



**Koncepcja komunikacyjno – architektoniczna
zagospodarowania korytarza**

ul. Marszałkowskiej

**na odcinku od ul. Królewskiej do ul. Piękiej
oraz korytarza**

al. Jerozolimskich

**na odcinku od ul. Emilii Plater do ul. Kruczej
w Warszawie**

Dawos sp. z o.o.

Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy

Warszawa, listopad/grudzień 2016

**Koncepcja komunikacyjno – architektoniczna
zagospodarowania korytarza**

ul. Marszałkowskiej

na odcinku od ul. Królewskiej do ul. Pięknej

oraz korytarza

al. Jerozolimskich

na odcinku od ul. Emilii Plater do ul. Kruczej

w Warszawie



ZAMAWIAJĄCY:

Biuro Drogownictwa i Komunikacji

Miasto Stołeczne Warszawa

WYKONAWCA:

DAWOS Sp. z o.o.

Warszawa, listopad/grudzień 2016



ZESPÓŁ AUTORSKI:

dr hab. arch. Krzysztof Domaradzki

arch. Katarzyna Bazylewicz - Maj

arch. Marek Sawicki

arch. Bartłomiej Gajewski

mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz

arch. Piotr Jeleń

arch. Ewelina Maciak

arch. Piotr Sawicki

arch. Rafał Wysocki

wizualizacje:

arch. Jan Biernawski



1. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest określenie zakresu przekształceń korytarzy ul. Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich, służących poprawie ich walorów użytkowych dla niezmotywowanych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów) oraz poprawie jakości przestrzeni publicznej. Przekształcenia przestrzeni zgodnie z polityką transportową mają służyć wzmocnieniu roli komunikacji publicznej - zachęceniu podróżujących do rezygnowania z korzystania z samochodów, preferowania podróży transportem publicznym oraz zwiększeniu ruchu rowerowego i pieszego w strefie śródmiejskiej.

Działania te wpisują się w konsultowaną obecnie Warszawską Politykę Mobilności a także są zgodne z oczekiwaniami mieszkańców wyrażonymi w projektach zgłoszonych w ramach budżetu partycypacyjnego w latach 2015, 2016 i 2017.

2. OBSZAR OBJĘTY OPRACOWANIEM

Koncepcja obejmuje następujące obszary:

- **ul. Marszałkowską** – pas drogowy na odcinku od ul. Królewskiej (wraz ze skrzyżowaniem) do północnej granicy pasa drogowego ul. Pięknej (pl. Konstytucji);
- **al. Jerozolimskie** – pas drogowy na odcinku od ul. Emilii Plater (wraz ze skrzyżowaniem) do zachodniej granicy pasa drogowego ul. Kruczej;
- **Rondo Dmowskiego** – pas drogowy wyznaczony przez ulice Marszałkowską i al. Jerozolimskie wraz z aneksami przestrzeni publicznych przylegających do ronda.

Przy opracowaniu koncepcji uwzględniono zasady zagospodarowania terenów przylegających do ciągów ulic Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich wynikające z opracowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, warunków ochrony konserwatorskiej, koncepcji architektonicznych i urbanistycznych, zobowiązań formalno - prawnych oraz propozycji autorskich. Na rysunkach wskazane zostały linie rozgraniczające planowanej zabudowy wyznaczone w obowiązujących planach miejscowych i planach projektowanych oraz alternatywne propozycje rozwiązań przestrzennych.

Proponowane przekształcenia obszaru Ronda Dmowskiego uwzględniają:

- docelową przebudowę na skrzyżowanie

- oraz doraźną przebudowę istniejącego skrzyżowania z wyspą centralną, obejmującą realizację przejść dla pieszych w poziomie terenu bez znaczących zmian w geometrii skrzyżowania (realizacja naziemnych przejść jest zmianą oczekiwaną przez mieszkańców - wynika ona między innymi z postulatów zgłaszanych do budżetu obywatelskiego).

3. ANALIZA DOTYCHCZASOWYCH OPRACOWAŃ

3.1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.



Ilustracja 1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy – rysunek Nr 14 Kierunki zagospodarowanie przestrzennego - Struktura funkcjonalno-przestrzenna

Zgodnie z ustaleniami Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy cały obszar objęty opracowaniem znajduje się w strefie śródmieścia funkcjonalnego, w ramach wyodrębnionego obszaru centrum miasta.

Sporządzone koncepcje wpisują się w założenia przewidziane w Studium Miasta dla strefy śródmiejskiej:

- obniżenie kategorii ulic i nie powiększanie przepustowości ulic i skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu i ograniczenia penetracji strefy przez ruch samochodowy;
- priorytet dla ruchu pieszego, rowerowego i obsługi strefy transportem publicznym;
- tworzenie rozwiązań przyjaznych dla osób starszych i niepełnosprawnych;
- podwyższanie standardu zagospodarowania lokalnych ulic i placów między innymi poprzez wprowadzanie zieleni urządzonej, małej architektury, oświetlenia;

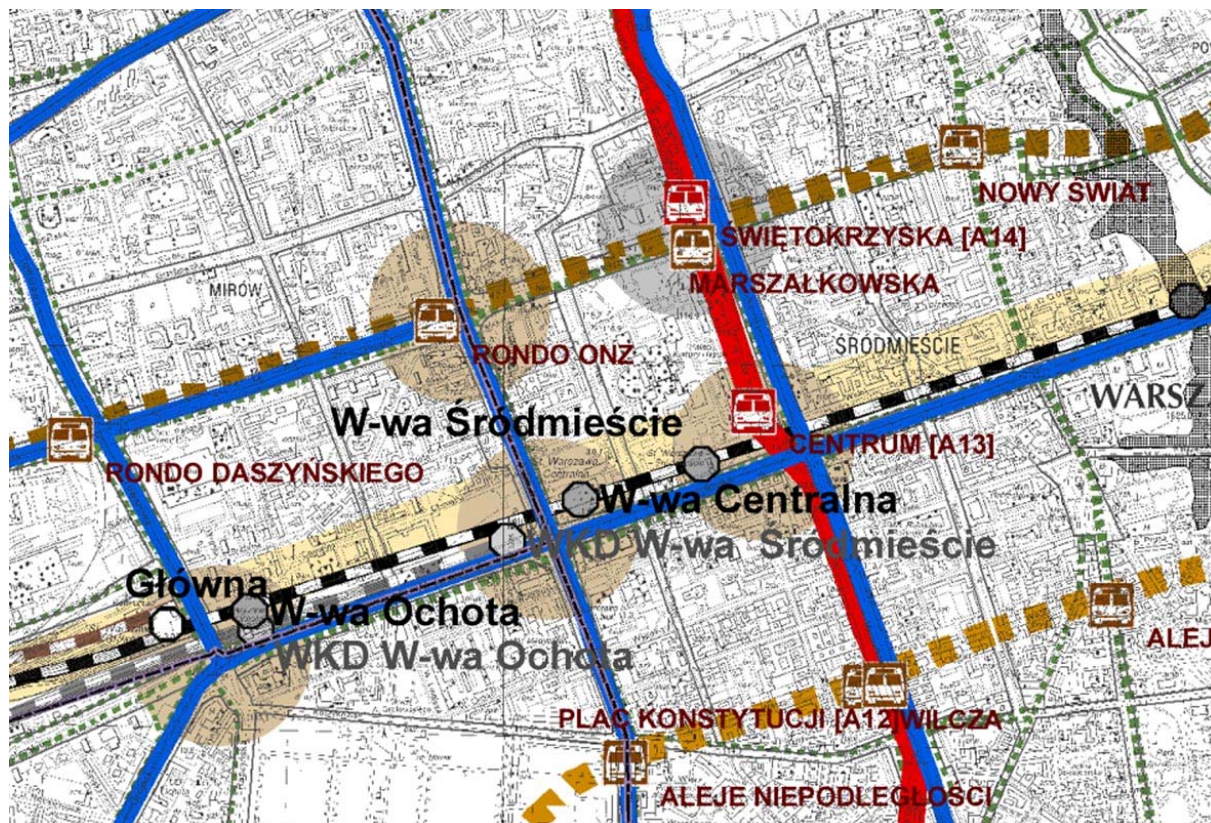
- rewaloryzacja, ochrona i modernizacja wartościowej zieleni, parków, cennych drzew, z zaleceniem adaptacji na ogólnodostępną zielenią urządzonej;
- intensyfikacja zainwestowania, przy równoczesnym zachowaniu i ochronie istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz ogólnodostępnej zieleni urządzonej, w tym zieleni na terenie osiedli mieszkaniowych
- priorytet dla lokalizowania usług, co najmniej w parterach budynków, szczególnie w ciągach wielofunkcyjnych i wokół placów;
- ochrona istniejącej i wprowadzenie nowej zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym, w tym zieleni towarzyszącej ulicom i placom.

