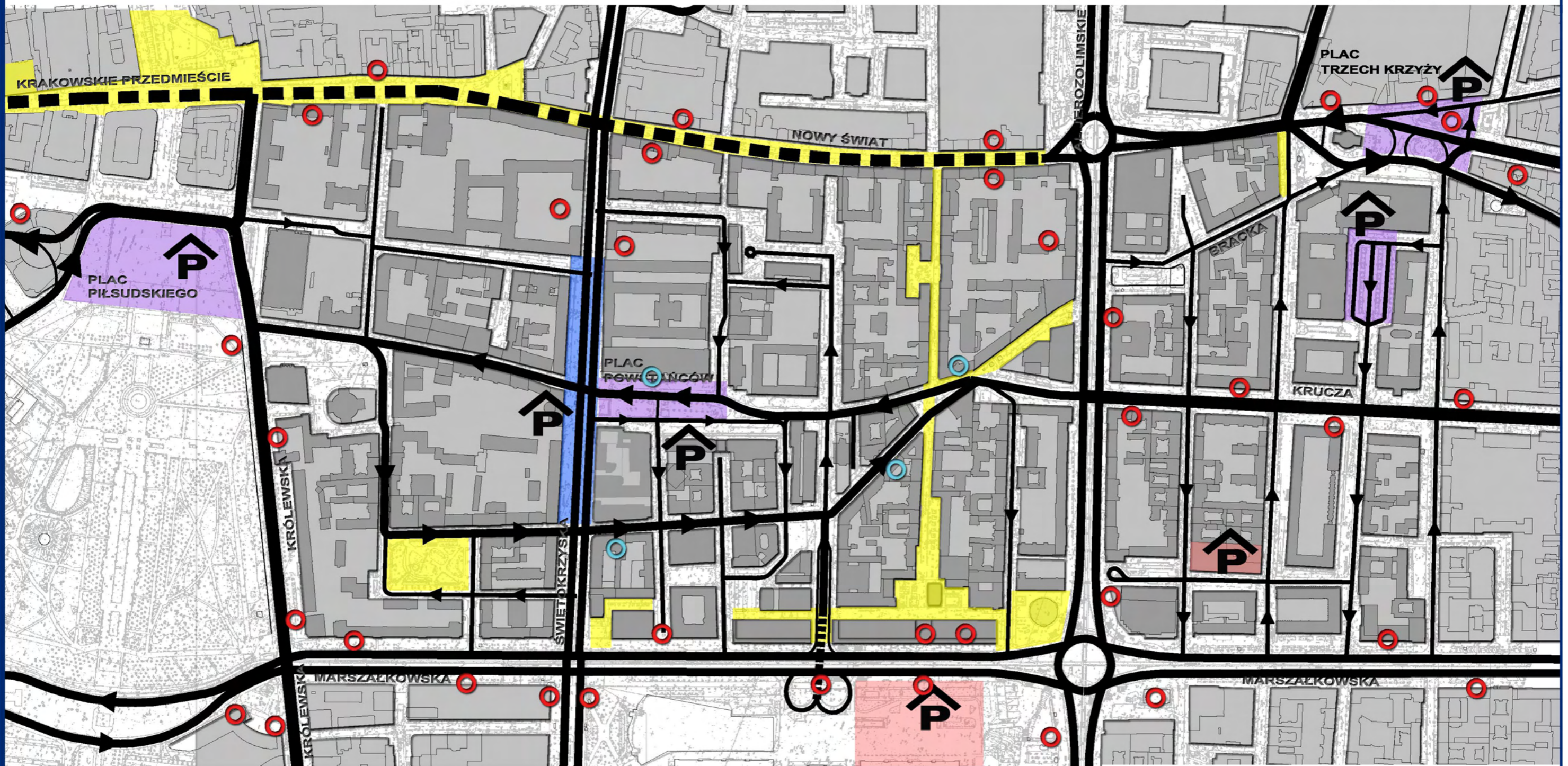
UL. KRUCZA



USPOKOJENIE RUCHU

- Jezdnia 3 pasy (w tym jeden do skrętów)
- Jednokierunkowe pasy rowerowe po obu stronach ulicy
- Uporządkowane parkowanie wzdłuż jezdni
- Wyeliminowanie lub conajmniej ograniczenie możliwości przejazdów tranzytowych na ulicach poprzecznych
- Miejscowe poszerzenie zbyt wąskich odcinków chodników

B5.3 SCHEMAT OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ OBSZARU W POWIĄZANIU Z PARKINGAMI, KOMUNIKACJĄ PUBLICZNĄ I CIĄGAMI PIESZYMAMI



LEGENDA - KLASYFIKACJA ULIC STAN ISTNIEJĄCY:

- ULICA WIELKOMIEJSKA O ZNACZENIU MIĘDZYDZIELNICOWYM
- ULICA WIELKOMIEJSKA O ZNACZENIU MIĘDZYDZIELNICOWYM O OGRANICZONYM RUCHU
- ULICA MIEJSKA O ZNACZENIU DZIELNICOWYM
- ULICA MIEJSKA O ZNACZENIU LOKALNYM
- ULICE PIESZE, PASAŻE Z OGRANICZONYM LUB WYKLUCZONYM RUCHEM KOŁOWYM

- PARKINGI KUBATUROWE ISTNIEJĄCE
- PARKINGI KUBATUROWE PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RÓŻNYCH OPRACOWANIACH
- PROPONOWANA LOKALIZACJA PARKINGU NAD II LINIĄ METRA
- PRZYSTANKI AUTOBUSOWE
- PRZYSTANKI AUTOBUSOWE CZASOWE

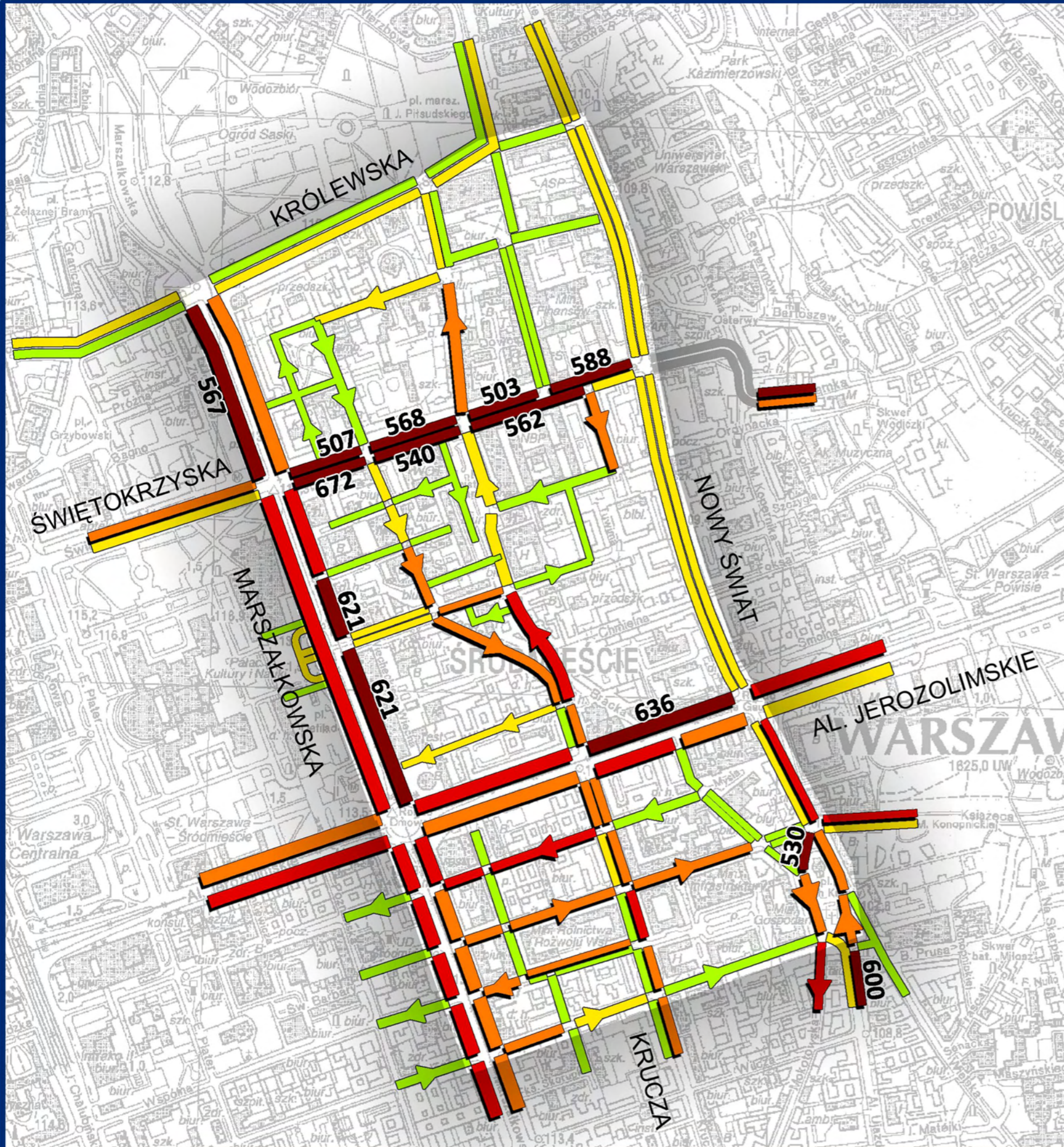
**B6.1 WIELKOŚĆ RUCHU KOŁOWEGO NA SIECI
- MODEL DLA SZCZYTU PORANNEGO**



Opracowanie z 2007 r.

Na rysunku oznaczono liczbę pojazdów / godzinę w poszczególnych kierunkach ruchu w szczycie porannym.

Wyraźnie zauważalne jest duże obciążenie ul. Świętokrzyskiej na odcinku od Marszałkowskiej do Nowego Świata, nieproporcjonalne do innych odcinków ulicy oraz duże obciążenie ciągu ulic: Kredytowa / Szpitalna / Mazowiecka (na Kredytowej głównie w kierunku północnym).



B6.2 GĘSTOŚĆ RUCHU KOŁOWEGO W OBSZARZE

pojazdów/godzinę/pas ruchu

SZCZYT PORANNY

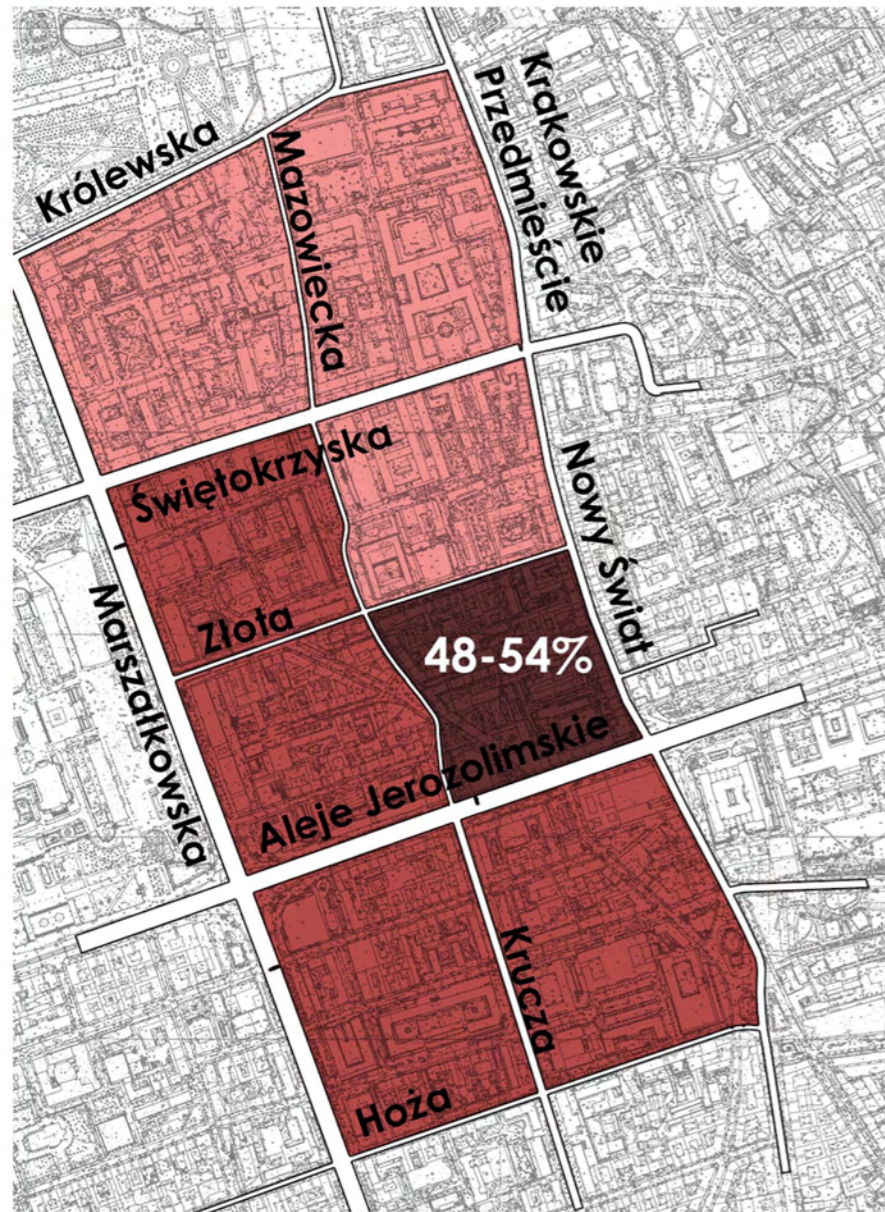
- █ < 200 poj/h/pas
- █ 201 - 300 poj/h/pas
- █ 301 - 400 poj/h/pas
- █ 401 - 500 poj/h/pas
- █ > 501 poj/h/pas
- █ brak danych
- ▶ ▶ ▶ ▶ odcinki jednokierunkowe

symulacja na podstawie opracowania z 2007r.

- Nierównomierne zagęszczenie ruchu na poszczególnych odcinkach tych samych tras.
- Małe zagęszczenie ruchu na ulicach układu lokalnego nie przenoszących relacji tranzytowych (poniżej 200 poj/h/pas)
- Największe zagęszczenie ruchu występuje na najważniejszych trasach wielopasowych (Al. Jerozolimskie, Marszałkowska, Świętokrzyska)
- Na pl. Trzech Krzyży zagęszczenie ruchu jest mniejsze niż na głównych trasach dolotowych

NA PODSTAWIE : 'UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE OBSŁUGI OBSZARU ŚRÓDMIEJSKIEGO WARSZAWY', BIURO INŻYNIERII TRANSPORTU, POZNAŃ 2007

1. NIEZREALIZOWANY RUCH DOCELOWY W OBSZARZE – STAN OBECNY ORAZ STAN PRZEWIDYWANY W PRZYPADKU ZWIĘKSZENIA RUCHU KOŁOWEGO W SIECI ULIC ŚRÓDMIEŚCIA.



Obszar charakteryzuje się dużą atrakcyjnością programu, w związku z czym przyciąga o ponad 20% więcej ruchu niż przeciętny obszar śródmiejski.

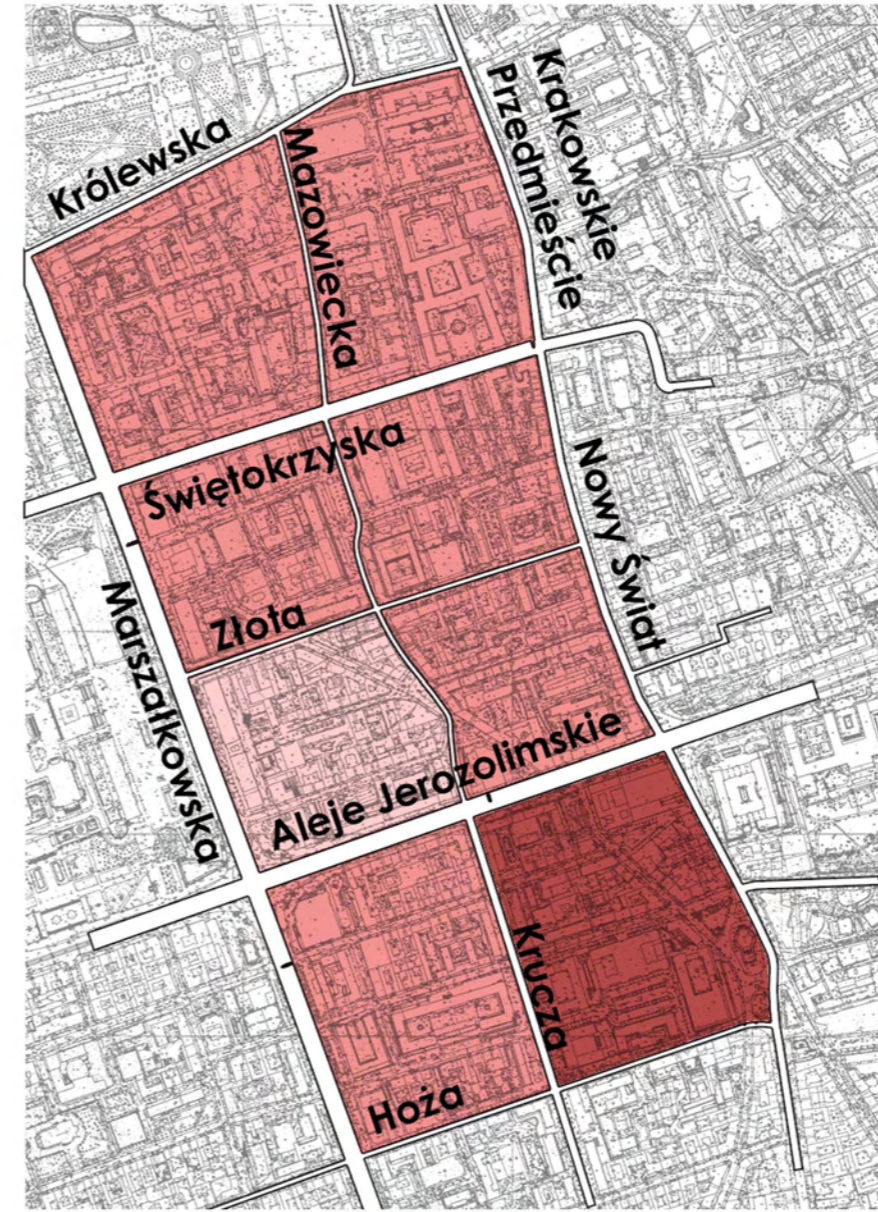
Obszar cechuje się również wysokim procentem niezrealizowanego ruchu kołowego. Ze względu na małą przepustowość ulic i braki parkingowe trudno jest do niego dojechać i znaczna część podróży pozostaje niezrealizowanych (nie dociera do miejsca docelowego). Na połowie obszaru procent ruchu niezrealizowanego kształtuje się na poziomie od 25% do nawet 50%.

Stosunkowo najlepiej skomunikowany jest rejon północny pomiędzy Świętokrzyską i Królewską

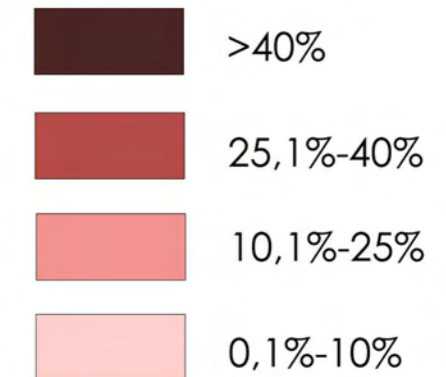
oraz kwartał Świętokrzyska – Nowy Świat – Złota – plac Powstańców Warszawy. Procent niezrealizowanego ruchu nie przekracza tutaj 25%.