Głównymi elementami kształtującymi strukturę przestrzenną i krajobraz miasta na obszarze opracowania są centrum miasta oraz układ głównych przestrzeni publicznych i głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym: ul. Marszałkowska, al. Jerozolimskie, al. Jana Pawła II, ul. Emilii Plater, ul. Świętokrzyska ul. Krucza, ul. Piękna, ul. Koszykowa, ul. Królewska i ul. Grzybowska.



*Ilustracja 2. Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy – rysunek Nr 17
Kierunki zagospodarowanie przestrzennego - Układ drogowo - uliczny (klasyfikacja)*

Studium określa klasyfikację dróg publicznych - na obszarach śródmiejskich wyznaczone zostały drogi klasy zbiorczej: ul. Marszałkowska, al. Jerozolimskie, al. Jana Pawła II, ul. Emilii Plater, ul. Świętokrzyska ul. Krucza, ul. Szpitalna, ul. Piękna, ul. Koszykowa, ul. Królewska i ul. Grzybowska.



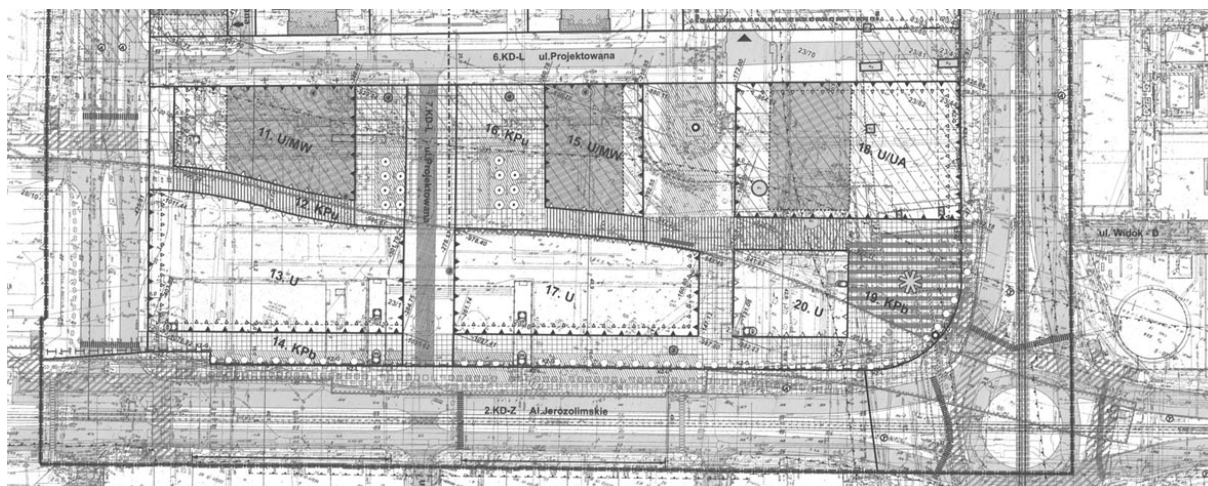
Ilustracja 3. Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy – rysunek Nr 18
Kierunki zagospodarowanie przestrzennego - Komunikacja zbiorowa

W Studium Miasta wskazane zostały ważniejsze węzły przesiadkowe komunikacji publicznej w rejonie skrzyżowań: al. Jerozolimskich z ul. Marszałkowską (stacja metra "Centrum" i dworzec Warszawa Śródmieście), al. Jerozolimskich z al. Jana Pawła (dworzec Warszawa Centralna), ul. Marszałkowskiej z ul. Świętokrzyską (stacja metra "Świętokrzyska" dla I i II linii metra).

3.2. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie (MPPPiSR; plan obowiązujący).

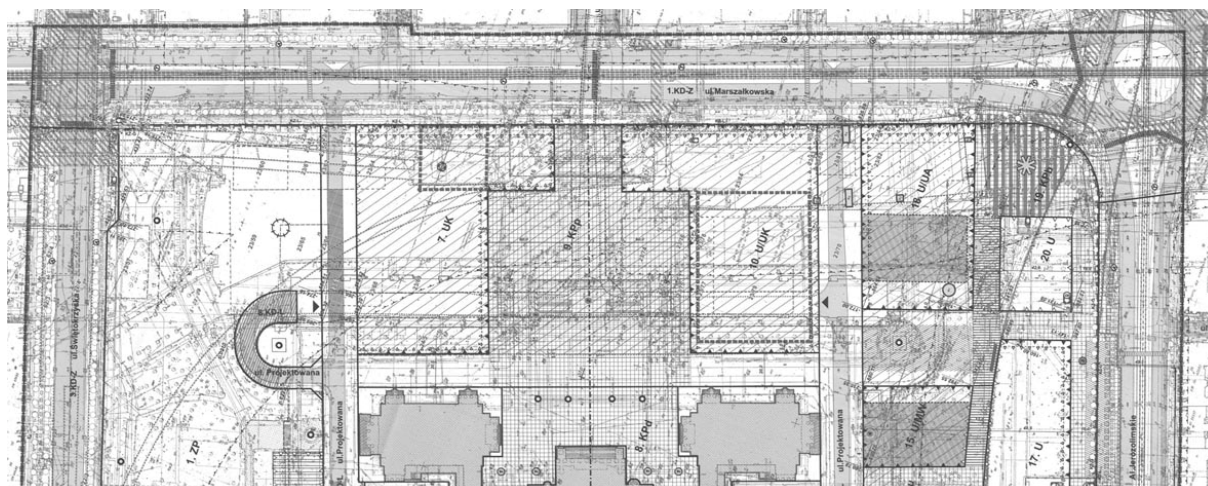
Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki został przyjęty Uchwałą Rady m.st. Warszawy Nr XCIV/2749/2010 z dnia 09 listopada 2010 r. (Dz. U. Woj. Mazow. nr 201 z dnia 4.12.2010 poz. 5774).

Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki obejmuje tereny al. Jerozolimskich na odcinku od ul. Emilii Plater do Ronda Dmowskiego, tereny projektowanej zabudowy po północnej stronie al. Jerozolimskich, tereny ul. Marszałkowskiej na odcinku od ul. Świętokrzyskiej do Ronda Dmowskiego oraz tereny projektowanej zabudowy po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej wraz z placem Defilad.



Ilustracja 4. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – korytarz al. Jerozolimskich wraz z terenami otaczającymi po stronie północnej alej.

W planie miejscowym wyznaczone zostały linie rozgraniczające północnej pierzei al. Jerozolimskich oraz linie rozgraniczające zielonego pasażu pieszego przewidzianego do zrealizowania nad dworcem Warszawa Śródmieście po północnej stronie ulicy. W koncepcji uwzględnione zostały wyznaczone granice pasa drogowego. Zaproponowano również niewielkie korekty układu przestrzennego przyszłej zabudowy otoczenia PKiN, zmierzające do wyeksponowania pawilonów wejściowych i placu wejściowego do dworca Warszawa Śródmieście oraz poprawy proporcji przestrzeni placu przy wejściu do stacji metra „Centrum”. Ze względu na istniejące zagospodarowanie (3 rzędy schodów) proponuje się, aby projektowana ulica na przedłużeniu ul. Pankiewicza miała charakter pieszey.

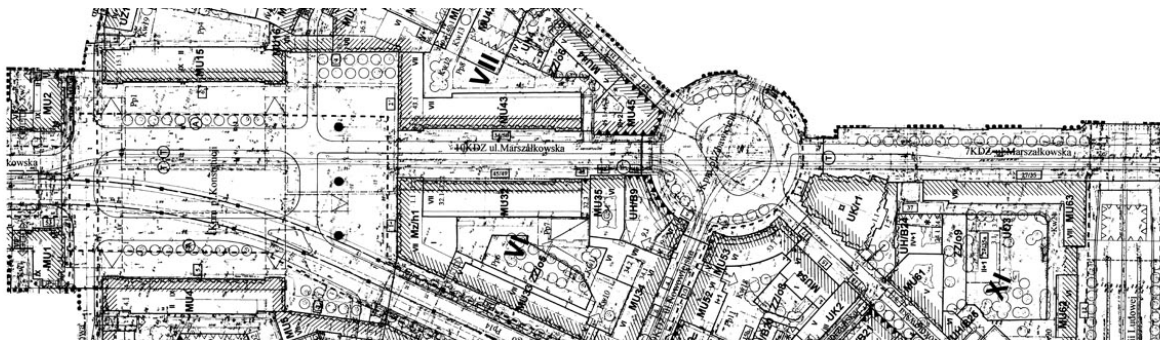


Ilustracja 5. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – korytarz ul. Marszałkowskiej wraz z terenami otaczającymi po stronie zachodniej ulicy.

W planie miejscowym wyznaczone zostały linie rozgraniczające zachodniej pierzei ul. Marszałkowskiej oraz linie rozgraniczające Placu Defilad. W koncepcji uwzględnione zostały wyznaczone granice pasa drogowego oraz realizacja dodatkowych skrzyżowań ul. Marszałkowskiej z projektowanymi ulicami lokalnymi.

3.3. Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu stacji metra „Politechnika” (Dawos sp. z o.o.; plan obowiązujący).

Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu stacji metra „Politechnika” został przyjęty Uchwałą Rady Gminy Warszawa-Centrum Nr 495/XXXVI/00 z dnia 28 sierpnia 2000 r. (Dz. U. Woj. Mazow. nr 134 z dnia 9.11.2000 r. poz. 1276).

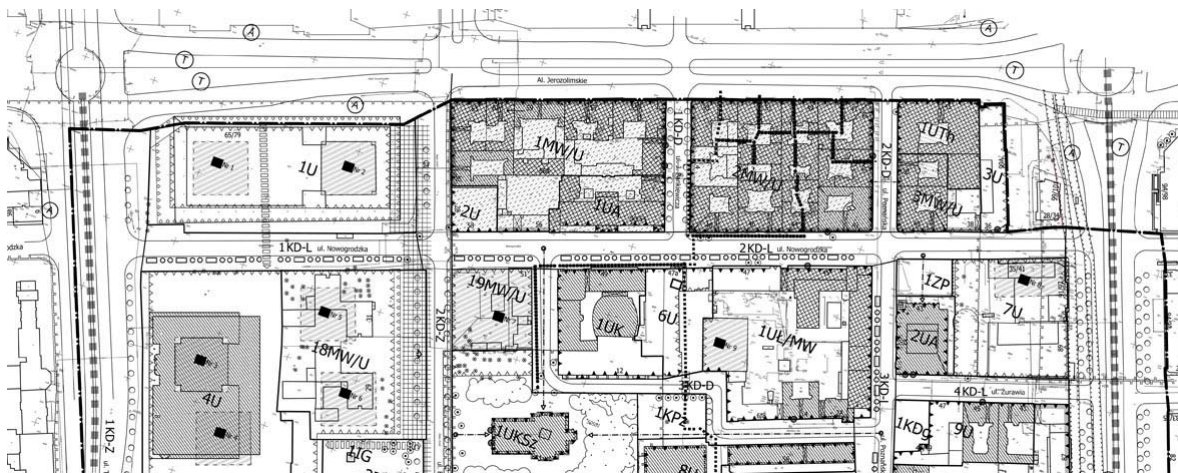


Ilustracja 6. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu stacji metra „Politechnika” – korytarz ul. Marszałkowskiej i pl. Konstytucji po południowej stronie obszaru opracowania koncepcji.

W planie miejscowym wyznaczone zostały linie rozgraniczające pl. Konstytucji i wlotów ulic Koszykowej i Pięknej. Linie rozgraniczające są zgodne z istniejącą zabudową. Przewidywana jest docelowa realizacja brakującej stacji I linii metra w rejonie pl. Konstytucji i ul. Pięknej wraz z układem wyjść ze stacji - przejść podziemnych pod placem.

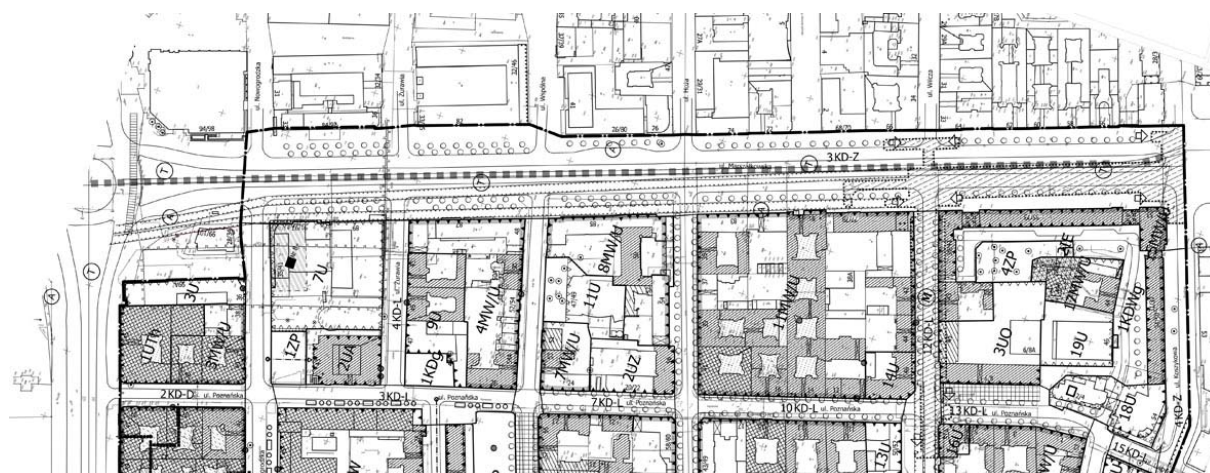
3.4. Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Południowego w rejonie ul. Poznańskiej (Studio KA, projekt planu).

Projekt planu przygotowany do uchwalenia.



Ilustracja 7. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Południowego w rejonie ul. Poznańskiej tereny zabudowy po stronie południowej al. Jerozolimskich.

Plan miejscowy nie obejmuje korytarza al. Jerozolimskich. W planie wyznaczona została południowa linia rozgraniczająca al. Jerozolimskich zgodnie z istniejącą zabudową.

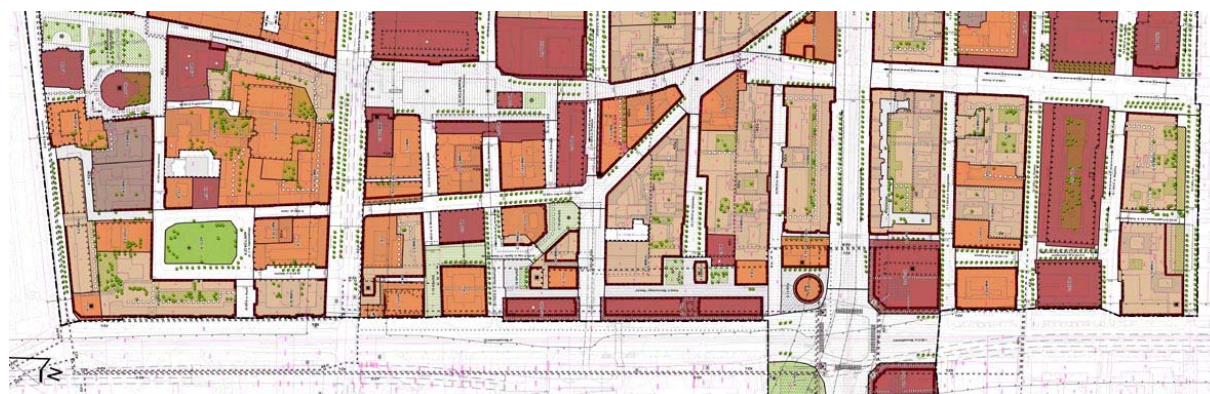


Ilustracja 8. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Południowego w rejonie ul. Poznańskiej – korytarz ul. Marszałkowskiej wraz z terenami otaczającymi po stronie zachodniej ulicy.

Plan miejscowy obejmuje korytarz ul. Marszałkowskiej od ul. Nowogrodzkiej do ul. Piękną. W planie wyznaczona została zachodnia i wschodnia linia rozgraniczająca ul. Marszałkowskiej zgodnie z istniejącą zabudową. Przewidywana jest docelowa realizacja brakującej stacji I linii metra w rejonie pl. Konstytucji – pomiędzy ul. Wilczą i ul. Piękną wraz z układem wyjść ze stacji - przejść podziemnych pod placem i w przestrzeni chodników ul. Marszałkowskiej. Brak jest dokładniejszych projektów planowanej stacji metra.

3.5. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego okolic tzw. Ściany Wschodniej (MPPPiSR, projekt planu).

Projekt planu po pierwszym wyłożeniu do publicznego wglądu.



Ilustracja 9. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego okolic tzw. Ściany Wschodniej – korytarz ul. Marszałkowskiej wraz z terenami otaczającymi po stronie zachodniej ulicy.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego okolic tzw. Ściany Wschodniej obejmuje tereny al. Jerozolimskich na odcinku od Ronda Dmowskiego do ul. Nowy Świat, tereny zabudowy po północnej i południowej stronie al. Jerozolimskich, tereny ul. Marszałkowskiej na odcinku Ronda Dmowskiego (od ul. Widok do ul. Nowogrodzkiej) oraz tereny zabudowy

po wschodniej stronie ul. Marszałkowskiej od ul. Królewskiej do ul. Hożej. Plan proponuje ukształtowanie przestrzeni Ronda Dmowskiego.

3.6. Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu placu Grzybowskiego (Dawos sp. z o.o.; projekt planu).

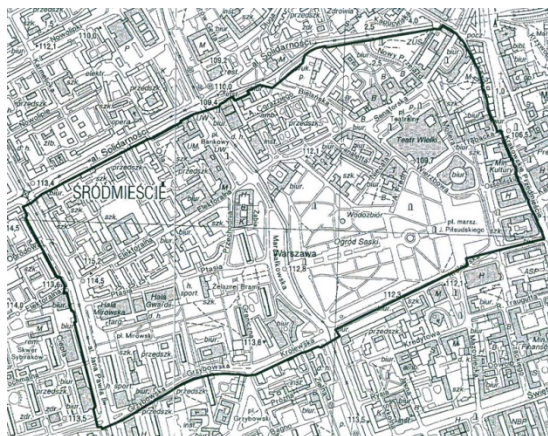
Projekt planu w uzgodnieniach.