Ze względu na istniejące rezerwy przepustowości w obecnym układzie ulicznym zwiększenie ruchu kołowego w Śródmieściu jest jeszcze możliwe. Dostępność komunikacyjna analizowanego obszaru nie poprawiłaby się jednak na skutek tego. Wręcz przeciwnie – w samym tylko kwartale Złota – Nowy Świat – al. Jerozolimskie – Krucza – Szpitalna, w którym obecnie ilość niezrealizowanych podróży wynosi 48% wzrosłaby ona do 54%.

2. PROGNOZA RUCHU W 2035 ROKU PRZY STANIE SIECI ULICZNEJ PRZYJĘTYM W STUDIUM M. ST. WARSZAWY.



NIEZREALIZOWANY RUCH KOŁOWY:



Na poprawę dostępności analizowanego obszaru wpłyną natomiast wszelkie inwestycje poprawiające funkcjonowanie ogólnomiejskiego układu ulicznego – w szczególności budowa i usprawnienie obwodnicy śródmiejskiej, ponieważ przejmie ona ruch tranzytowy z obszaru śródmieścia.

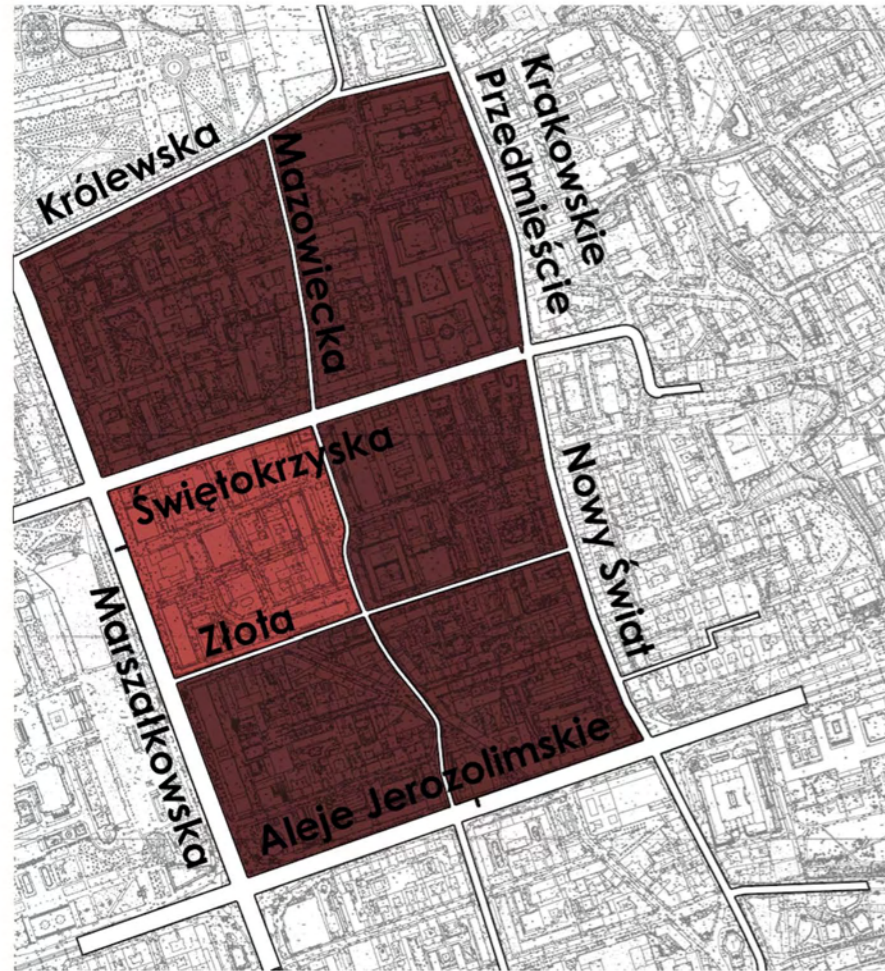
W przypadku realizacji tego typu inwestycji ilość niezrealizowanych podróży spadłaby na większości obszaru do poziomu 10 – 25%, a w kwartale Marszałkowska - Złota - Szpitalna - Al. Jerozolimskie nawet poniżej 10%.

W kwartale Krucza – Hoża – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie poprawa nastąpiłaby tylko w niektórych scenariuszach inwestycji – np. w przypadku wprowadzenia bezkolizyjnych węzłów na zachodnim odcinku obwodnicy śródmiejskiej.

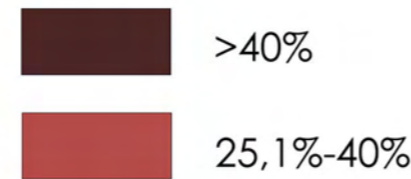
B 6.3 OCENA DOSTĘPNOŚCI I CHŁONNOŚCI ANALIZOWANEGO OBSZARU,

NA PODSTAWIE : 'UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE OBSŁUGI OBSZARU ŚRÓDMIEJSKIEGO WARSZAWY', BIURO INŻYNIERII TRANSPORTU, POZNAŃ 2007

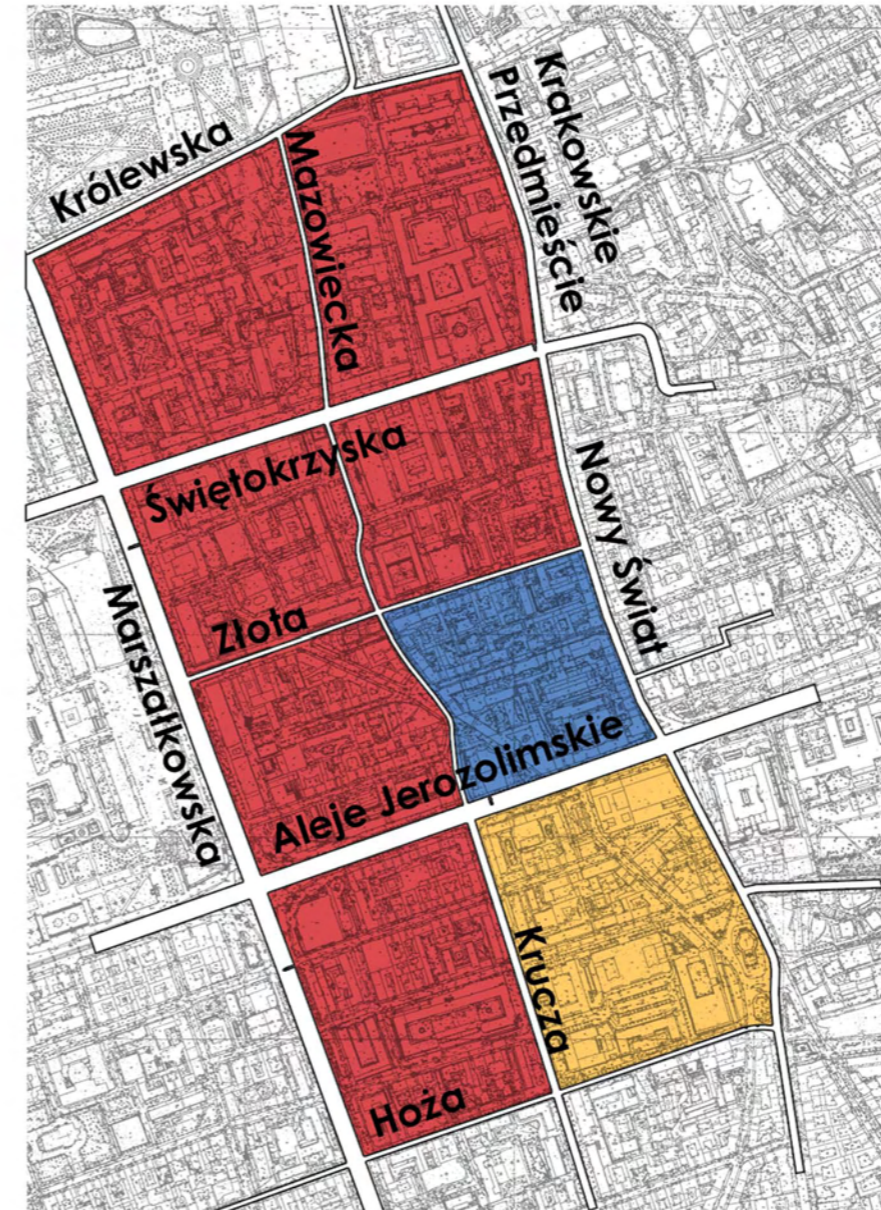
3. PROGNOZA SKUTKÓW ZWIĘKSZENIA O 150% RUCHU KOŁOWEGO W OTOCZENIU PKiN (NA SKUTEK REALIZACJI PLANU MIEJSCOWEGO).



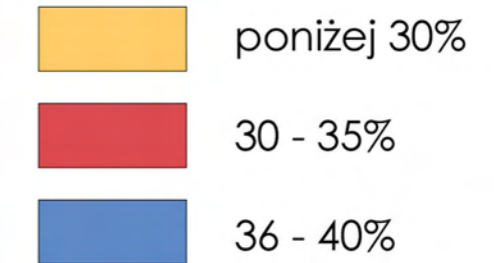
NIEZREALIZOWANY RUCH KOŁOWY:



4. CHŁONNOŚĆ KOMUNIKACYJNA OBSZARU, OKREŚLONA DLA SIECI ULICZNEJ WG STUDIUM M. ST. WARSZAWY



CHŁONNOŚĆ:



Chłonność komunikacyjna obszaru, zapewniająca dostępność obszaru komunikacją kołową (np. dla miejsc pracy w obszarze), zależy od:

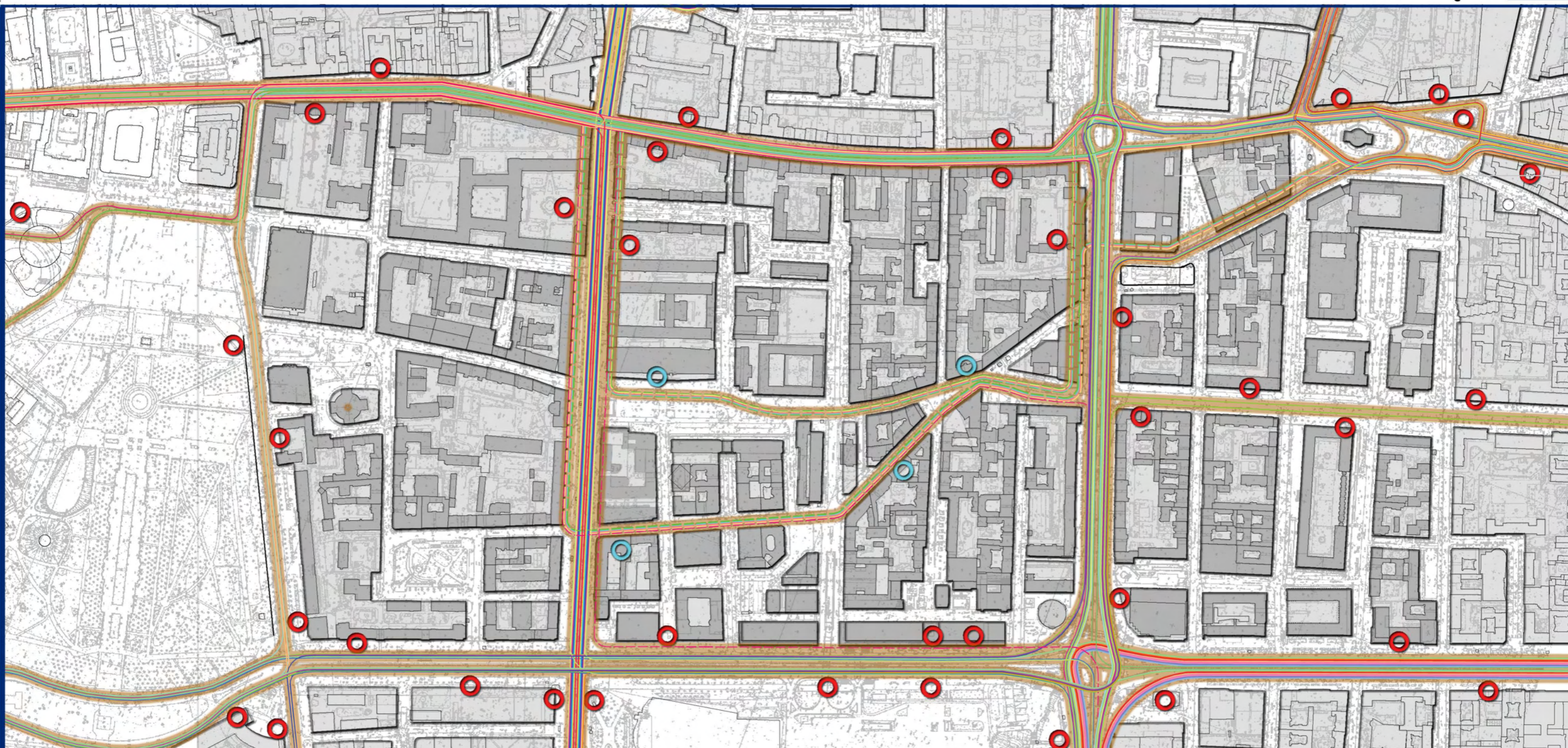
- przepustowości ulic doprowadzających ruch kołowy do obszaru i wyprowadzających ruch z obszaru
- przepustowości ulic rozprowadzających ruch w obszarze
- ilości możliwych do zrealizowania miejsc parkingowych.

Realizacja przewidzianej w planie zabudowy w otoczeniu pkin spowoduje znaczne pogorszenie warunków obsługi komunikacyjnej analizowanego obszaru komunikacją kołową.

Na prawie całym obszarze (oprócz kwartału Świętokrzyska – pl. Powstańców Warszawy – Złota – Marszałkowska) ilość niezrealizowanych podróży wzrośnie do ponad 40%.

Żeby zachować dostępność komunikacyjną obszaru komunikacją kołową (przy założeniu realizacji przyjętych w studium miasta inwestycji poprawiających funkcjonowanie ogólnomiejskiego układu ulicznego) liczba miejsc pracy w obszarze może wzrosnąć maksymalnie:

- o nie więcej niż 30% w kwartale Al. Jerozolimskie – Nowy Świat – Hoża – Krucza
- o 36 do 40% w kwartale złota – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie – Bracka – Szpitalna
- o 30 do 35% na pozostałym obszarze.







PROBLEMY:

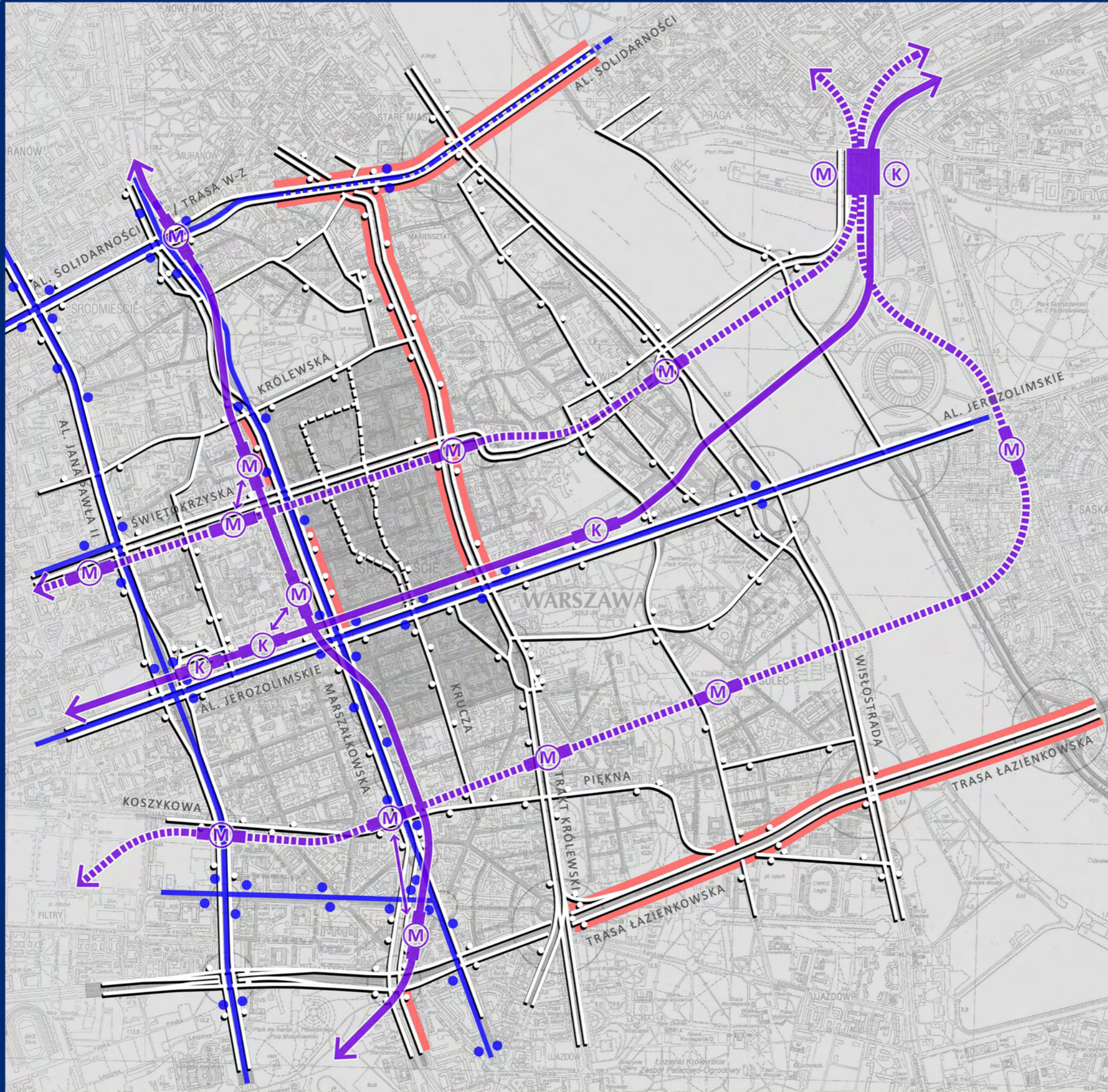
- odcinek trasy autobusów w ul. Brackiej (od Al. Jerozolimskich do Pl. Trzech Krzyży) służy w praktyce do omińnięcia ronda De Gaulle'a (nie ma na nim przystanków)
- na pl. Trzech Krzyży zlokalizowane są 3 przystanki w kierunku północnym, brak jest natomiast przystanku w kierunku południowym
- weekendowe objazdy Nowego Świata ulicami: Jasną i Szpitalną są uciążliwe dla mieszkańców obszaru i mylące (szczególnie dla turystów)
- linia 100 (turystyczna) praktycznie nie służy regularnej obsłudze komunikacyjnej śródmieścia
- w większości przypadków rozmieszczenie przystanków utrudnia przesiadki









WNIOSKI:

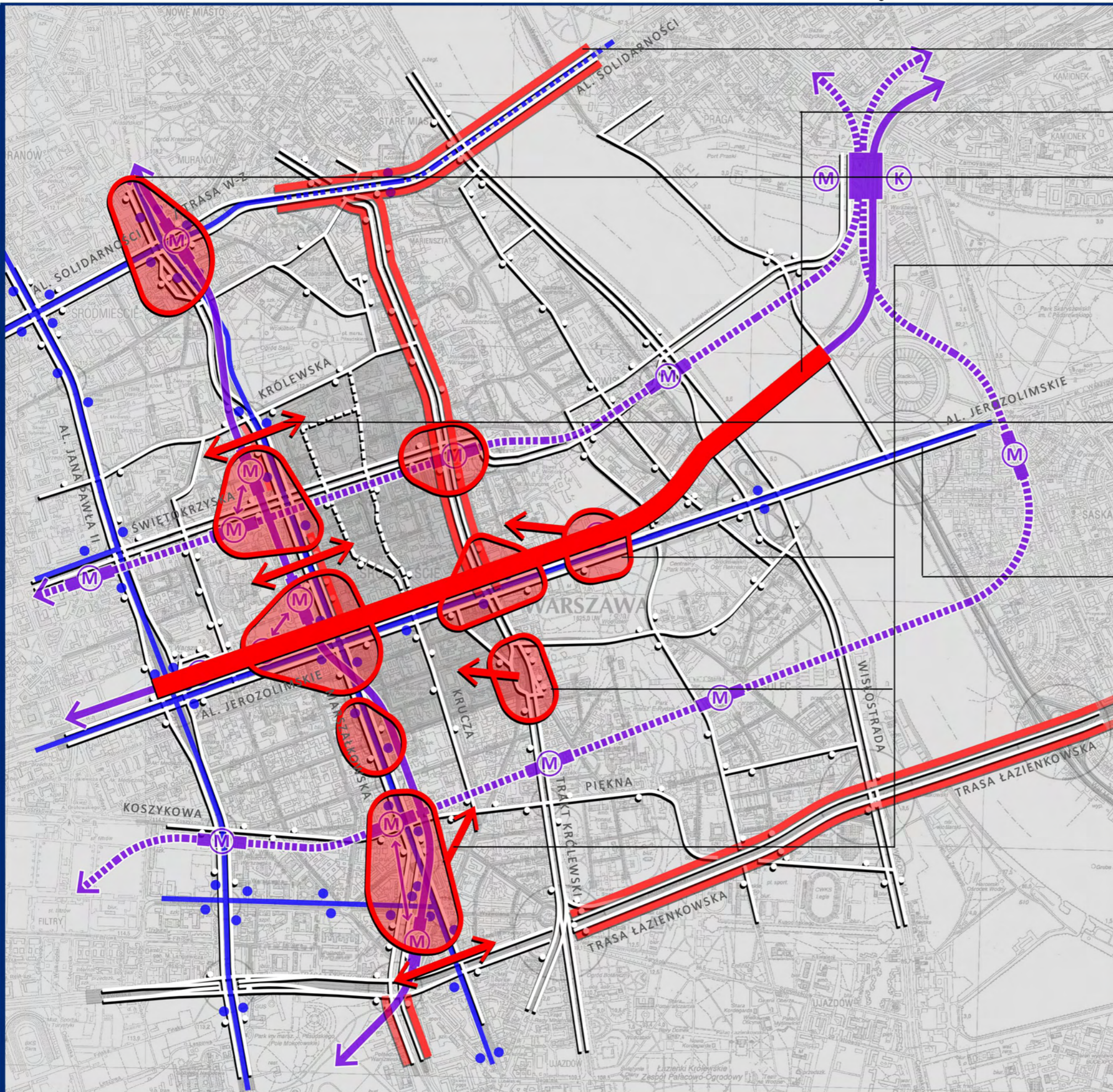
- należy zracjonalizować obsługę komunikacją autobusową w obszarze (np. dyskusyjne jest prowadzenie komunikacji autobusowej na płd. odcinku ul. Brackiej oraz utrzymanie pojedynczej linii w ul. Kruczej)
- konieczne jest przekształcenie układu komunikacji publicznej na placu Trzech Krzyży
- należy zmierzać do zgrupowania przystanków, umożliwiającego łatwe przesiadki oraz łatwą orientację w przestrzeni
- objazd weekendowy Nowego Świata (i ewentualnie Krakowskiego Przedmieścia lub jego południowego odcinka) należy prowadzić ulicą Marszałkowską oraz odpowiednio oznaczyć
- Linia 100 powinna być wyraźnie oznaczona jako turystyczna i stanowić odrębny element obsługi komunikacyjnej

**LEGENDA :
KOMUNIKACJA PUBLICZNA - STAN ISTNIEJĄCY**

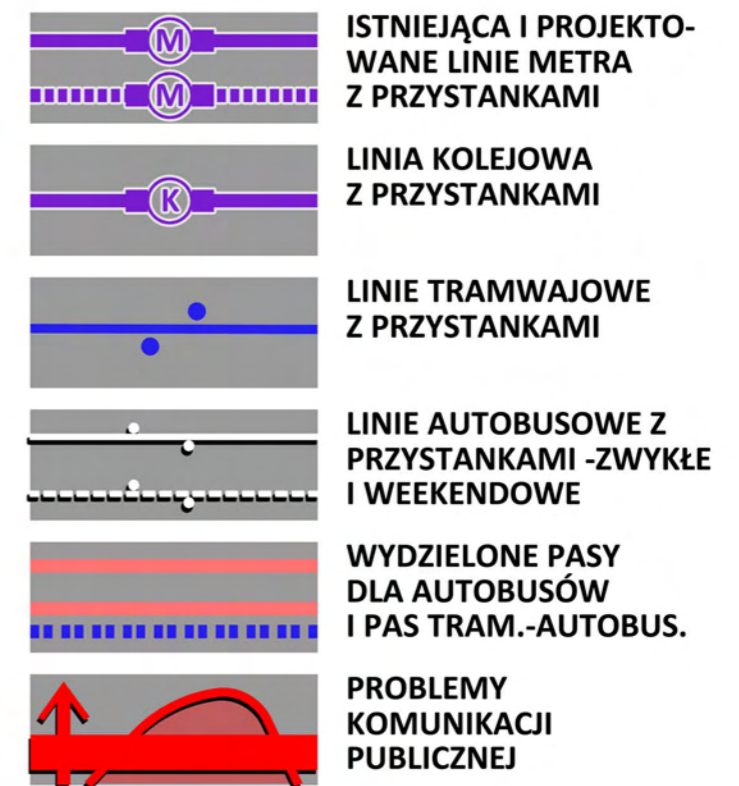
-  **TRASY LINII AUTOBUSOWYCH**
-  **TRASY CZASOWE SOBOTNIO-NIEDZIELNE PODCZAS ZAMKNIĘTEGO RUCHU NA NOWYM ŚWIECIE**
-  **PRZYSTANKI AUTOBUSOWE**
-  **PRZYSTANKI AUTOBUSOWE CZASOWE**



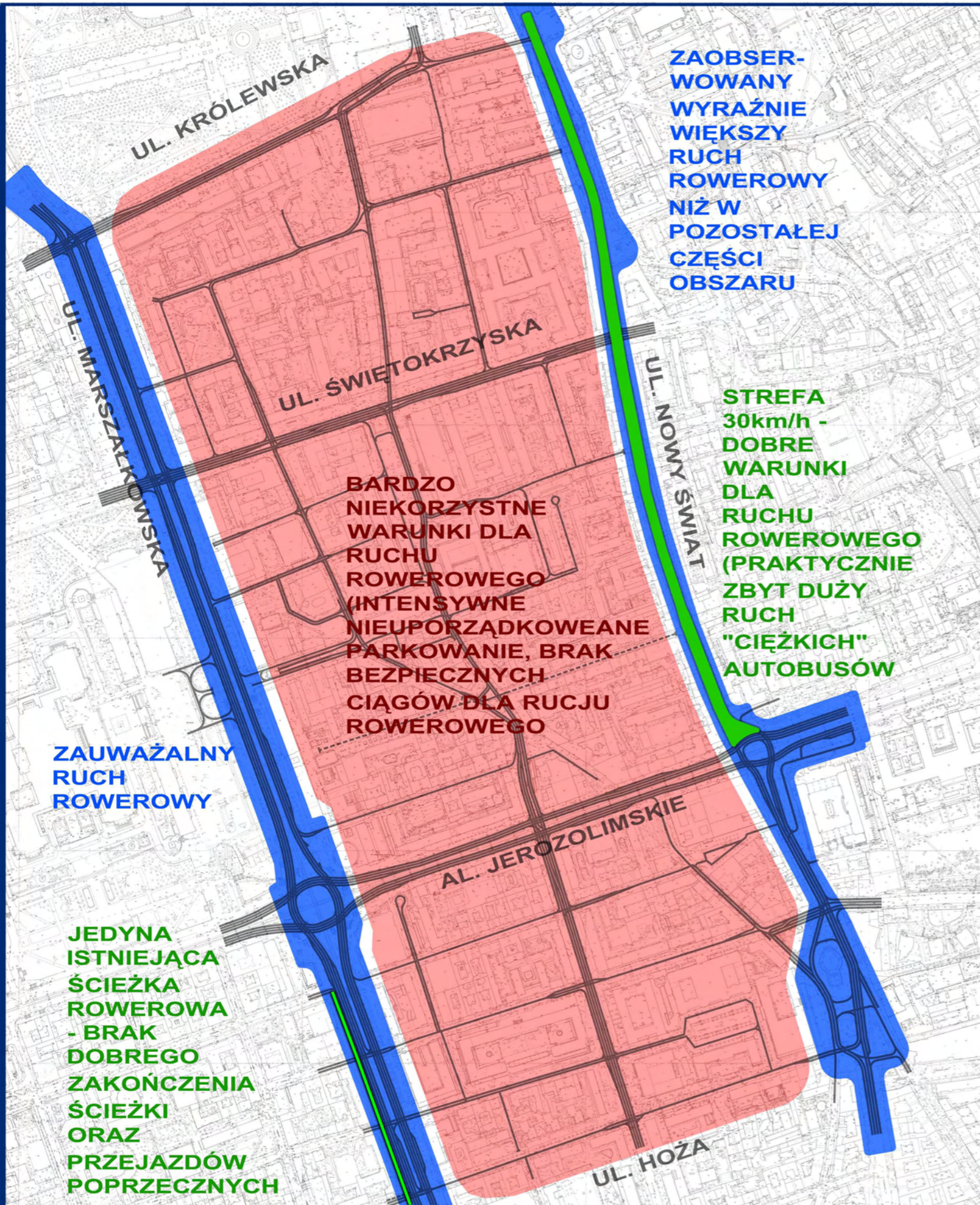
- 

ISTNIEJĄCA I PROJEKTO-
WANE LINIE METRA
Z PRZYSTANKAMI
- 
LINIA KOLEJOWA
Z PRZYSTANKAMI
- 
LINIE TRAMWAJOWE
Z PRZYSTANKAMI
- 

LINIE AUTOBUSOWE Z
PRZYSTANKAMI - ZWYKŁE
I WEEKENDOWE
- 

WYDZIELONE PASY
DLA AUTOBUSÓW
I PAS TRAM.-AUTOBUS.



1. SZCZĄTKOWOŚĆ WYDZIELONYCH PASÓW DLA AUTOBUSÓW
2. NIEDOSTATECZNIE WYKORZYSTANA KOLEJ JAKO ELEMENT MIEJSKIEGO TRANSPORTU PUBL.
3. ROZRZUCENIE PRZYSTANKÓW (BRAK ZGRUPOWAŃ I MOŻLIWOŚCI ŁATWYCH PRZESIADEK)
4. BRAK UKSZTAŁTOWANYCH PRZESTRZENNIE WEJŚĆ W OBSZAR W REJONIE PRZYSTANKÓW I ODCIĘCIE WAŻNYCH MIEJSC - MUZEUM NARODOWEGO, PLACU TRZECH KRZYŻY, PLACU KONSTYTUCJI
5. PRZYSTANKI METRA PO ZACH. STRONIE MARSZAŁKOWSKIEJ - SŁABO POWIĄZANE Z OBSZAREM PO STRONIE WSCHODNIEJ
6. NIEDOSTATECZNE PREFERENCJE DLA RUCHU TRAMWAJÓW I AUTOBUSÓW
7. MAŁO ISTN. POWIĄZAŃ SZYNOWYCH WSCHÓD - ZACHÓD W ŚRÓDMIEŚCIU (TYLKO AL. JEROZOLIMSKIE I SOLIDARNOSCI)



B.9 POTRZEBY I WARUNKI RUCHU ROWEROWEGO



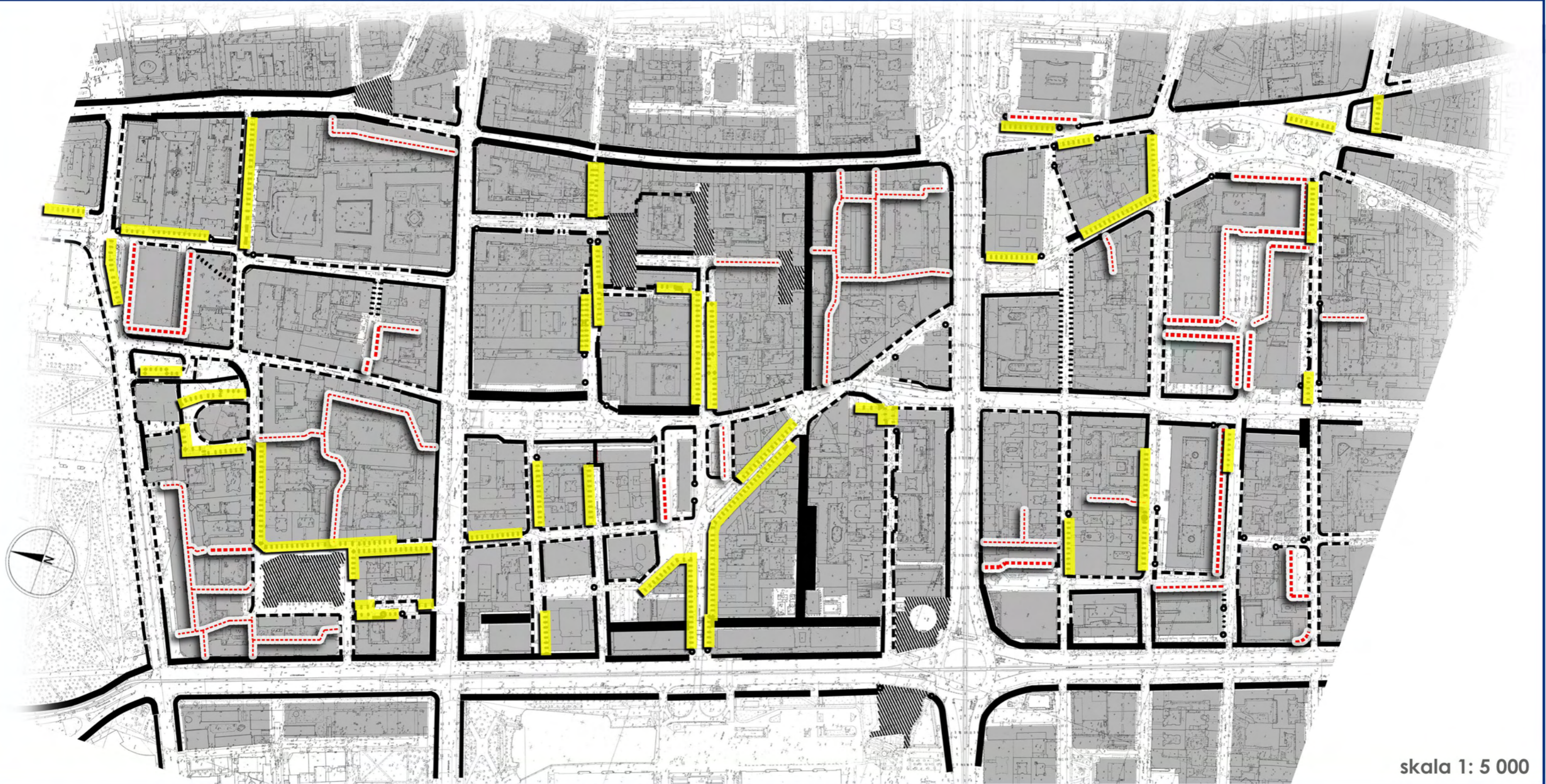
ANALIZA RUCHU ROWEROWEGO - STAN ISTNIEJĄCY

	ISTNIEJĄCY WZMOŻONY RUCH ROWEROWY
	ISTNIEJĄCA ŚCIEŻKA ROWEROWA
	STREFA OGRANICZONEGO RUCHU - do 30 km/h
	NIEKORZYSTNE WARUNKI DLA RUCHU ROWEROWEGO

- Zaobserwowany wyraźnie większy ruch rowerowy na ulicach: Nowy Świat, Krakowskie Przedmieście, Marszałkowska
- Na ulicach Nowy Świat i Krakowskie przedmieście wyznaczona jest strefa ograniczenia prędkości do 30km/h, która w założeniach ma sprzyjać ruchowi rowerowemu na jezdni. W praktyce duży ruch "ciężkich" autobusów zniechęca rowerzystów do korzystania z jezdni
- Jedyna ścieżka rowerowa zrealizowana jest w ulicy Marszałkowskiej na odcinku od ul. Nowogrodzkiej do placu Konstytucji. Ścieżka ta jednak nie jest powiązana z innymi ścieżkami w mieście w związku z czym nie jest dostatecznie wykorzystywana
- Na pozostałym obszarze występują bardzo niekorzystne warunki dla ruchu rowerowego. Intensywne, nieuporządkowane parkowanie, wąskie jezdnie prowadzące duży ruch, oraz brak wydzielonych pasów lub ścieżek rowerowych zniechęcają do poruszania się po obszarze rowerami.