Plan miejscowy obejmuje korytarz ul. Marszałkowskiej od ul. Królewskiej do ul. Świętokrzyskiej. W planie zaprojektowana została zachodnia pierzeja zabudowy ul. Marszałkowskiej oraz wyznaczona została wschodnia linia rozgraniczająca ul. Marszałkowskiej zgodnie z istniejącą zabudową. Przestrzeń ul. Marszałkowskiej została potraktowana jako zielona aleja ze szpalerami drzew po obu stronach jezdni. W koncepcji uwzględnione zostały wyznaczone granice pasa drogowego oraz realizacja dodatkowych skrzyżowań ul. Marszałkowskiej z projektowanymi ulicami lokalnymi.

3.7. Miejsowy plan zagospodarowania przestrzennego Osi Saskiej (MPPPiSR; studia i analizy do planu).

Projekt planu w trakcie opracowania analiz i koncepcji planu.



Ilustracja 10. Granice obszaru objętego opracowaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Osi Saskiej

W ramach prac planistycznych przewidywane jest:

- zachowanie Ogrodu Saskiego oraz wejścia do ogrodu od strony skrzyżowania ul. Marszałkowskiej i ul. Królewskiej,
- rozwiązanie układu linii tramwajowej i jezdni ul. Marszałkowskiej, połączenie jezdni po zachodniej stronie linii tramwajowej;
- realizacja przejścia dla pieszych na wysokości Osi Saskiej.

3.8. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy (Biuro Planowania Rozwoju Warszawy; 2014)

Opracowanie stanowi wytyczne programowe dla przekształceń ulic w rejonie ścisłego Centrum Miasta, a w szczególności dla korytarza ul. Marszałkowskiej i korytarza al. Jerozolimskich.



Ilustracja 11. Fragment rysunku Założeń do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy – obszar al. Jerozolimskich



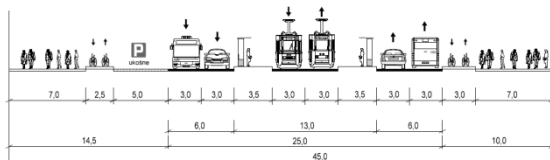
Ilustracja 12. Fragment rysunku Założeń do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy – obszar ul. Marszałkowskiej

ISTN.	PROJ.	ISTN.	PROJ.
	RUCH JEDNOKIERUNKOWY		CIĄGI PIESZE NEZALEŻNE OD ULIC
	NOWE RELACJE NA SKRZYŻOWANIACH		PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH W POZOME TERENU
	SYGNALIZACJA ŚWIETLNA		PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH POZIOME
	TRASY TRAMWAJOWE		PROJEKTOWANE POŁĄCZENIE POZIOME STACJI METRA "CENTRUM", ŚWICKA ŚRODMIEŚCIE - ŚWICKA WARSZAWA CENTRALNA
	TRASY AUTOBUSOWE		WEJŚCIA DO PRZEJŚĆ POZIOMYCH
	BUS-PASY		PRZEJŚCIA PRZEZ PERSON ŚRODKOWY PRP WARSZAWA ŚRODMIEŚCIE NA PERSON PRP WARSZAWA CENTRALNA
	TOROWISKO TRAMWAJOWO-AUTOBUSOWE		DROGA ROZOWEROWA DWUKIERUNKOWA
	PRZYSTANKI TRAMWAJOWE		DROGA ROZOWEROWA JEDNOKIERUNKOWA
	PRZYSTANKI AUTOBUSOWE		STACJE ROZWERU MIEJSKIEGO
	PĘTLE AUTOBUSOWE		NUMER PRZEKROJU (Zapętki nr 1 w tabelce)
	WEJŚCIA DO STACJI METRA		GRANICA TERENU OBIĘTEGO PLANEM - PLANU UCHWAŁONE
	STREFA RUCHU USPOKOJONEGO Z OGRANICZENIEM DO 30 km/h		GRANICA OBSZARU OPRACOWANIA

Ilustracja 13. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - objaśnienia oznaczeń

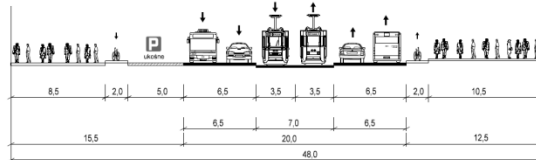
Proponowane przekształcenia przekroju al. Jerozolimskich:

Przekrój nr 20
Al. Jerozolimskie
odc. ul. Poznańska - ul. Marszałkowska



Ilustracja 14. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju zachodniego odcinka al. Jerozolimskich

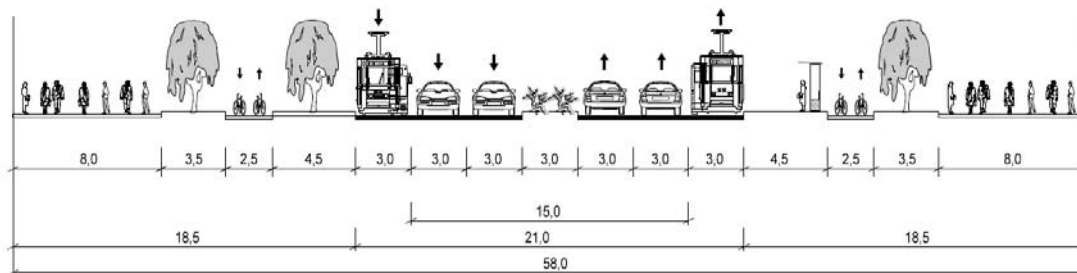
Przekrój nr 21
Al. Jerozolimskie
odc. ul. Marszałkowska - ul. Krucza



Ilustracja 15. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju wschodniego odcinka al. Jerozolimskich

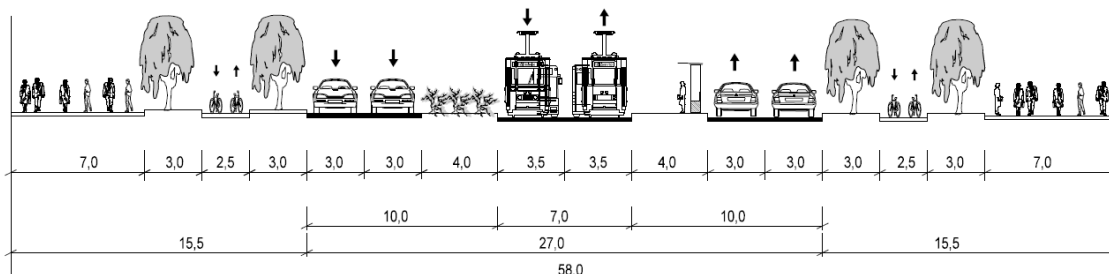
Proponowane przekształcenia przekroju ul. Marszałkowskiej:

ul. Marszałkowska odc. ul. Wilcza - ul. Hoża
Wariant 1



Ilustracja 16. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju ul. Marszałkowskiej – wariant ze zwężeniem jezdni i z przebudową linii tramwajowej

ul. Marszałkowska odc. ul. Wilcza - ul. Hoża
Wariant 2

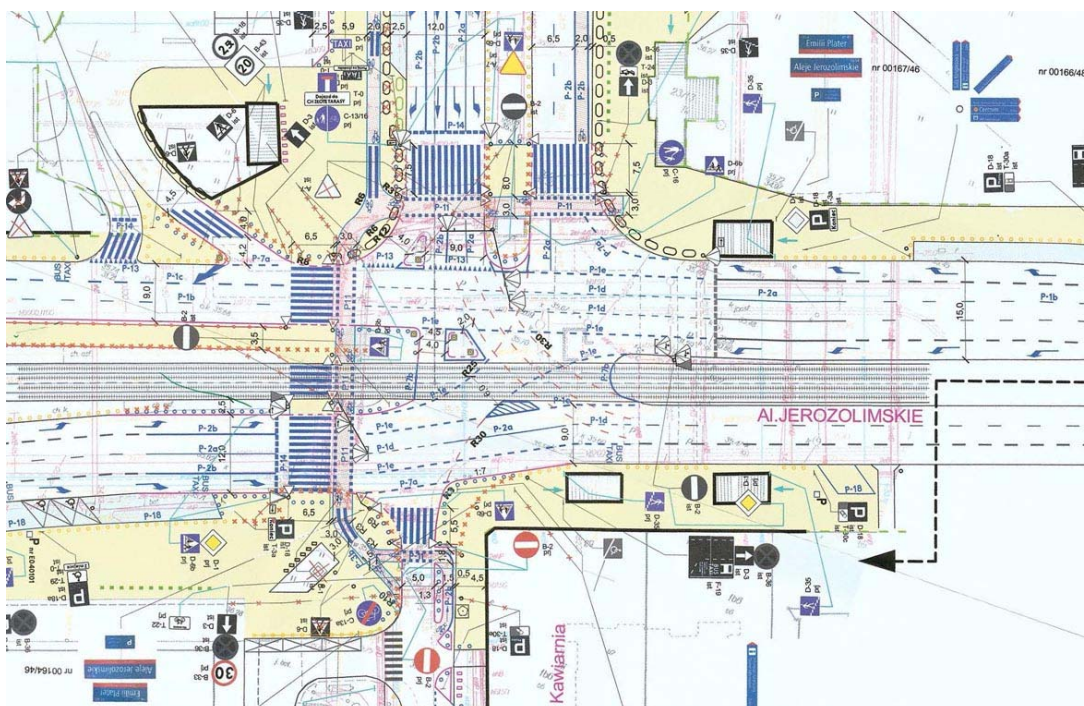


Ilustracja 17. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju ul. Marszałkowskiej – wariant ze zwężeniem jezdni i zachowaniem linii tramwajowej w osi ulicy.

3.9. Inwentaryzacja parkingów w obszarze Śródmieścia Funkcjonalnego (SITK RP Oddział w Warszawie; 2008)

W opracowaniu zostały wskazane istniejące parkingi wielopoziomowe, parkingi podziemne i place parkingowe na obszarze Śródmieścia, w tym w rejonie ul. Marszałkowskiej, w szczególności: parking wielopoziomowy Orbisu przy ul. Parkingowej, parking na pl. Konstytucji, parkingi na pl. Defilad i parking podziemny przy stacji metra „Centrum” oraz parking w pasie terenu pomiędzy ul. Marszałkowską i ul. Zielną.

3.10. Projekt przebudowy skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Emilii Plater (Komprojekt SC; 2016).



Ilustracja 18. Fragment planu sytuacyjnego oznakowania¹

Zgodnie z projektem są obecnie realizowane przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów:

- przez al. Jerozolimskie - po zachodniej stronie skrzyżowania
- oraz przez ul. Emilii Plater – po południowej stronie skrzyżowania.

Zachowany został generalny układ istniejącego skrzyżowania oraz układ istniejących przejść podziemnych.

Realizacja przejść dla pieszych została uwzględniona w koncepcji przebudowy al. Jerozolimskich. W stosunku do projektu w koncepcji zaproponowano również docelową realizację przejścia dla pieszych przez al. Jerozolimskie po wschodniej stronie skrzyżowania.

¹ Realizację przebudowy skrzyżowania, w tym budowę przejść dla pieszych realizuje obecnie Zarząd Dróg Miejskich.

3.11. Inne projekty opracowania i studia wykorzystywane przy opracowywaniu koncepcji:

- Uwarunkowania komunikacyjne obsługi obszaru śródmiejskiego Warszawy (Biuro Inżynierii Transportu - Pracownia Projektowa Cejrowski & Krych; 2007)
- Studium koncepcyjne rozwiązania komunikacyjnego ciągu ulic: Emilii Plater Noakowskiego (TRANSEKO; 2007)
- Analiza układu komunikacyjnego i możliwości jego przekształceń dla obszaru położonego pomiędzy ulicami: Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim oraz Hożą (Dawos sp. z o.o.; 2008)
- Studium koncepcyjne układu komunikacyjnego rejonu Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie (TRANSEKO; 2008)
- Studium komunikacyjne Śródmieścia Warszawy w związku z planowanymi zmianami zagospodarowania przestrzennego (TRANSEKO; 2009r.)
- Zasady dostępności centralnych obszarów Warszawy dla komunikacji indywidualnej (Transprojekt Gdański; 2011r.)
- Strategia rozwoju transportu systemu transportu pieszego (TRANSEKO; 2011)
- Koncepcja rozwiązania ruchu rowerowego w centralnym obszarze Warszawy w związku z uruchomieniem Systemu Roweru Publicznego wraz z wytycznymi do projektów organizacji ruchu (Transprojekt Gdański; 2012)

3.12. Konkurs na projekt modernizacji Rotundy - Changing The Face 2013 Rotunda Warsaw (Gowin & Siuta - projekt konkursowy 2013, projekt budowlany 2016).

Modernizacja pawilonu Rotundy z zachowaniem charakterystycznej bryły budynku, konstrukcji zadaszenia oraz szklanego wystroju elewacji. W ramach przebudowy zrealizowane zostanie uporządkowanie przestrzeni placu, wymiana nawierzchni w bezpośrednim otoczeniu rotundy, realizacja fontanny oraz realizacja amfiteatralnych tarasowych stopni do kondygnacji podziemnej pawilonu od strony wylotu Pasażu Wiecha.



Ilustracja 19. Projekt przebudowy pawilonu Rotundy przy Rondzie Dmowskiego.

3.13. Projekty zgłoszone do budżetu partycypacyjnego dla dzielnicy Śródmieście

W ramach projektów zgłaszanych do budżetu partycypacyjnego w kolejnych edycjach 2015, 2016, 2017 mieszkańcy wyrazili swoje oczekiwania zmierzające do usprawnienia obsługi ruchem pieszym i rowerowym obszarów śródmiejskich, zwiększenia ilości terenów zieleni oraz poprawy jakości wyposażenia przestrzeni, również w rejonach al. Jerozolimskich, ul. Marszałkowskiej i Ronda Dmowskiego.