B.10 SCHEMAT RZECZYWISTEJ PRZESTRZENI PIESZEJ - ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

B10



skala 1: 5 000

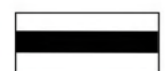
LEGENDA



ODCINKI PIESZE CIASNE
- przestrzeń piesza o szerokości poniżej 2,0m



ODCINKI PIESZE STANDARDOWE
- przestrzeń piesza o szerokości pomiędzy 2,0 a 3,0m



ODCINKI PIESZE WYGODNE
- przestrzeń piesza o szerokości powyżej 3,0m



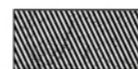
MIEJSCA PRZEWĘŻEŃ



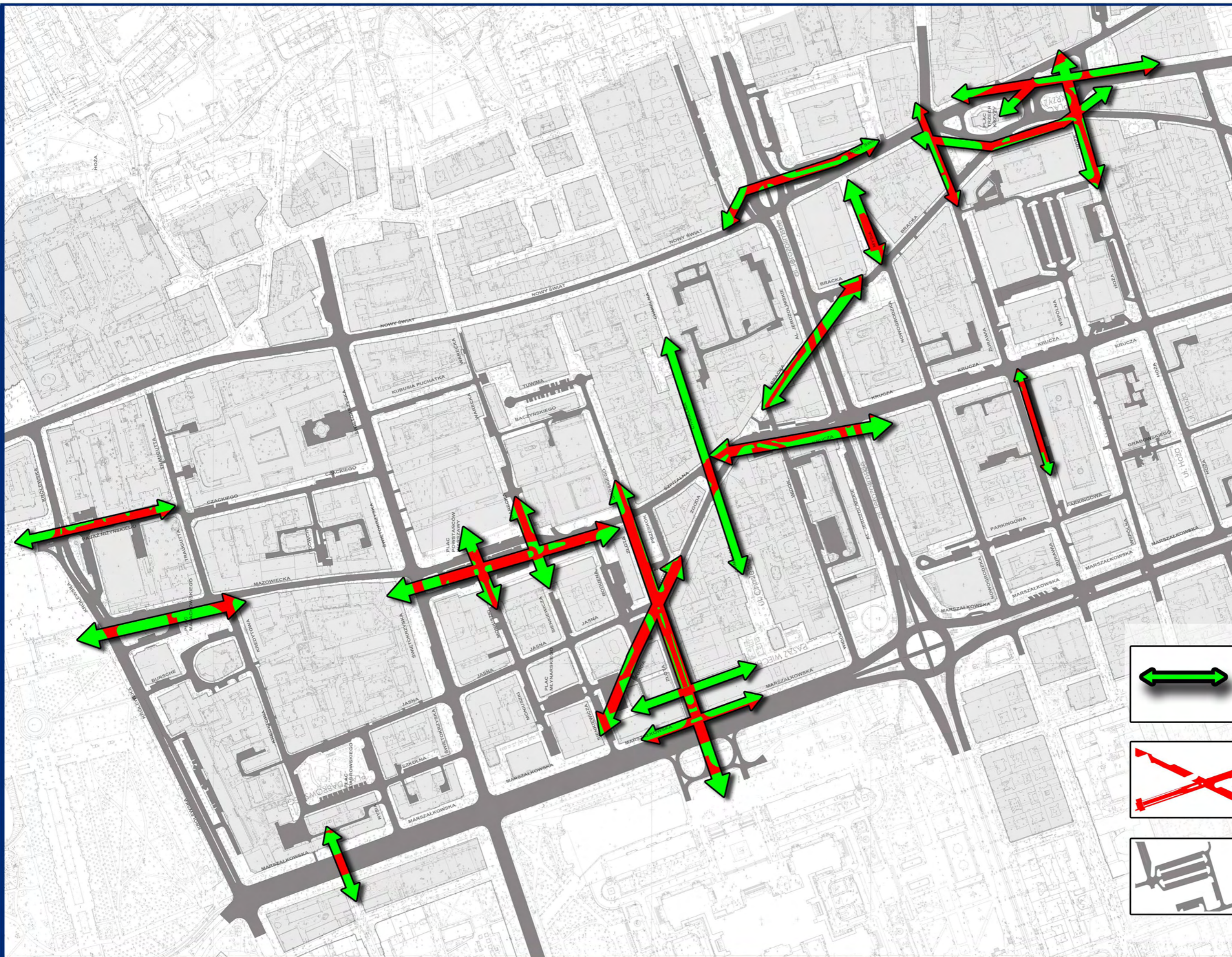
PRZEJŚCIA PÓŁ-PUBLICZNE
(w przestrzeni ulic)



PRZEJŚCIA PÓŁ-PRYWATNE
(na terenie podwórek)

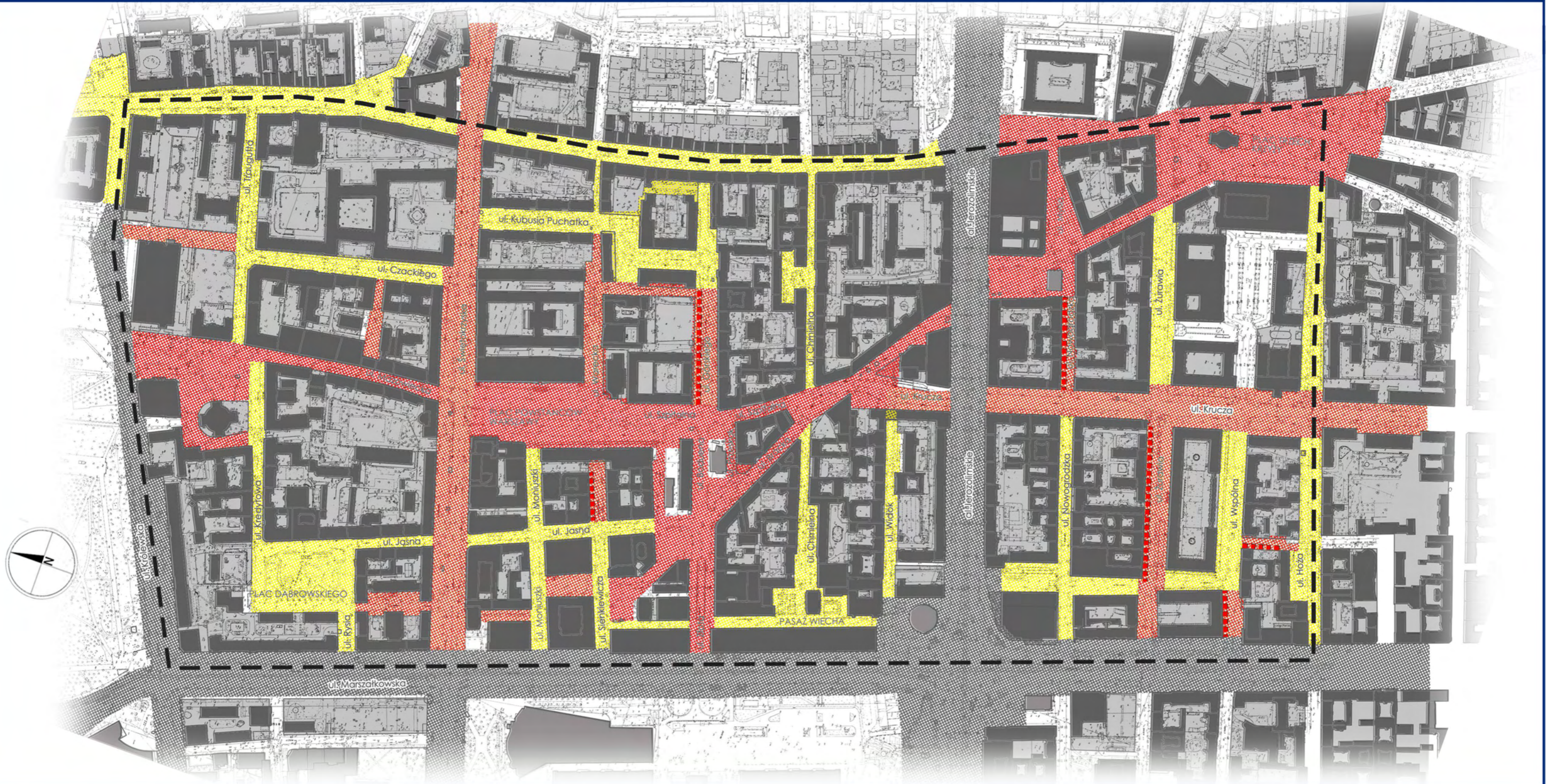


PLACE I SKWERY PIESZE



-  GŁÓWNE CIĄGI PIESZE NA KTÓRYCH WYSTĘPUJĄ KOLIZJE Z RUCHEM KOŁOWYM ORAZ PARKINGAMI
-  FRAGMENTY JEZDNI I PARKINGÓW STANOWIĄCE NAJWIĘKSZĄ BARIERĘ DLA RUCHE PIESZEGO
-  ISTNIEJĄCE NAWIERZCHNIE PRZEZNACZONE DLA RUCHE SAMOCHODOWEGO (JEZDNI, PARKINGI)


B.12 WALORYZACJA ULIC I PROPOZYCJE PRZEKSZTAŁCEŃ pod kątem ruchu pieszego - WNIOSKI



LEGENDA


skala 1: 5 000

 ULICE WYMAGAJĄCE EWENTUALNYCH REMONTÓW CHODNIKÓW W RAMACH ISTNIEJĄCYCH PRZEKROJÓW

 CIĄGI PIESZE ATRAKCYJNE DLA RUCHU PIESZEGO oraz ULICE O STANDARDOWEJ SZEROKOŚCI PRZESTRZENI PIESZEJ (po modernizacji lub do ewentualnych remontów bieżących)

 WAŻNIEJSZE ULICE WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ POD KĄTEM UDOGODNIENIA DLA RUCHU PIESZEGO (do przebudowy w pierwszej kolejności)

 POZOSTAŁE ULICE WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ POD KĄTEM UDOGODNIENIA DLA RUCHU PIESZEGO (do przebudowy w drugiej kolejności)

 WSKAZANIE STRONY ULICY WYMAGAJĄCEJ POSZERZENIA CHODNIKA - ze względu na atrakcyjny program lub możliwości przekształceń funkcjonalnych parterów zabudowy

WNIOSKI:

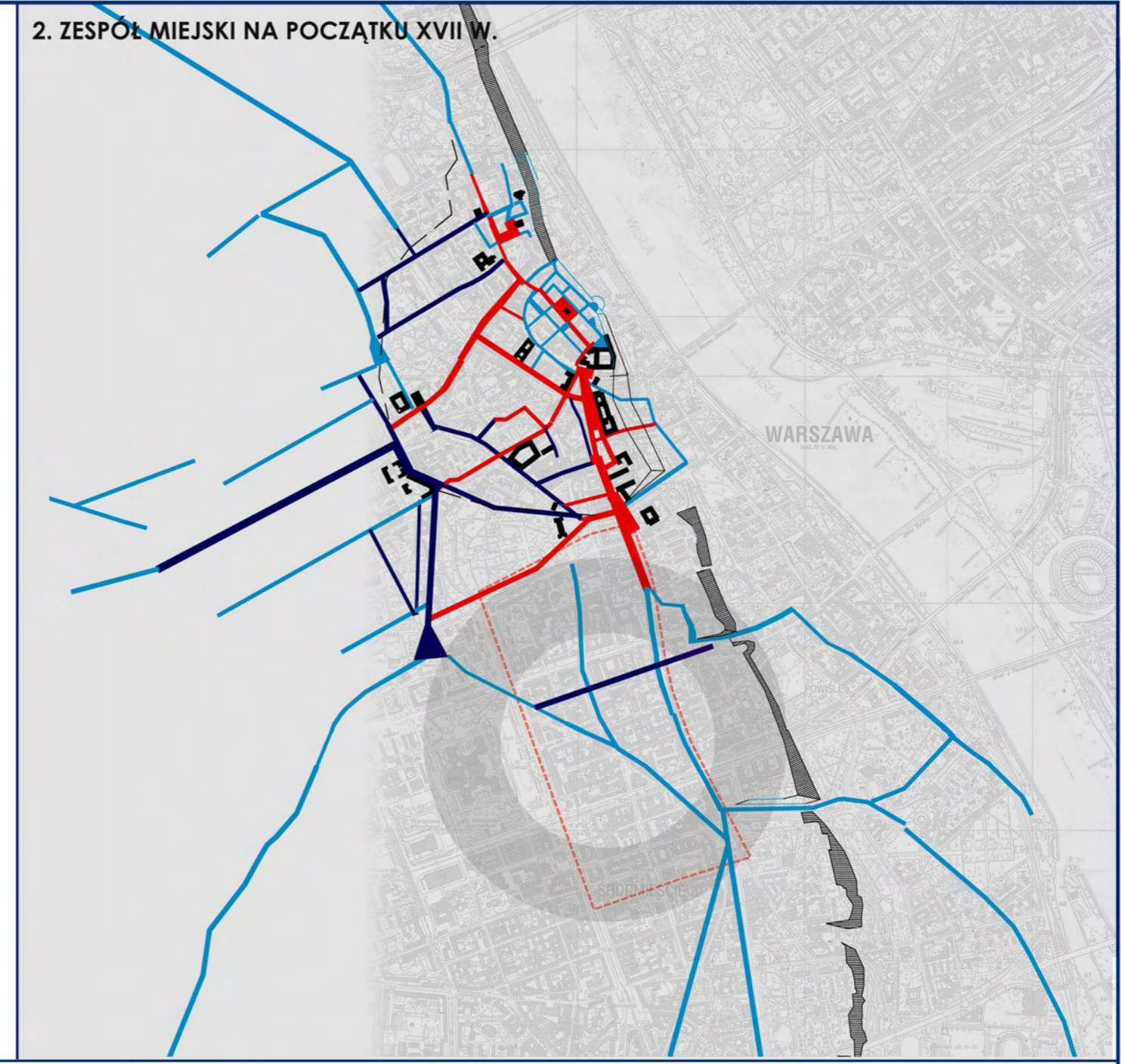
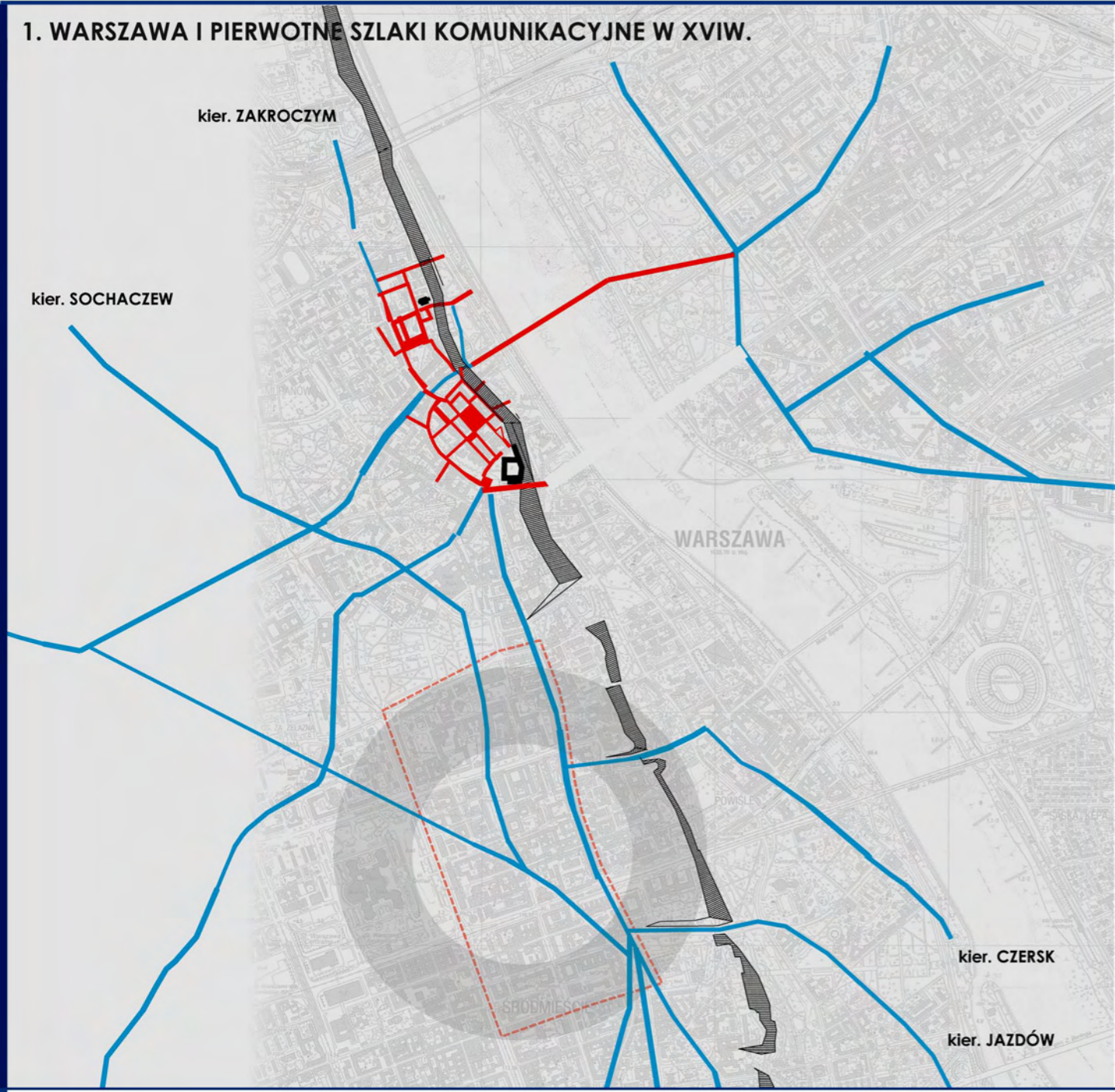
Zidentyfikowane uwarunkowania funkcjonalno - ruchowe wskazują na poważne zaniedbania w praktycznej realizacji dokumentów i ustaleń planistycznych, w tym Polityki transportowej oraz Strategii zrównoważonego rozwoju, w centrum Warszawy.

W analizowanym obszarze stwierdzono:

- masowo występującą formę parkowania w pasie ulicznym, na ogół kosztem warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz komunikacji publicznej
- polityka transportowa miasta zakłada tworzenie hierarchicznego układu sieci ulicznej: klasa głównych ulic w śródmieściu została obniżona do zbiorczych, wyższą rangę ma natomiast obwodnica śródmiejska i ulice poza nią. Nie odpowiada temu jednak stan faktyczny: ulice śródmiejskie niosą ruch tranzytowy, a śródmiejskie ulice sklasyfikowane jako zbiorcze mają bardzo różne parametry techniczne.
- analizy powiązań oraz obciążeń ruchem wskazują na to, że zbyt duży tranzytowy ruch samochodowy przebiegający przez analizowany obszar jest główną przyczyną złych warunków dojazdu do obiektów zlokalizowanych w obszarze
- przebiegi tras oraz lokalizacja przystanków komunikacji publicznej nie zawsze odpowiada potrzebom pasażerów (np. przystanki w rejonie pl. Trzech Krzyży
- komunikacja publiczna w obszarze tylko sporadycznie korzysta z uprzywilejowania, a jeśli już to raczej formalnego niż faktycznego (np. wydzielone pasy dla autobusów na ul. Marszałkowskiej)
- warunki dla ruchu rowerowego są w obszarze analizy bardzo niekorzystne (w dużej mierze ze względu na parkujące samochody)
- warunki dla ruchu pieszego (poza wschodnią stroną ul. Marszałkowskiej i Traktem królewskim na północ od Al. Jerozolimskich) są utrudnione, szczególnie w rejonie Pl. Trzech Krzyży, w rejonie Giełdy Warszawskiej, na odcinku "Smyk" - Chmielna, na ulicy Złotej i na pl. Powstańców Warszawy - przestrzeń piesza jest substandardowa.

część C: uwarunkowania historyczne, turystyczne i społeczne

C.1 CHARAKTERYSTYCZNE FAZY PRZEKSZTAŁCEŃ UKŁADU DROGOWEGO W RÓŻNYCH OKRESACH URBANIZACJI



ZASIĘG TERYTORIALNY

- założenie miasta na prawie chełmińskim w miejscu przecięcia szlaków z czerska do Zakroczymia z drogą do Sochaczewa;
- budowa miasta w granicach fortyfikacji;
- założenie Nowego Miasta - oddzielenie zespołu miejskiego z własnym rynkiem i układem ulicznym;

STRUKTURA

- typowy układ średniowieczny z prostokątnym rynkiem i prostopadłymi do jego pierzei ulicami, otoczony dwoma rzędami murów i fosą;
- wyjątkowe cechy Warszawy - pomocniczy plac targowy - ulica Szeroki Dunaj oraz trójkątny Plac Kanonii;

KOMUNIKACJA

- dwa główne szlaki komunikacyjne - droga Czersk- Zakroczym oraz trakt do Sochaczewa;

ZASIĘG TERYTORIALNY

- powstanie wałów zygmunto-wskich;
- rozszerzenie miasta poza tereny Starego i Nowego Miasta;
- rozwój zabudowy wzdłuż ulic Miodowej, Długiej, Senatorskiej i Wierzbowej;

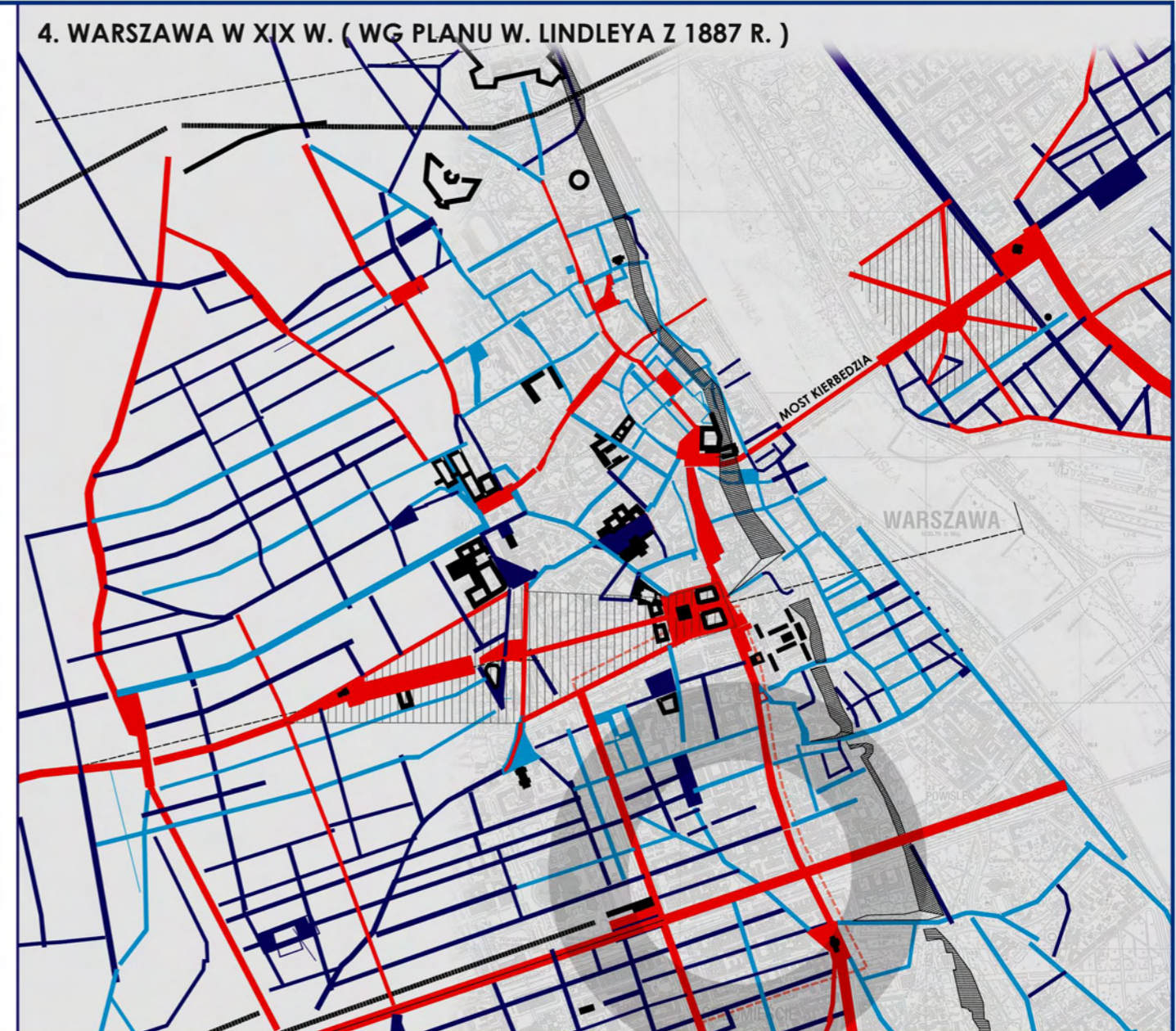
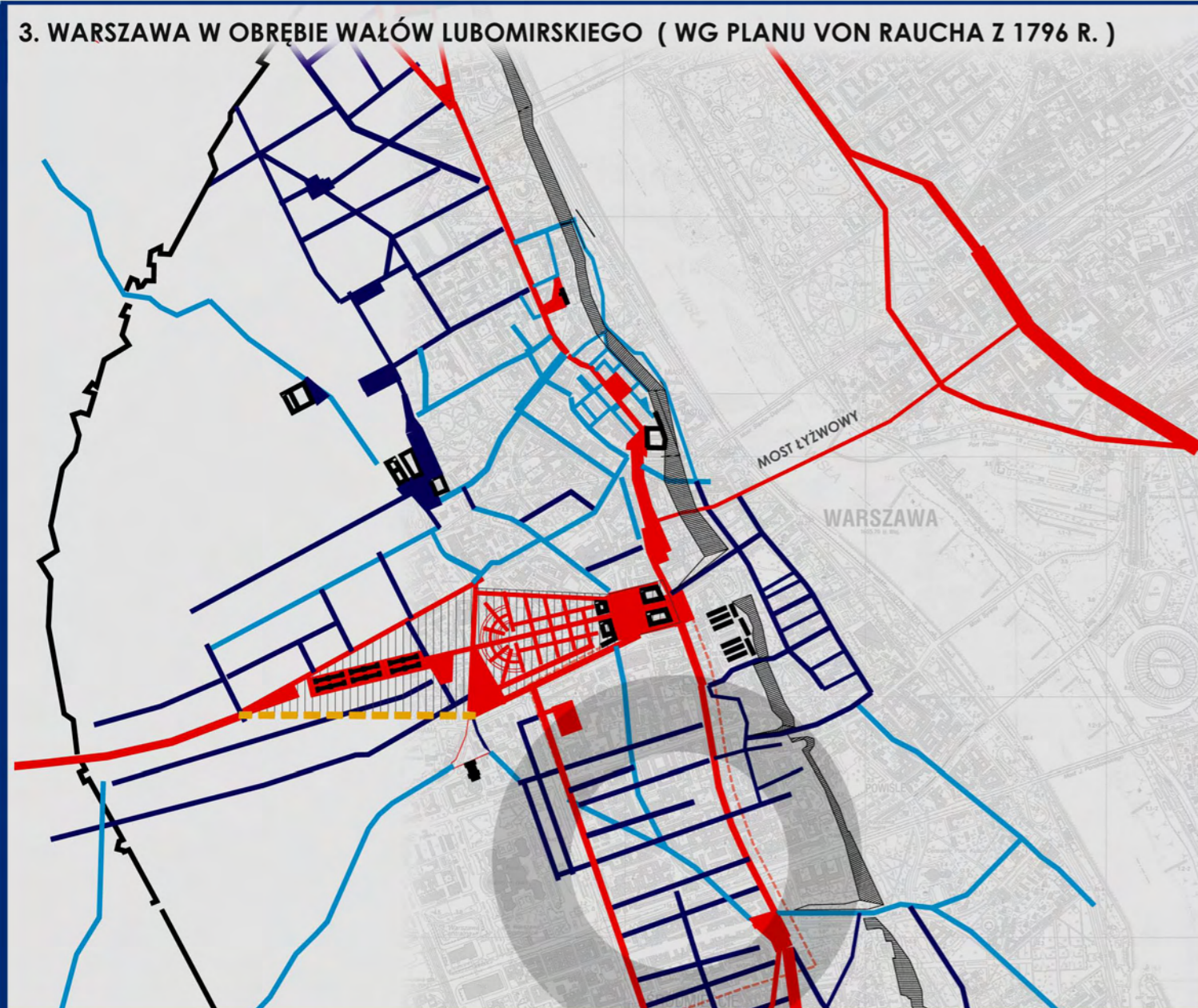
STRUKTURA

- początek kształtowania się struktury głównych przestrzeni publicznych; Krakowskiego Przedmieścia i dochodzących do niego ciągów ulic Senatorskiej - Elektor-alnej i Długiej oraz Mostowej
- powstanie lokalnych założeń zespołów rezydencjonalnych wzorowanych na osiowych założeniach wiejskich. Niektóre z nich rozwinęły się w wielko-przestrzenne kompozycje: zespół pałacowy Morsztynów zapoczątkował Oś Saską, zespół pałacu Kazimierzowskiego stał się załącznikiem zespołu koszarowego

KOMUNIKACJA

- budowa mostu na przedłużeniu ulicy Długiej i powstanie ulicy Mostowej

C.1 CHARAKTERYSTYCZNE FAZY PRZEKSZTAŁCENŃ UKŁADU DROGOWEGO W RÓŻNYCH OKRESACH URBANIZACJI



ZASIĘG TERYTORIALNY - budowa wałów Lubomirskiego, wyznaczających granice miasta;

STRUKTURA

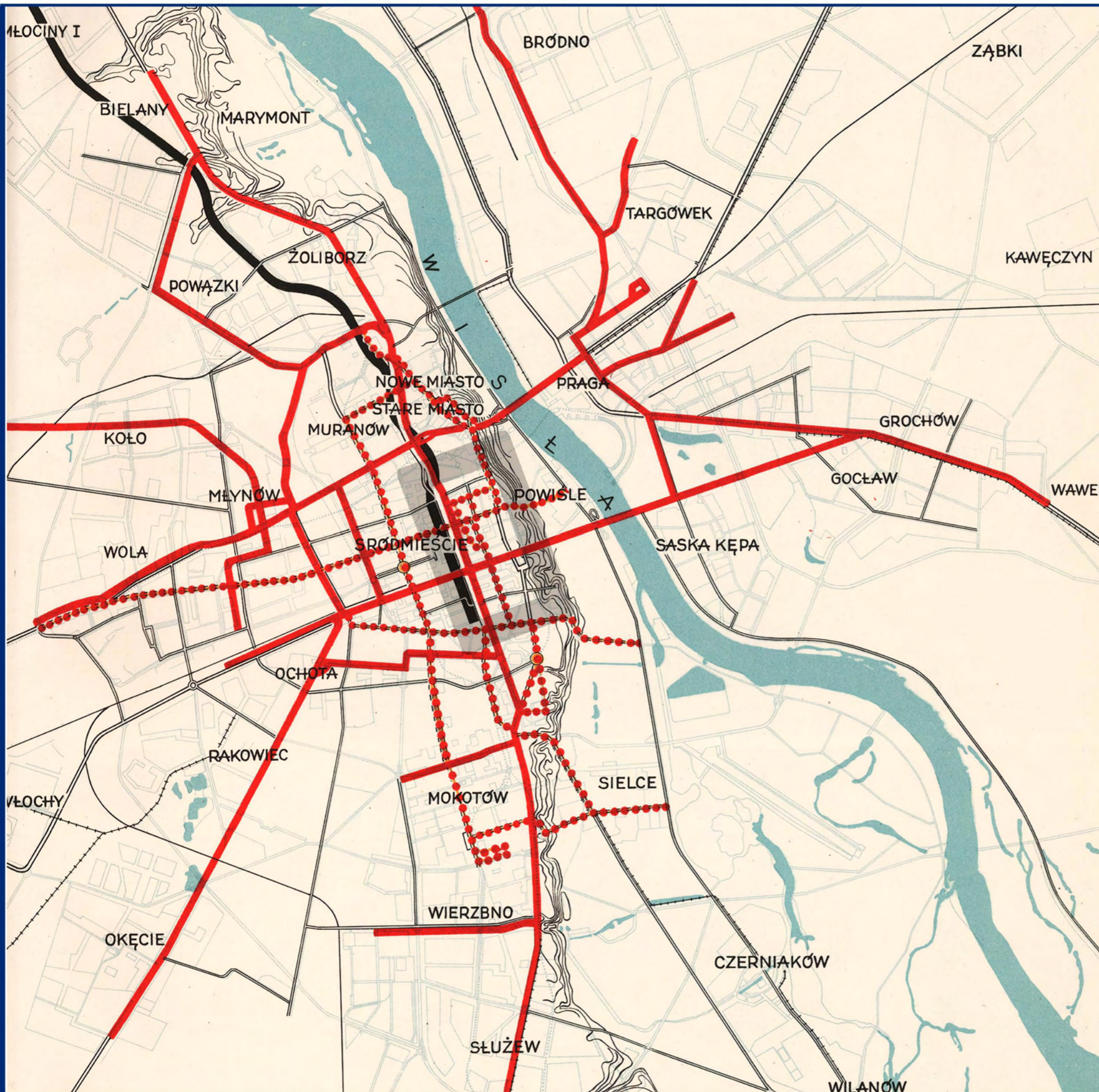
- ukształtowanie dwóch głównych założeń urbanistycznych Saskiego i Stasiawskiego;
- powstanie struktury opartej na głównych założeniach urbanistycznych i ciągach komunikacyjnych;
- wykorzystanie struktur niektórych jurydyk do formowania głównych elementów tkanki miejskiej - ulicy marszałkowskiej w oparciu o jurydykę Bielno, ulicę i plac Grzybowski w oparciu o jurydykę Grzybowa, ulicę Lesznoo w oparciu o jurydykę Leszno;
- początek kształtowania siatki ulicznej Pragi i Powiśla;
- początek urbanizacji przez przekształcanie miedz narolnych w ulice;
- powstanie nowej arterii komunikacyjnej - ulicy Marszałkowskiej oraz kontynuacja rozwoju w kierunku południowym przez budowę Drogi Kalwaryjskiej- dzisiejszych Alei Ujazdowskich
- powstanie założeń koszarowych na Górze Szubienicznej (późniejsza Cytadela) i przy Krakowskim Przedmieściu

ZASIĘG TERYTORIALNY - ograniczenie rozwoju terytorialnego esplandą cytadeli i linią wałów Lubomirskiego;

STRUKTURA

- wypełnienie obszaru miasta zwartą tkanką kwartałów intensywnej zabudowy;
- wykształcenie się dzielnic przemysłowych - Woli, Powiśla, Pragi
- powstanie nowych placów - Teatralnego i Bakowego
- towarzyszącym nowowypudowanym gmachom teatru Wielkiego oraz Gieldy;
- wytyczenie Alei Jerozolimskich jako reprezentacyjnej arterii komunikacyjnej;
- budowa kolei powodująca przecięcie miasta towarzyszącymi jej terenami oraz powstanie Dworca Wiedeńskiego przy przecięciu się ulicy Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich, co spowodowało przeniesienie centrum życia miejskiego w ten rejon i obniżenie rangi Krakowskiego Przedmieścia;
- powstanie infrastruktury technicznej - stacji filtrów, gazowni i związanych z nimi struktur urbanistycznych;

C.1 CHARAKTERYSTYCZNE FAZY PRZEKSZTAŁCENŃ UKŁADU DROGOWEGO W RÓŻNYCH OKRESACH URBANIZACJI

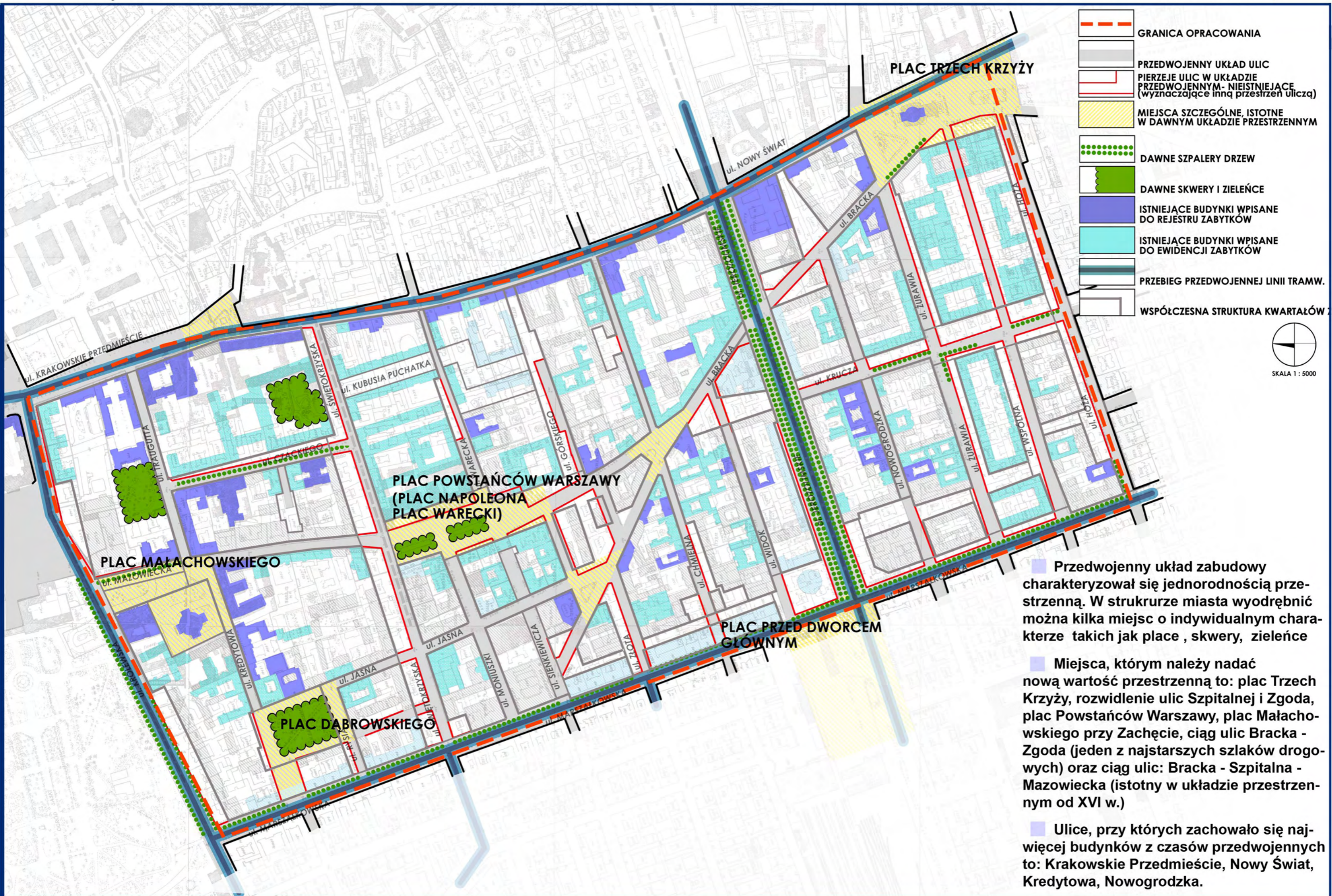


C1.3 KOMUNIKACJA W PLANIE SZESZCIOLETNIM



- Komunikacja publiczna oparta na liniach tramwajowych i projektowanej komunikacji trolejbusowej
- Śródmiejski układ tramwajowy zrealizowany na podstawie planu sześcioletniego funkcjonuje do dziś w niezmienionej formie
- Po śladzie projektowanej w planie sześcioletnim SKM została zrealizowana I linia metra
- Na obszarze opracowania projektowano gęstą sieć trolejbusów: w ulicach Kruczej, Zgoda, Świętokrzyskiej, Kredytowej, Jasnej i Krakowskim Przedmieściu