Realizowane projekty na lata 2015 i 2016:

- **Kontrapasy rowerowe - ulice: Zakroczymska, Podwale, Oboźna, Widok, Nowogrodzka, E. Plater, Poznańska, Hoża, Polna, Mokotowska, Koszykowa***

Opis: Dopuszczenie ruchu rowerowego "pod prąd" na 11 ulicach lokalnych (razem ok. 4 km) dla ułatwienia poruszania się po Śródmieściu rowerem.

Stan realizacji: Zrealizowano: ul. Oboźna, ul. Zakroczymska, ul. Podwale oraz ul. Polna (Zarząd Dróg Miejskich). W realizacji: ul. Koszykowa – projekty kontra pasa na Koszykowej oraz strefy ruchu uspokojonego w trakcie realizacji. Do końca 2016 r. wprowadzone zostaną organizacje ruchu dopuszczające ruch rowerowy pod prąd na ul.: Mokotowskiej, Nowogrodzkiej, E. Plater, Poznańskiej, Polnej i Hożej. Odstąpiono od realizacji projektu dot. ul. Widok z uwagi na konieczność zmian kierunków ruchu na tej ulicy spowodowanych budową nowych budynków. Ruch pod prąd będzie dopuszczany przez Inżyniera Ruchu w rozwiązaniach czasowych organizacji ruchu.

- **Wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ul. Wł. Andersa na pl. Bankowym**

Opis: Wyznaczenie naziemnego przejścia dla pieszych po północnej stronie pl. Bankowego przez jezdnię ul. Andersa (przy kinie Muranów).

Stan realizacji: Przejście dla pieszych już funkcjonuje.

- **Stoliki miejskie**

Opis: Stoliki ustawione na skwerkach i traktach przejściowych - przed PKiN. Mają zachęcać do odpoczynku, kontaktów towarzyskich, nie zmuszają do wydatku na gastronomię.

Stan realizacji: Projekt zrealizowany - zakupionych zostało 20 stolików i 80 krzeseł, meble stoją na placu Defilad.

- **Skwer Aktywności Miejskich przy Marszałkowskiej**

Opis: Projekt zakłada urządzenie przestrzeni rekreacyjnej dostosowanej do różnych form aktywności fizycznej w miejscu po byłych pawilonach między ulicami Zielną, Królewską i Marszałkowską

Stan realizacji: Został opracowany wstępny raport z przebiegu konsultacji społecznych. Z uwagi na powstanie nowych roszczeń do terenu, na którym zlokalizowany ma być projekt, wstrzymano zlecenie dokumentacji i realizację projektu.

- **Królewska i Grzybowska przyjazna dla wszystkich**

Opis Projekt zakłada przemianę ul. Królewskiej i Grzybowskiej, między Marszałkowską i al. Jana Pawła II. Na całej ulicy pojawią się nowe drzewa i zieleń, ławki i stojaki



rowerowe, wyremontowane zostaną chodniki, powstanie też pas dla autobusów i rowerów.

Stan realizacji: W kwietniu 2016 r. rozstrzygnięto przetarg na dokumentację projektową i podpisano umowę, z termin opracowania do 6 miesięcy od podpisania umowy. Dokumentacja zostanie przekazana w grudniu. Realizacja projektu przewidziana jest na 2017 r.

- **Pasy rowerowe i przejścia dla pieszych w Śródmieściu.**

Stan realizacji: ZDM wystąpił do Rady Warszawy o przesunięcie środków na realizację na 2017 r. Projekt wieloczęściowy: a. Andersa – w uzgodnieniu z autorem zmiana projektu na budowę drogi dla rowerów. Dokumentacja jest aktualnie opracowywana przez Tramwaje Warszawskie oraz ZDM b. Senatorska – zlecona dokumentacja projektowa w opracowaniu. c. Pl. Bankowy – planowane opracowanie projektu organizacji ruchu. d. Pl. Małachowskiego, Mazowiecka, pl. Powstańców Warszawy, Szpitalna – w związku z konkursem dotyczącym przebudowy pl. 5 Rogów, prace projektowe zostaną wszczęte po ogłoszeniu wyników konkursu. e. Królewska – Grzybowska - zlecona dokumentacja projektowa w opracowaniu. f. pl. Trzech Krzyży - planowana analiza koncepcyjna możliwych zmian komunikacyjnych w rejonie placu. g. Ludna - Przetarg na dokumentację trzykrotnie unieważniony ze względu na brak ofert/przekroczenie kosztorysu h. zjazd z mostu Świętokrzyskiego - projekt w opiniowaniu.

- **Marszałkowską na rowerze**

Opis: Projekt zakłada wydzielenie bezpiecznej, fizycznie odseparowanej dwukierunkowej drogi rowerowej z szerokiego zewnętrznego pasa zachodniej jezdni ulicy Marszałkowskiej na odcinku ul. Świętokrzyska - ul. Widok wraz z dowiązaniem w postaci krótkich dróg rowerowych do skrzyżowania z ul. Świętokrzyską. Na jezdni wschodniej należy dopuścić ruch rowerowy na buspasie.

Stan realizacji: 1 oraz 7 kwietnia 2016 r. podpisano umowy na dokumentację projektową, z terminem wykonania 5 miesięcy od daty podpisania umowy. W przygotowaniu jest aneks do umowy na przedłużenie terminu złożenia dokumentacji. ZDM wystąpił do Rady Warszawy o przesunięcie środków na realizację na 2017 r.

- **Drzewa dla Śródmieścia**

Opis: Posadzenie 126 przyulicznych drzew o dość dużych rozmiarach w różnych lokalizacjach śródmieścia Warszawy (Grzybowska, Marszałkowska, al. Jana Pawła II, Książęca, Spacerowa, Waryńskiego, al. Armii Ludowej, al. Niepodległości, Międzyparkowa, Dawidowskiego, Słomińskiego, Andersa).

Stan realizacji: Przesunięcie realizacji na 2017 r. z powodu przekroczenia kwoty, która mogła być przeznaczona na sfinansowanie zamówienia.



Projekty zaplanowane do realizacji na rok 2017:

- **950 - Bezpieczne przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów**

Projekt ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach i rowerzystów na przejazdach poprzez ich wyniesienie do poziomu chodnika i drogi dla rowerów.

Lokalizacja projektu: Świętokrzyska / Mariańska (po stronie południowej), Świętokrzyska / Szkolna (po stronie północnej), pl. Konstytucji / Śniadeckich, al. Ujazdowskie / Matejki, al. Armii Ludowej / Mokotowska (po stronie północnej), al. Armii Ludowej / Polna (po stronie południowej).

- **1868 - Łąka Marszałkowska - Eko Miasto**

Projekt ma na celu stworzenie ogólnodostępnej łąki kwietnej uzupełnionej o tabliczki informacyjne. Łąka jest alternatywą dla nudnych miejskich trawników. Stanie się także domem dla setek owadów i roślin. Łąka poprawi estetykę okolicy zachwycając kolorami i zapachem.