RYS. WYODRĘBNIENIE ZACHOWANYCH I MOŻLIWYCH DO RZECZYWISTEGO LUB SYMBOLICZNEGO ODTWORZENIA ELEMENTÓW UKŁADU HISTORYCZNEGO

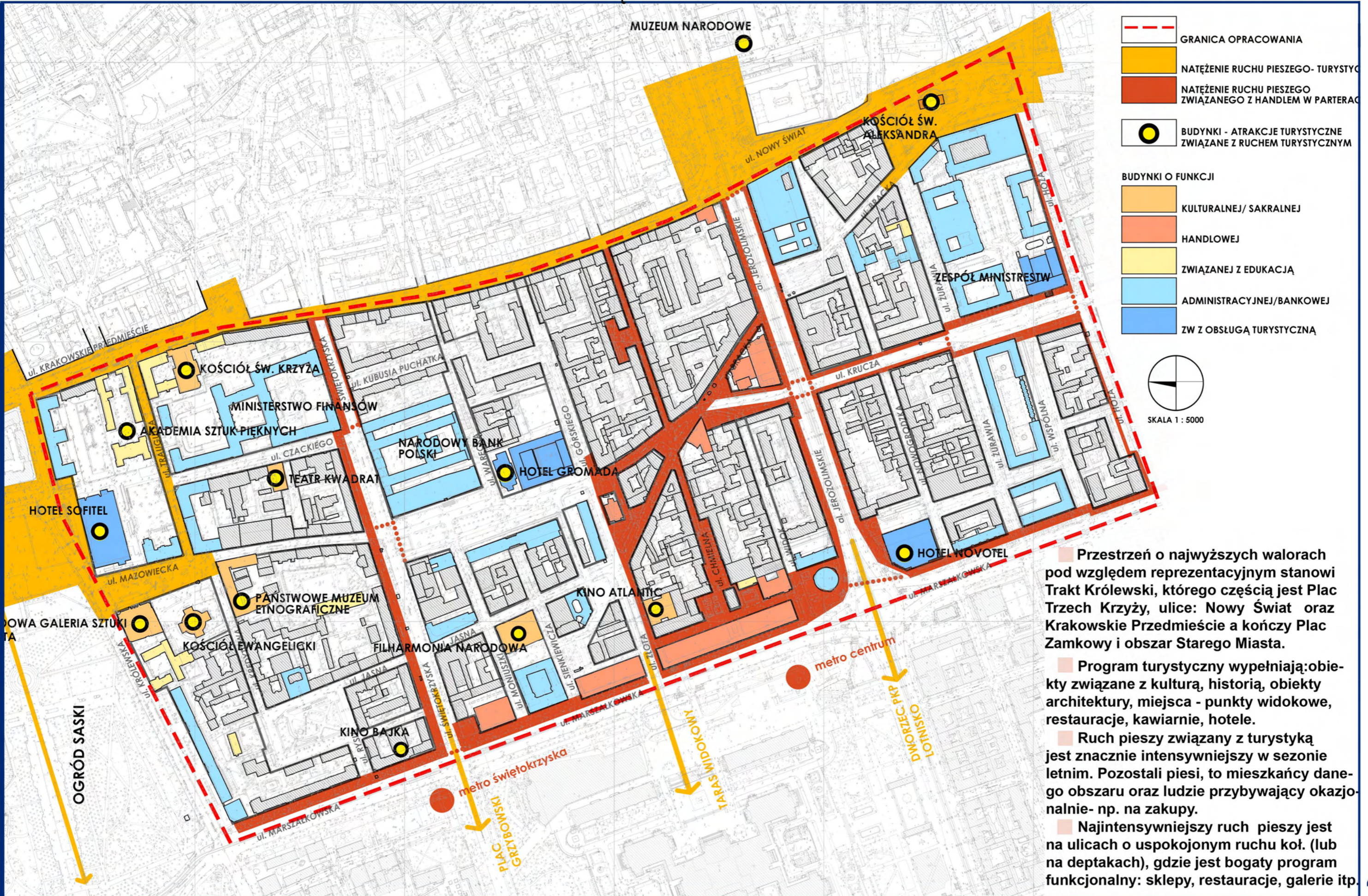


■ Przedwojenny układ zabudowy charakteryzował się jednorodnością przestrzenną. W strukturze miasta wyodrębnić można kilka miejsc o indywidualnym charakterze takich jak place , skwery, zieleńce

■ Miejsca, którym należy nadać nową wartość przestrzenną to: plac Trzech Krzyży, rozwidlenie ulic Szpitalnej i Zgoda, plac Powstańców Warszawy, plac Małachowskiego przy Zachęcie, ciąg ulic Bracka - Zgoda (jeden z najstarszych szlaków drogowych) oraz ciąg ulic: Bracka - Szpitalna - Mazowiecka (istotny w układzie przestrzennym od XVI w.)

■ Ulice, przy których zachowało się najwięcej budynków z czasów przedwojennych to: Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Kredytowa, Nowogrodzka.

C.3 IDENTYFIKACJA MIEJSC ATRAKCYJNYCH TURYSTYCZNIE ORAZ MIEJSC SZCZEGÓLNYCH POD WZGLĘDEM SPOŁECZNYM ORAZ UWARUNKOWANIA KOMUNIKACYJNE WYNIKAJĄCE Z ICH OBSŁUGI



- GRANICA OPRACOWANIA
 - NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO- TURYSTYCZNE
 - NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO ZWIĄZANEGO Z HANDLEM W PARTERAC
 - BUDYNKI - ATRAKCJE TURYSTYCZNE ZWIĄZANE Z RUCHEM TURYSTYCZNYM
-
- BUDYNKI O FUNKCJI**
- KULTURALNEJ/ SAKRALNEJ
 - HANDLOWEJ
 - ZWIĄZANEJ Z EDUKACJĄ
 - ADMINISTRACYJNEJ/BANKOWEJ
 - ZW Z OBSŁUGĄ TURYSTYCZNA

SKALA 1 : 5000

Przestrzeń o najwyższych walorach pod względem reprezentacyjnym stanowi Trakt Królewski, którego częścią jest Plac Trzech Krzyży, ulice: Nowy Świat oraz Krakowskie Przedmieście a kończy Plac Zamkowy i obszar Starego Miasta.

Program turystyczny wypełniają: obiekty związane z kulturą, historią, obiekty architektury, miejsca - punkty widokowe, restauracje, kawiarnie, hotele.

Ruch pieszy związany z turystyką jest znacznie intensywniejszy w sezonie letnim. Pozostali piesi, to mieszkańcy danego obszaru oraz ludzie przybywający okazjonalnie- np. na zakupy.

Najintensywniejszy ruch pieszy jest na ulicach o uspokojonym ruchu koł. (lub na deptakach), gdzie jest bogaty program funkcjonalny: sklepy, restauracje, galerie itp.

WNIOSKI:

- w analizowanym obszarze znajduje się dawna droga (jej fragmentem jest obecnie ul. Bracka) oraz skrzyżowanie dróg (obecnie rejon Placu Trzech Krzyży), które funkcjonowały jako istotne połączenia komunikacyjne jeszcze przed powstaniem Warszawy
- pozostałe ulice oraz ich założenia urbanistyczne są częścią historii miasta i świadectwem różnych etapów jego rozwoju - od XVI wieku, przez okres międzywojenny po socrealizm
- W obszarze znajdują się również ciągi reprezentacyjne (jak np. odcinek Traktu Królewskiego), miejsca stanowiące stałe punkty programów turystycznych (np. Kościół Św. Krzyża, Muzeum etnograficzne oraz 3 duże hotele), obiekty związane z kulturą (Zachęta, Filharmonia) oraz znaczące zabytki architektury (Kościół Św. Krzyża, kościół Św. Aleksandra, kościół Ewangelicko - Augsburski)
- Uwzględnienie wszystkich uwarunkowań historycznych oraz uwarunkowań związanych z bogatym programem obszaru w zagospodarowaniu przestrzennym i rozwiązaniach komunikacyjnych jest znaczącym wyzwaniem i wymaga szczególnego podejścia przy projektowaniu poszczególnych rozwiązań. Wiele miejsc i obiektów odgrywa istotną rolę w tożsamości przestrzennej miasta

część D: wnioski i wstępne wytyczne

WNIOSKI:

W wyniku przeprowadzonych analiz proponuje się następujące kierunki przekształceń w analizowanym obszarze:

- podział obszaru na 2 strefy różniące się zasadami obsługi komunikacyjnej - po północnej i południowej stronie Al. Jerozolimskich oraz przerwanie tranzytu na osi komunikacyjnej obszaru (w rejonie skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Kruczą i Bracką)
- w obu strefach powinny być prowadzone działania mające na celu usuwanie barier dla ruchu pieszego. Ciąg ulic Bracka - Szpitalna - Mazowiecka oraz ul. Złota łącząca go z Pl. Defilad powinien być objęty jednym projektem zapewniającym spójne opracowanie architektoniczne i komunikacyjne głównych ciągów pieszych w obszarze
- dla poprawy dostępności i zwiększenia atrakcyjności obszaru należy dążyć do grupowania przystanków komunikacji publicznej i ukształtowania systemu miejsc - wejść do obszaru
- proponowane przekształcenia mogą być realizowane wg 3 następujących modeli, które mogą być również traktowane jako etapy przekształceń:

model 1 (etap 1) - rys. D3.2: 'dotychczasowy model funkcjonowania z niezbędnymi korektami' oparte na istniejącym układzie komunikacyjnym: opracowanie ciągu Bracka - Szpitalna - Mazowiecka oraz ul. Złota, przekształcenie placów: Trzech Krzyży i Powstańców Warszawy, uspokojenie ruchu w ul. Kruczej i Świętokrzyskiej, nowe przejścia dla pieszych na Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich. Ruch wzdłuż ulic: Brackiej i Szpitalnej jest zachowany.






model 2 (etap 2) - rys. D3.3: 'przerwanie tranzytu Krucza' - Szpitalna w rejonie Chmielnej - rozszerzenie strefy wyłączzonej z ruchu kołowego, silniejsze oparcie obsługi obszaru na ul. Marszałkowskiej. Model przewiduje pozostawienie w obszarze wyłącznie ruchu lokalnego, którego uspokojenie nastąpi poprzez likwidację uciążliwego tranzytu w rejonie skrzyżowania Szpitalnej i Chmielnej. Obszary po północnej i południowej stronie ul. Chmielnej będą funkcjonować jako niezależne układy komunikacyjne.

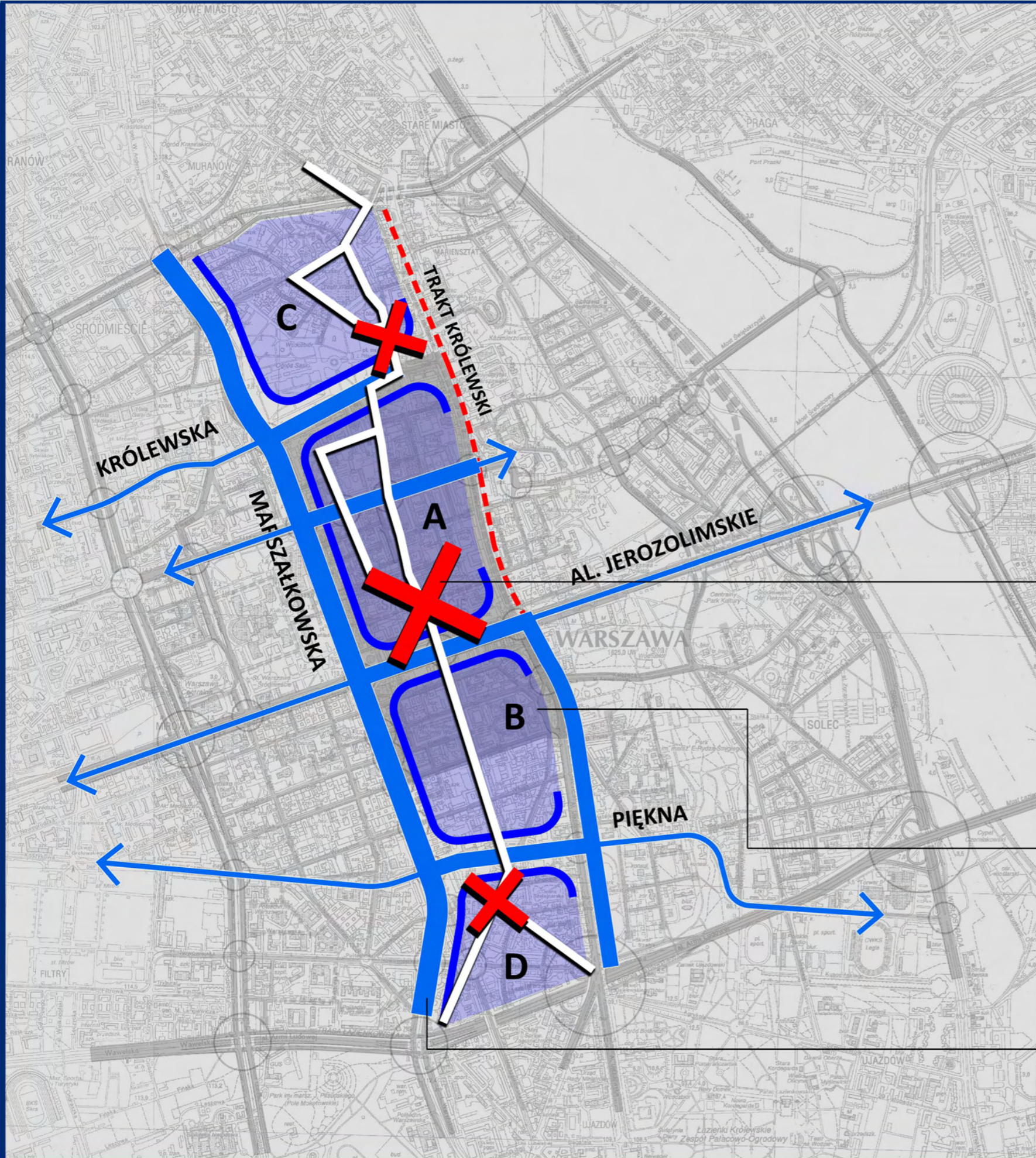
model 3 (etap 3) - rys. D3.4: 'układ pętlowy': zmiana układu w części północnej na pętlowy w oparciu o Świętokrzyską i Marszałkowską, uspokojenie ruchu w rejonie Muzeum Etnograficznego i Zachęty. Model przewiduje przerwanie tranzytu na lokalnym układzie ulic poprzecznych do Kruczej, a także obsługę obszarów po obu stronach ul. Szpitalnej z niezależnych układów pętlowych.

Przekształcenia powinny opierać się na zasadzie uspokajania ruchu.

Należy dążyć do przerwania ruchu tranzytowego w rejonie ul. Chmielnej, pozostawiając istniejące możliwości dojazdu w pozostałych ulicach.

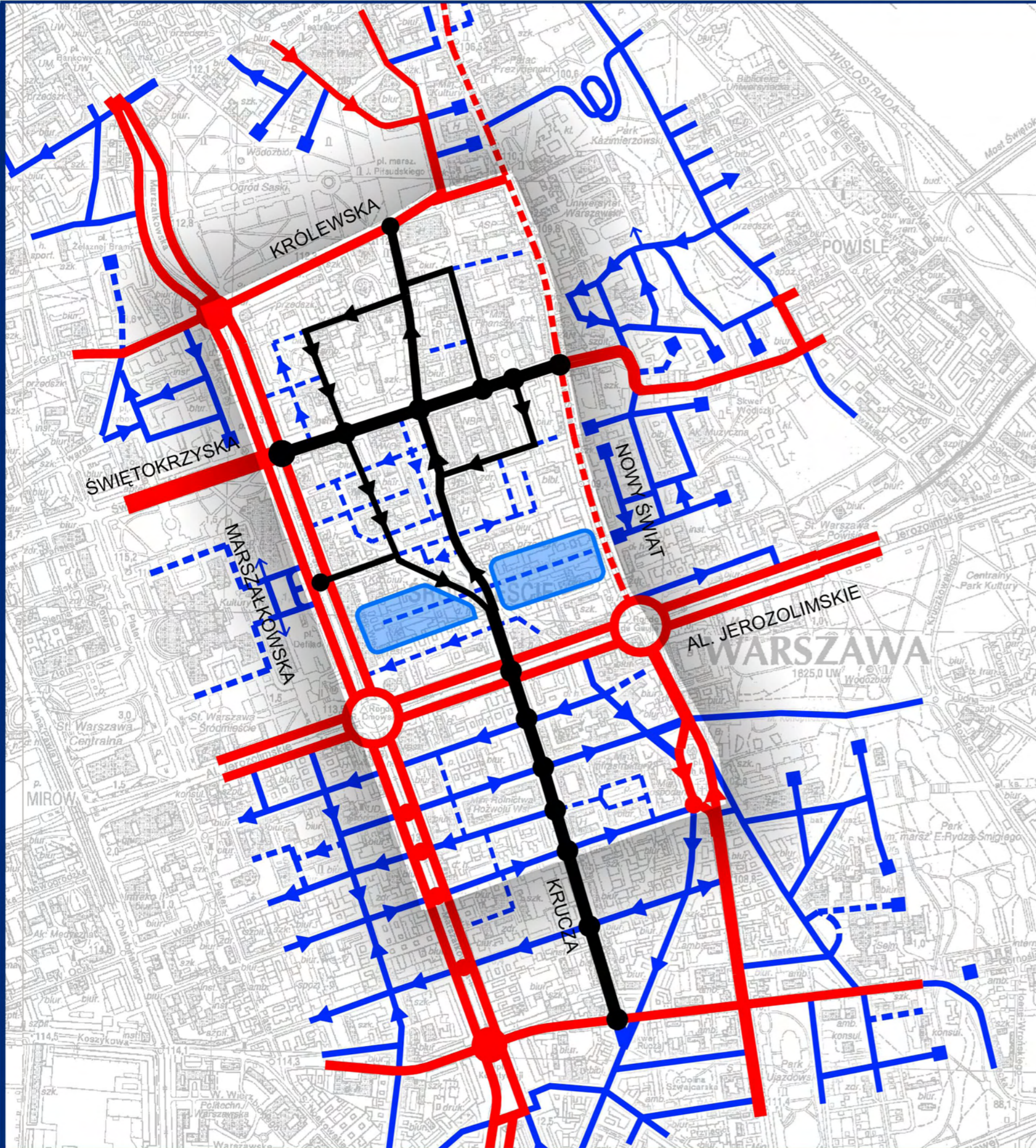
LIKWIDACJA TRANZYTU

	WEWNĘTRZNY TRANZYT
	PRZERWANIE TRANZYTU (NIE DOTYCZY RUCHU ROWEROWEGO)
	STREFY OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ
	ULICE ISTOTNE DLA OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ Z POŁĄCZENIAMI ZEWNĘTRZNYMI
	ULICA ZAMKNIĘTA DLA RUCHU INDYWIDUALNEGO



- LIKWIDACJA WEWNĘTRZNEGO TRANZYTU NA CIĄGU ULIC: KOSZYKOWA / MOKOTOWSKA / KRUCZA / SZPITALNA / MAZOWIECKA, PRZECHODZĄCEGO PRZEZ ŚRODEK OBSZARU (LIKWIDACJA OBJAZDU NOWEGO ŚWIATU I KRAKOWSKIEGO PRZEDMIEŚCIA
- ŚRÓDMIEŚCIE MIĘDZY MARSZAŁKOWSKĄ I TRAKTEM KRÓLEWSKIM DZIELI SIĘ NA 4 STREFY, KTÓRE POWINNY MIEĆ NIEZALEŻNĄ WEWNĘTRZNĄ OBSŁUGĘ KOMUNIKACYJNĄ
- GŁÓWNA ZEWNĘTRZNA OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA (N-S) POWINNA BYĆ OPARTA W TYM REJONIE NA UL. MARSZAŁKOWSKIEJ

D.3 MODELE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACJI KOŁOWEJ W OBSZARZE



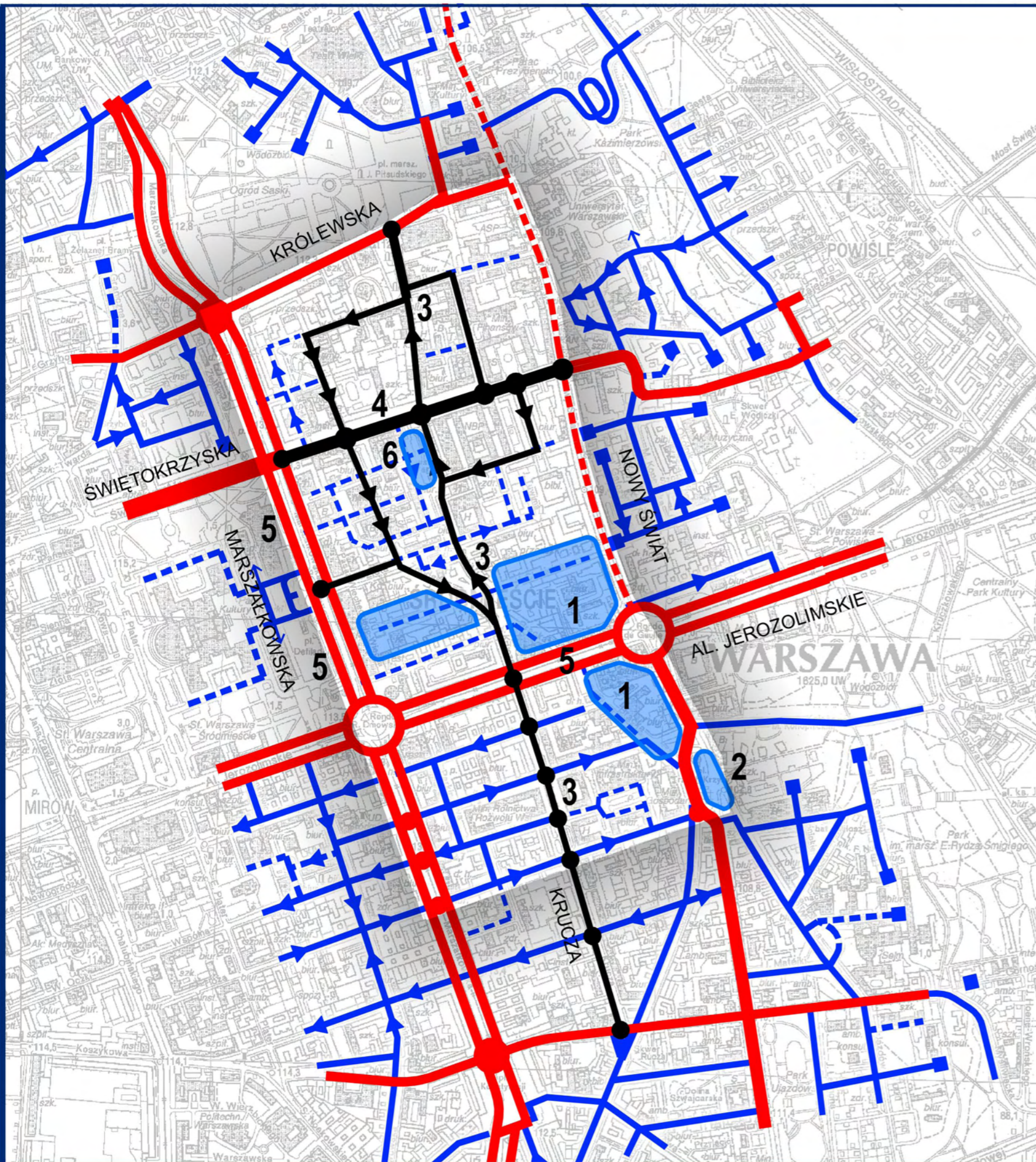
MODEL 0 - "STAN ISTNIEJĄCY"

(etap 0)

-  OBSZARY WYŁĄCZONE Z RUCHU KOŁOWEGO LUB Z RUCHEM USPOKOJONYM
-  GŁÓWNY UKŁAD ULIC ROZPROWADZAJĄCYCH RUCH NA OBSZARZE OPRACOWANIA
-  UKŁAD ULIC WEWNĘTRZNYCH
-  UKŁAD GŁÓWNYCH ULIC MIEJSKICH POZA OBSZAREM OPRACOWANIA

- ROZPROWADZENIE RUCHU PO OBSZARZE Z CIĄGU ULICY KRUCZEJ, SZPITALNEJ, MAZOWIECKIEJ, ORAZ ULICY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ
- PRZEJAZD TRANZYTOWY DLA SAMOCHODÓW ULICAMI: KRUCZA, SZPITALNA, MAZOWIECKA, JASNA I ZGODA,
- NIEKORZYSTNE WARUNKI PRZEJAZDU TRANZYTOWEGO DLA RUCHU ROWEROWEGO
- 4 PASMOWA KRUCZA Z JEDNOKIERUNKOWYMI ULICAMI POPRZECZNYMI,
- ULICA CHMIELNA WYŁĄCZONA Z RUCHU KOŁOWEGO
- POWIĄZANIE OBSZARU Z ULICĄ MARSZAŁKOWSKĄ, POPRZECZ TUNEL NA OSI UL. ZŁOTEJ

D.3 MODELE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACJI KOŁOWEJ W OBSZARZE



MODEL 1 - "NIEZBĘDNE KOREKTY"

(etap 1)





-  OBSZARY WYŁĄCZONE Z RUCHU KOŁOWEGO LUB Z RUCHEM USPOKOJONYM
-  GŁÓWNY UKŁAD ULIC ROZPROWADZAJĄCYCH RUCH NA OBSZARZE OPRACOWANIA
-  UKŁAD ULIC WEWNĘTRZNYCH
-  UKŁAD GŁÓWNYCH ULIC MIEJSKICH POZA OBSZAREM OPRACOWANIA

- 1** ROZSZERZENIE STREFY WYŁĄCZONEJ Z RUCHU KOŁOWEGO NA ULICĘ BRACKĄ, PO OBU STRONACH AL. JEROZOLIMSKICH
- 2** ZMIANA UKŁADU KOMUNIKACJI NA PLACU TRZECH KRZYŻY, (UWOLNIENIE WSCHODNIEJ CZĘŚCI PLACU Z RUCHU KOŁOWEGO)
- 3** SPOWOLNIENIE RUCHU NA ULICACH: KRUCZEJ, SZPITALNEJ, MAZOWIECKIEJ
- 4** KOREKTA PARKOWANIA W ULICY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ ORAZ WPROWADZENIE PASÓW LUB ŚCIEŻKI ROWEROWEJ
- 5** WPROWADZENIE NOWYCH PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH PRZEZ UL. MARSZAŁKOWSKĄ I AL. JEROZOLIMSKIE
- 6** UPORZĄDKOWANIE KOMUNIKACJI I PARKOWANIA NA PLACU POWSTAŃCÓW WARSZAWY

D.3 MODELE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACJI KOŁOWEJ W OBSZARZE

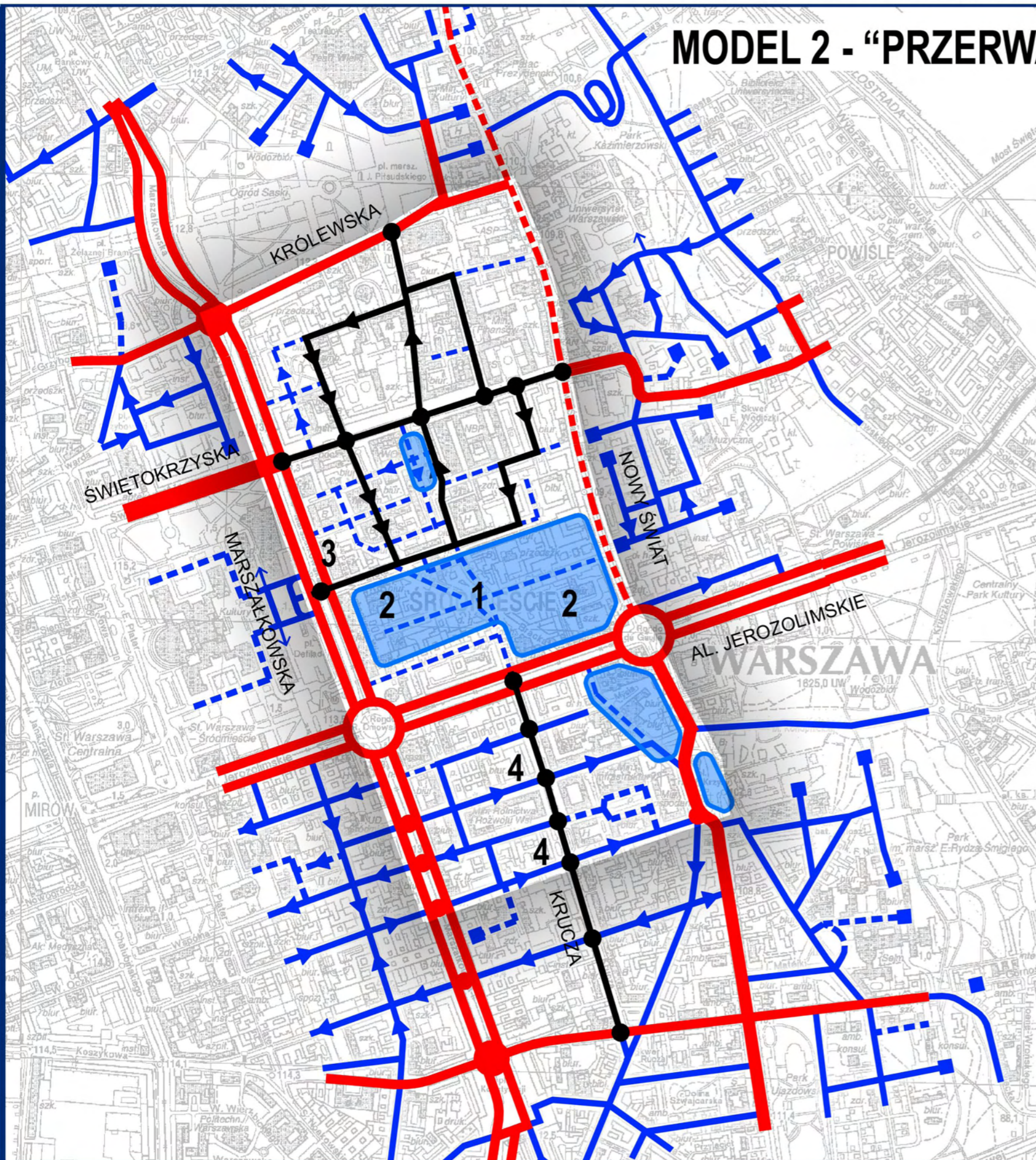
MODEL 2 - "PRZERWANIE TRANZYTU KRUCZA-SZPITALNA"

(etap 2)

-  OBSZARY WYŁĄCZONE Z RUCHU KOŁOWEGO LUB Z RUCHEM USPOKOJONYM
-  GŁÓWNY UKŁAD ULIC ROZPROWADZAJĄCYCH RUCH NA OBSZARZE OPRACOWANIA
-  UKŁAD ULIC WEWNĘTRZNYCH
-  UKŁAD GŁÓWNYCH ULIC MIEJSKICH POZA OBSZAREM OPRACOWANIA

W STOSUNKU DO MODELU "1" DODATKOWO:

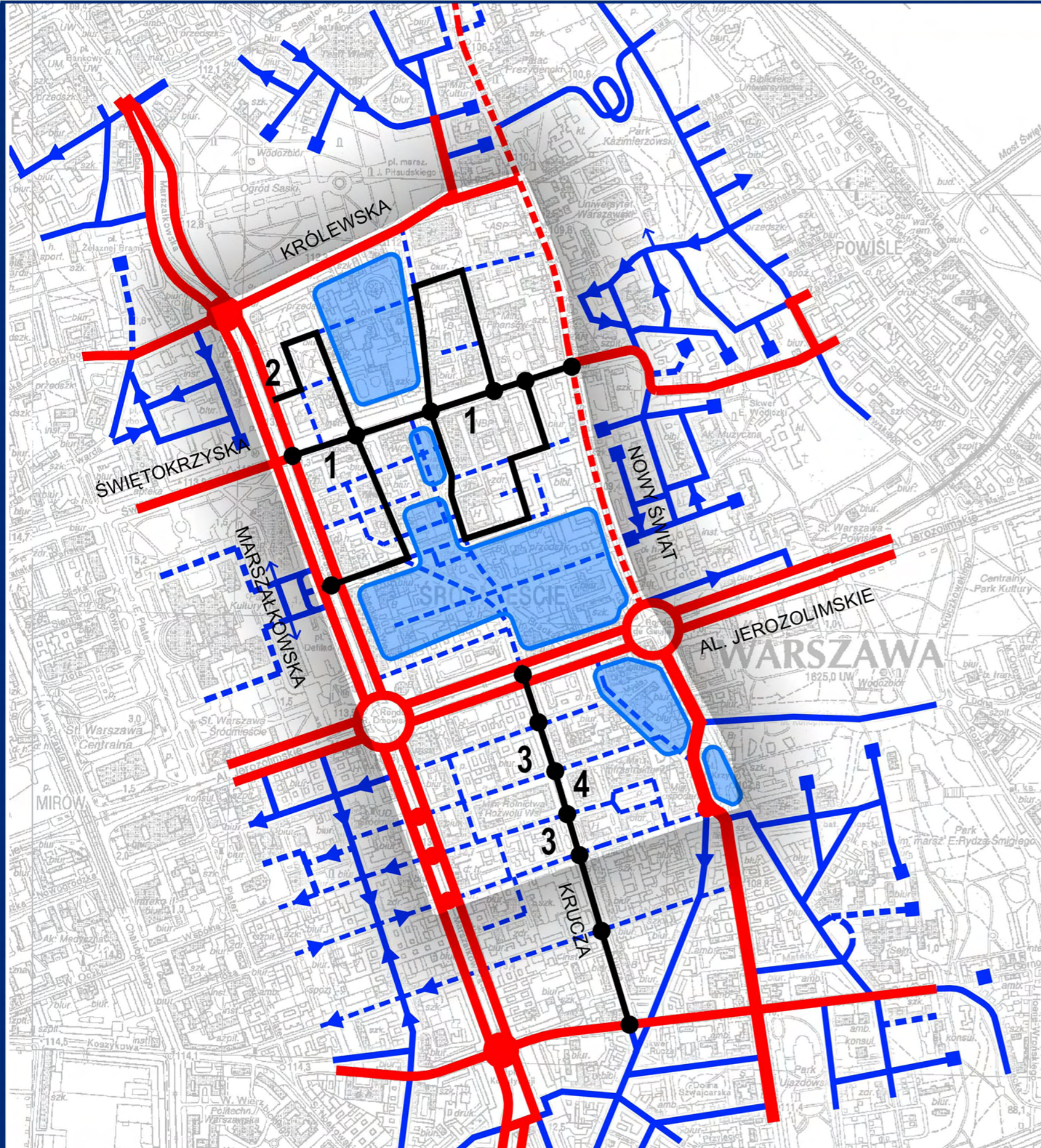
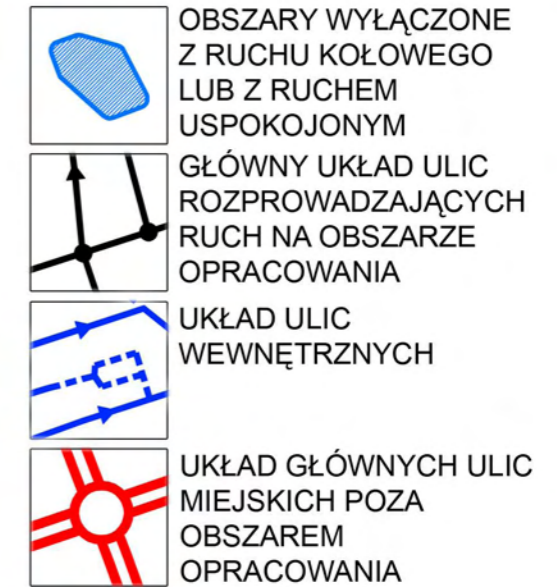
- 1 PRZERWANIE TRANZYTU UL KRUCZEJ I SZPITALNEJ W REJONIE UL. CHMIELNEJ**
- 2 ROZSZERZENIE STREFY WYŁĄCZONEJ Z RUCHU KOŁOWEGO NA ULICĘ BRACKĄ, ZGODA, SZPITALNĄ W REJONIE UL. CHMIELNEJ (Z DOPUSZCZENIEM RUCHU ROWEROWEGO I DOJAZDÓW LOKALNYCH)**
- 3 KONIECZNOŚĆ SILNIEJSZEGO POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNEGO OBSZARU Z UL. MARSZAŁKOWSKĄ NA WYSOKOŚCI UL. ŻŁOTEJ LUB SIENKIEWICZA**
- 4 OGRANICZENIE TRANZYTU NA ULICACH POPRZECZNYCH DO UL. KRUCZEJ**



D.3 MODELE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACJI KOŁOWEJ W OBSZARZE

MODEL 3 - "UKŁAD PĘTLOWY"

(etap 3)

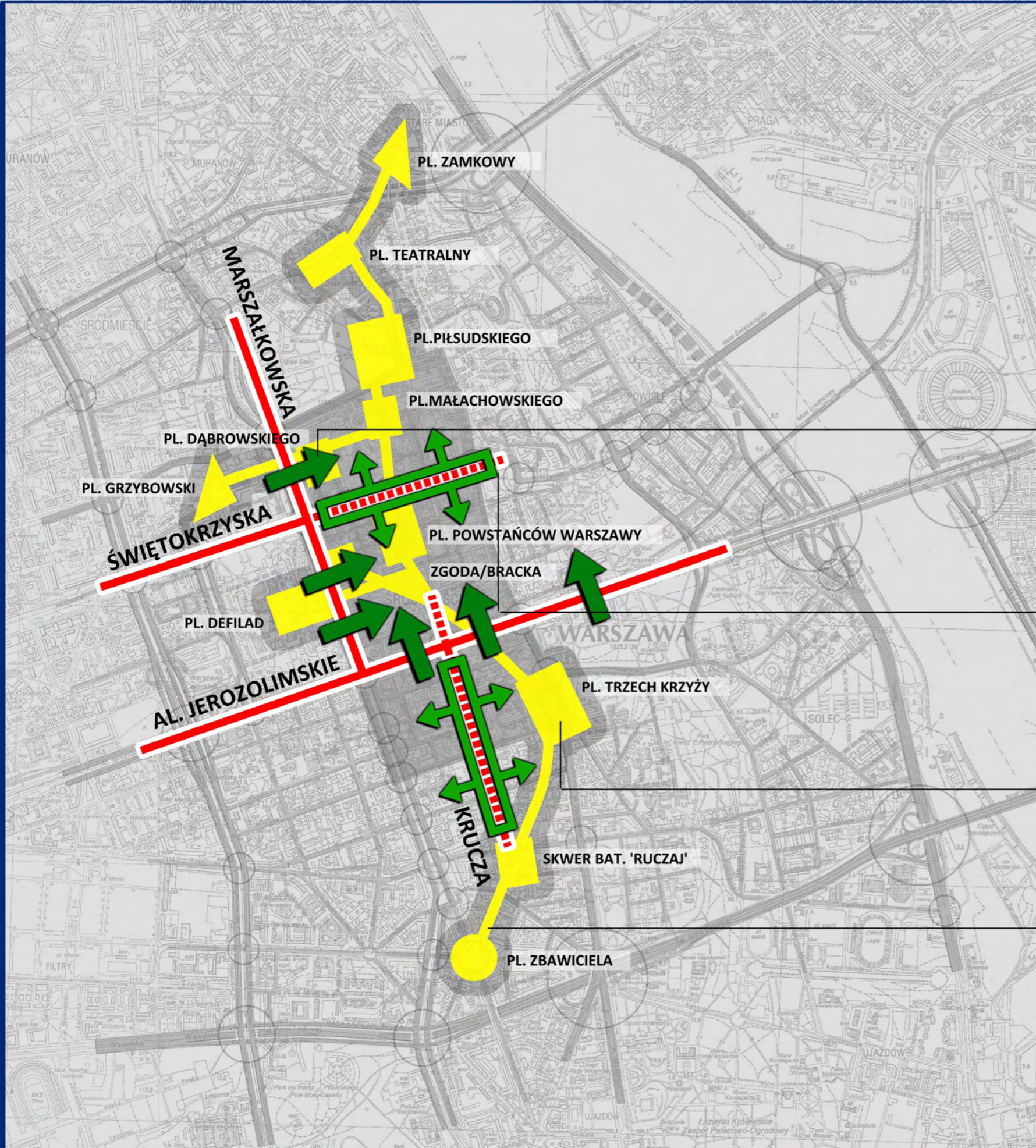
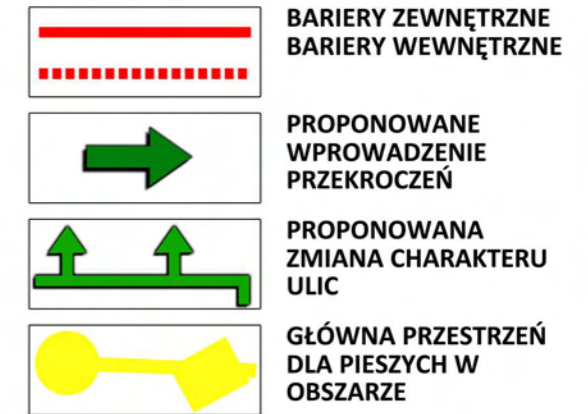


W STOSUNKU DO MODELU "2" DODATKOWO:

- 1 ZMIANA UKŁADU W PÓLNOCNEJ CZĘŚCI OBSZARU NA UKŁAD PĘTLOWY DAJĄCY MOŻLIWOŚĆ WYŁĄCZENIA LUB USPOKOJENIA RUCHU W REJONIE UL. ŻŁOTEJ I KREDYTOWEJ (LIKWIDACJA TRANZYTU NA WEWNĘTRZNYCH ULICACH)
- 2 KONIECZNOŚĆ SILNIEJSZEGO POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNEGO OBSZARU Z UL. MARSZAŁKOWSKĄ NA WYSOKOŚCI PLACU DĄBROWSKIEGO
- 3 PRZECIĘCIE NA UKŁADZIE LOKALNYM TRANZYTU POPRZECZNEGO DO UL. KRUCZEJ
- 4 WYDZIELENIE PASÓW DLA RUCHU ROWEROWEGO NA UL. KRUCZEJ

D.4 PROPONOWANE ZMIANY W KOMUNIKACJI KOŁOWEJ KORZYSTNE DLA RUCHU PIESZEGO

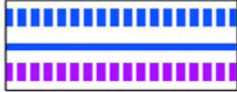





DOSTĘP DLA PIESZYCH

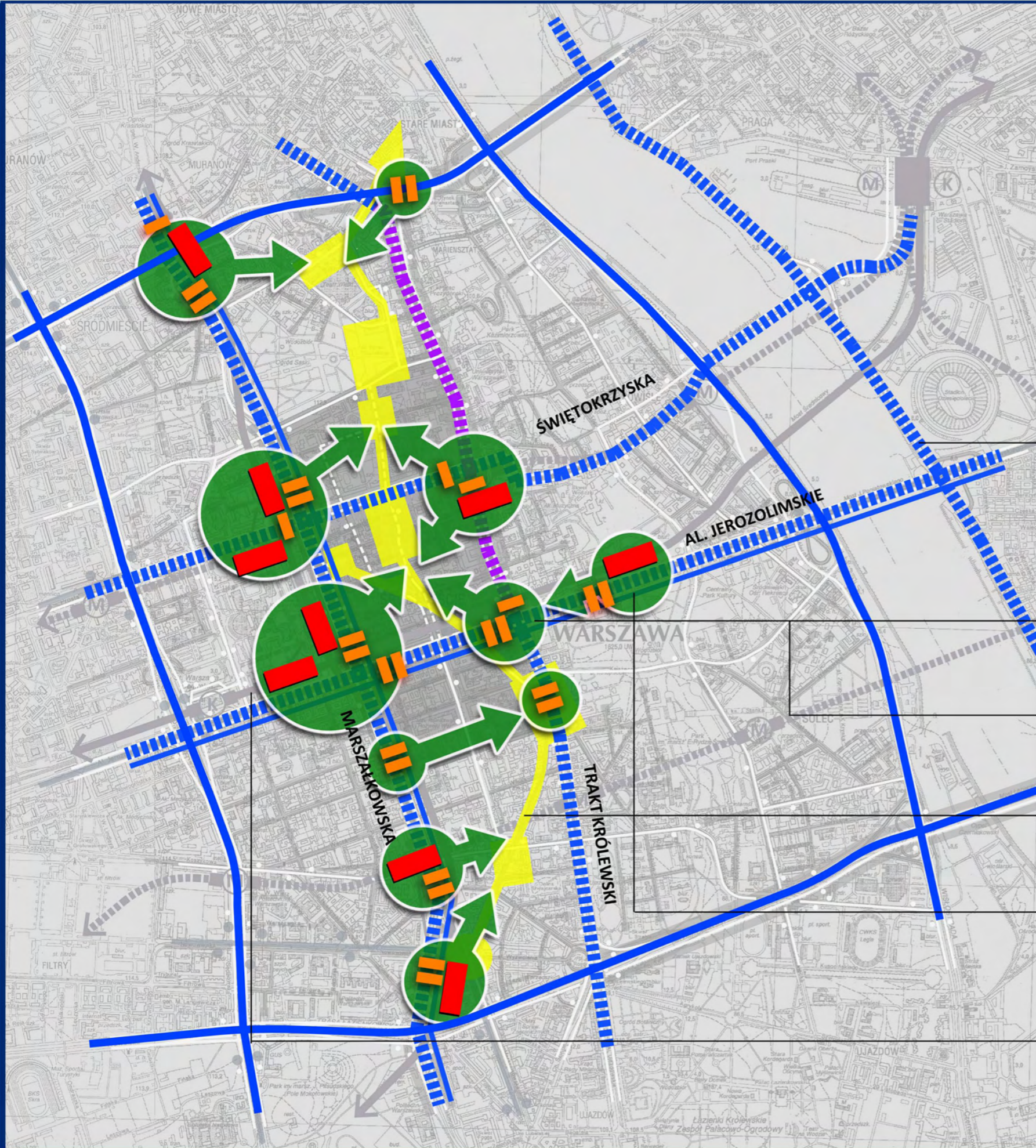


- **WPROWADZENIE DODATKOWYCH PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH NA:** MARSZAŁKOWSKIEJ (+ NOWE SKRZYŻOWANIE) I AL. JEROZOLIMSKICH - POPRAWA DOSTĘPNOŚCI OBSZARU DLA PIESZYCH
- **ZMIANA CHARAKTERU ULIC:** ŚWIĘTOKRZYSKIEJ I KRUCZEJ - UKSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI INTEGRUJĄCYCH, A NIE DZIELĄCYCH OBSZAR
- **PREFERENCJA DLA RUCHU PIESZEGO W SERCU OBSZARU - NA CIĄGU ULIC:** BRACKA - SZPITALNA - MAZOWIECKA / ZGODA / ŻŁOTA
- **WPROWADZENIE JEDNOLITEGO DESIGNU URBANISTYCZNEGO NA GŁÓWNYM CIĄGU** (INTEGRACJA PRZESTRZENI ULIC I PLACÓW NA CIĄGU - POMIMO RÓŻNEJ NA ODCINKACH ORGANIZACJI RUCHU)
- **ZMNIEJSZENIE ILOŚCI WJAZDÓW DO OBSZARU - USPOKOJENIE RUCHU**

D.5 PROPONOWANE ZMIANY W KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ KORZYSTNE DLA RUCHU PIESZEGO

POPRAWA KOM. PUBLICZNEJ

-  PROPONOWANE PASY DLA AUTOBUSÓW + TRAMWAJE
-  ULICE WYŁĄCZONE Z RUCHU INDYWIDUALNEGO
-  GŁÓWNA OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA W ŚRÓDMIEŚCIU
-  STACJE METRA, PRZYSTANKI AUTOBUSOWE I TRAMWAJOWE
-  SERCE UKŁADU - PREFERENCJA RUCHU PIESZEGO
-  ZGRUPOWANIA PRZYSTANKÓW - WEJŚCIA DO OBSZARU



- **WPROWADZENIE WYDZIELONYCH PASÓW DLA AUTOBUSÓW (LUB AUTOBUSOWO-TRAMWAJOWYCH) NA GŁÓWNYCH ULICACH SRÓDMIEJSKICH - ZIELONE ŚWIATŁO DLA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ**
- **ZGRUPOWANIE PRZYSTANKÓW - ŁATWIEJSZE PRZESIADKI I MOCNIEJSZE POŁĄCZENIE OBSZARU ZE STACJAMI METRA**
- **ZBLIŻENIE GRUP PRZYSTANKÓW DO OBSZARU - UKSZTAŁTOWANIA MIEJSC - WEJŚĆ ZAPRASZAJĄCYCH DO OBSZARU**
- **SPOTKANIE KIERUNKÓW WEJŚĆ W SERCU OBSZARU - NA CIĄGU ULIC BRACKA-SZPITALNA- MAZOWIECKA /ZGODA /ZŁOTA**
- **WŁĄCZENIE DO SYSTEMU WEJŚĆ OBSZARÓW SŁABO POWIĄZANYCH: MUZEUM NAR., PLACU 3 KRZYŻY, PLACU KONSTYTUCJI, PLACU BANKOWEGO**
- **WYKORZYSTANIE KOLEI JAKO MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI PUBL. - W OPARCIU O REWITALIZACJĘ DWORCÓW: POWIŚLE I ŚRÓDMIEŚCIE**

CHARAKTERYSTYKA OBSZARU – ATRAKCYJNY REJON ŚRÓDMIEŚCIA

Obszar położony pomiędzy ulicami: Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim i Hożą jest jednym z najatrakcyjniejszych rejonów Śródmieścia Warszawy, chętnie odwiedzany zarówno przez Warszawiaków jak i turystów.

Miejsca takie jak Nowy Świat w rejonie ul. Foksal, ul. Sienkiewicza na tyłach Pl. Powstańców Warszawy czy północna strona Pl. Trzech Krzyży to jedne z niewielu miejsc na mapie stolicy, które tętnią klubowym życiem 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, przyczyniając się tym samym do stałego wzrostu atrakcyjności warszawskiego Śródmieścia.

Liczne w tym rejonie urzędy i biura, sklepy, kina, kawiarnie i restauracje wpływają na intensywność miejskiego życia, zarówno codziennego jak i weekendowego.

Przyszły wizerunek tego śródmiejskiego obszaru powinien być dla Warszawiaków powodem do dumy.

PROBLEMY KOMUNIKACYJNE OBSZARU

W obszarze występuje jednak szereg problemów – w tym także (a może przede wszystkim) natury komunikacyjnej. Właściwie żadna grupa użytkowników obszaru nie może powiedzieć, że może się poruszać po nim w sposób wygodny.

Zakorkowane ulice – często uniemożliwiające dojazd do miejsca przeznaczenia i trudność ze znalezieniem wolnego miejsca parkingowego są zmorą dla kierowców.

Z kolei nieuporządkowane parkowanie zajmuje znaczną część chodników utrudniając pieszym swobodne poruszanie się, nie mówiąc już o osobach na wózkach inwalidzkich, czy prowadzących wózek z dzieckiem. Szerokie jezdnie – szczególnie na skrzyżowaniach, utrudniają ich przekraczanie.

Rozrzucenie przystanków komunikacji publicznej utrudnia przesiadki i zorientowanie się w przestrzeni, a brak preferencji dla tramwajów i autobusów powoduje, że nie są one atrakcyjnym środkiem komunikacji, stojąc w korkach na równi z prywatnymi autami.

I wreszcie – całkowity brak możliwości bezpiecznego poruszania się na rowerze w obszarze (oprócz odcinka wydzielonej ścieżki rowerowej po jednej stronie ul. Marszałkowskiej) powoduje, że ruch rowerowy w tym rejonie jest znikomy.

DOTYCHCZASOWE PODEJŚCIE DO KOMUNIKACJI W ŚRÓDMIEŚCIU

Wydaje się, że w dużej mierze przyczyną takiego stanu jest bardzo techniczne podejście do projektowania komunikacji w mieście w latach ubiegłych – tj.:

- dominacja w przestrzeni miejskiej jezdni i parkingów oderwanych od projektowania ulic i placów jako przestrzeni publicznej stanowiącej wspólne dobro dla wszystkich użytkowników,
- umożliwianie tranzytowych przejazdów przez centrum miasta zamiast konsekwentnego budowania obwodnic,
- brak reakcji na wzrastającą popularność poruszania się po mieście na rowerze - obecnie najbardziej ekologicznego i efektywnego środka transportu w centrach europejskich miast.

ZMIANY W MIEJSKIEJ POLITYCE KOMUNIKACYJNEJ – SZANSA DLA REWITALIZACJI

Widać już jednak wyraźną zmianę, a nawet całkowity zwrot, w polityce transportowej Warszawy wyrażonej w Studium m. st. Warszawy, Strategii Rozwoju m. st. Warszawy do 2020r. oraz projekcie Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015.

Dokumenty miejskie zakładają m. in. uspokojenie i ograniczenie ruchu kołowego w Śródmieściu (które powinno stać się „wizytówką miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi”), oparcie głównej komunikacji kołowej na systemie obwodnic oraz preferencje dla komunikacji publicznej.

Stwarza to dobre warunki dla demokratycznej rewitalizacji obszaru opracowania – ukształtowania, z udziałem dyskusji publicznej, takiej przestrzeni, z której wszyscy uczestnicy miejskiego życia będą mogli korzystać równie wygodnie i przyjemnie: zarówno kierowcy, jak i piesi, jak i rowerzyści.

PROPONOWANE PRZEKSZTAŁCENIA

RUCH KOŁOWY WEWNĄTRZ OBSZARU

Metodą dla osiągnięcia wysokiej jakości przestrzeni jest eliminacja z obszaru kołowego ruchu tranzytowego, czyli takiego, którego celem nie jest dojechanie do obszaru (do kawiarni, sklepu, biura, domu), lecz tylko przejechanie przez obszar bez zatrzymywania się w nim.

Takim dosyć intensywnie wykorzystywanym przejazdem tranzytowym jest ciąg ulic Kruczej – Szpitalnej – Mazowieckiej oraz Kredytowej – Jasnej i Brackiej, stanowiący rodzaj objazdu odcinka Traktu Królewskiego – zamkniętego od niedawna dla ruchu prywatnych samochodów (świadczą o tym badania ruchu i obserwacje ruchu prowadzone w obszarze).

Przecięcie tranzytu na ciągu ww. ulic ograniczy ruch w obszarze do ruchu docelowego – lokalnego oraz stworzy możliwość uspokojenia ruchu w obszarze, korzystnego dla wszystkich uczestników ruchu – kierowców, pieszych, rowerzystów.

W części D opracowania: Wstępne wnioski i wytyczne, zaproponowano 3 podstawowe warianty uspokojenia ruchu w obszarze.

RUCH KOŁOWY NA DUŻYCH ULICACH – ROLA KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ

Zmniejszenie ruchu na dużych ulicach (a tym samym dogodniejsza obsługa obszaru) będzie możliwe dzięki konsekwentnej realizacji inwestycji ogólnomiejskich – takich jak budowa obwodnic, ale także dzięki wyraźnym preferencjom dla komunikacji publicznej – realnemu wydzieleniu pasów dla autobusów, dostosowaniu sygnalizacji na skrzyżowaniach do tramwajów, zgrupowaniu przystanków itp.

PIESI I PARKOWANIE

Parkowanie w ulicach wymaga zdecydowanego uporządkowania – nadania wyraźnej formy – umożliwi to poszerzenie strefy dla pieszych i usunięcie kolizji z ruchem pieszym, czyli miejsc gdzie trudno przejść ze względu na – często bezładnie – parkujące samochody.

Niezbędna w dalszej perspektywie będzie także realizacja parkingów podziemnych, która stworzy szanse uwolnienia od substandardowego parkowania szczególnie

wartościowych przestrzeni publicznych – takich jak place: Trzech Krzyży i Powstańców Warszawy, a także plac na ul. Mysiej, plac na ul. Brackiej przy Smyku itd.

RUCH ROWEROWY

Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań przyjaznych dla ruchu rowerowego – czy to w formie wydzielonych ścieżek, czy jednokierunkowych pasów rowerowych na jezdniach, czy w ramach odnoszących ostatnio sukcesy w zachodniej Europie rozwiązań typu shared space (czyli takich, w których zmierza się do kształtowania jednej wspólnej przestrzeni dla wszystkich użytkowników ruchu).

Ważne jest przy tym zrealizowanie spójnego systemu, który zapewni bezpieczne poruszanie się na rowerze i jego połączenie z otaczającymi obszar ulicami.

Należy także wprowadzić stojaki dla rowerów (i skuterów) jako element miejsc parkingowych.

PODSUMOWANIE – PRZESTRZEŃ DLA WSZYSTKICH: CEL I ŚRODKI REWITALIZACJI OBSZARU

Celem działań podejmowanych przy rewitalizacji obszaru jest przede wszystkim ukształtowanie przestrzeni publicznej przyjaznej dla ludzi, sprzyjającej pozytywnej koegzystencji wszystkich uczestników miejskiego życia – kierowców, pieszych i rowerzystów.

Środkiem do jego osiągnięcia jest zrównoważony rozwój obszaru, osiągniany poprzez:

- **uspokojenie ruchu** (w tym ograniczenie podróży samochodem do tych, które rzeczywiście zmierzają do obszaru, a nie tylko przez niego przejeżdżają i kształtowanie dopuszczalnej prędkości na poziomie bezpiecznym dla wszystkich użytkowników tak ruchliwego miejsca),
- **poprawę parkowania** i racjonalną dyspozycję miejsc parkingowych,
- **poprawę sytuacji pieszych** – poszerzenie i poprawę bezpieczeństwa przestrzeni ruchu,
- **preferencje dla komunikacji publicznej,**
- **dopuszczenie ruchu rowerowego** do równego korzystania z przestrzeni.