Lokalizacja projektu: skrzyżowanie ulic Marszałkowskiej i Królewskiej.

- **Żywopłoty zamiast niektórych słupków na Marszałkowskiej**

Projekt zakłada zastąpienie żywopłotami słupków ogradzających chodnik od jezdni lub miejsc do parkowania.

Lokalizacja projektu: ul. Marszałkowska na odcinku od ul. Królewskiej do ul. Świętokrzyskiej, Marszałkowska w rejonie nr 28, Marszałkowska w rejonie nr 24-26.

- **Łąka centralna - Eko Miasto**

Projekt ma na celu stworzenie ogólnodostępnej łąki kwietnej uzupełnionej o tabliczki informacyjne. Łąka jest alternatywą dla nudnych miejskich trawników. Stanie się także domem dla setek owadów i roślin. Łąka poprawi estetykę okolicy zachwycając kolorami i zapachem.

Lokalizacja projektu: skrzyżowanie ulicy Emilii Plater z al. Jerozolimskimi.

- **Rewitalizacja zieleni przy ul. Nowogrodzkiej na odcinku od ul. E. Plater do ul. Poznańskiej**

Projekt przewiduje rewitalizację zieleni przyulicznej przez powiększanie mis drzew, wymianę gleby na podłoże strukturalne przepuszczające korzenie, wodę i powietrze, obsadzanie mis zielenią niską, zadarniającą - okrywową i montaż wygradzeń metalowych zabezpieczających przed samochodami. Przewiduje się także uzupełnianie szpalerów o nowe drzewa.



4. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA

Dla przekształceń przestrzeni ul. Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich sporządzone zostały 3 warianty koncepcji zagospodarowania:

- **Wariant 1 o charakterze zachowawczym**, przewidujący zwężenie do dwóch pasów ruchu istniejących jezdni ul. Marszałkowskiej oraz wschodniej części al. Jerozolimskich.

Etap pierwszy przebudowy uwzględnia doraźne działania bez zmiany układu przestrzennego ulicy. Ograniczenie przestrzeni dla ruchu kołowego w niewielkim stopniu

- **Wariant 2 o charakterze zielonej alei – skweru linearnego**, przewidujący wydzielanie w ul. Marszałkowskiej pasa terenów zieleni i rekreacji wzdłuż wschodniej pierzei.

Etap drugi przebudowy zakłada wyrazistą zmianę charakteru ulicy Marszałkowskiej poprzez przekształcenie jej w śródmiejski bulwar. Ograniczenie przestrzeni dla ruchu kołowego jest zrekompensowane poprzez stworzenie zielonej przestrzeni publicznej o nowej jakości. Brak konieczności przebudowy linii tramwajowej ogranicza całkowity koszt inwestycji.

- **Wariant 3 zakładający przebudowę istniejącej linii tramwajowej** oraz przeniesienie jezdni na stronę zachodnią w ul. Marszałkowskiej. Realizacja pasa zieleni w centralnej części ulicy pomiędzy jezdnią i linią tramwajową.

Etap trzeci przebudowy uwzględnia zmianę charakteru ulicy Marszałkowskiej poprzez przekształcenie jej w zieloną aleję. Przeniesienie linii tramwajowej w stronę wschodnią (lokalizacja przedwojenna) umożliwi wygodną obsługę pasażerów komunikacji autobusowej i tramwajowej. Wariant 3 wymaga natomiast wysokich nakładów inwestycyjnych.

W wariantach 2 i 3, które przewidują w ul. Marszałkowskiej umieszczenie obu jezdni po zachodniej stronie linii tramwajowej, bardziej efektywne będzie funkcjonowanie powiązań komunikacyjnych z odcinkami ulicy położonymi po południowej i północnej stronie obszaru opracowania. Zostało to uwidocznione na schematach obszarowych w skali 1:2000:

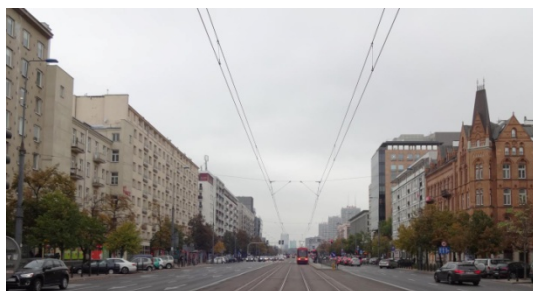
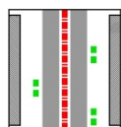
- jezdnie i linia tramwajowa po stronie północnej dogodnie łączą się z jezdniami i linią tramwajową przy Ogrodzie Saskim (jezdnie na tym odcinku są obecnie umieszczone po zachodniej stronie torowiska),
- obie jezdnie po stronie południowej mogą być skierowane na pl. Konstytucji bezpośrednio w kierunku ul. Waryńskiego co umożliwi uwolnienie centralnej części placu. Linia tramwajowa w kierunku południowym biegnie na wprost do pl. Zbawiciela.

We wszystkich wariantach uwzględnione zostały następujące zasady przekształceń układu komunikacyjnego i przestrzeni publicznych:

- poprawa funkcjonowania komunikacji pieszej i rowerowej, na rzecz ograniczenia ruchu kołowego
- zachowanie szerokich, ciągłych chodników wzdłuż pierzei zabudowy po obu stronach ulicy,

- nasadzenia wzdłuż całej ulicy Marszałkowskiej i po południowej stronie al. Jerozolimskich szpalerów drzew i pasów zieleni urządzonej,
- realizacja w poziomie terenu poprzecznych przejść dla pieszych przy skrzyżowaniach,
- uporządkowanie parkowania przyulicznego poprzez realizację parkowania równoległego, przy krawędzi jezdni w ul. Marszałkowskiej oraz na chodniku w al. Jerozolimskich.

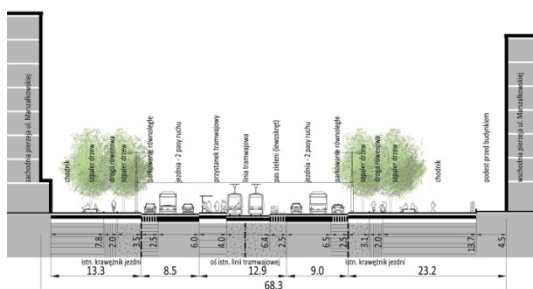
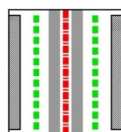
4.1. UL. MARSZAŁKOWSKA – STAN ISTNIEJĄCY



Charakterystyka:

- Ulica klasy zbiorczej
- 2 jezdnie po 3 pasy ruchu
- Linia tramwajowa w osi ulicy
- Komunikacja autobusowa
- Metro
- Parkowanie ukośne
- Pozostałości 4 szpalerów drzew
- Droga rowerowa na odcinkach po stronie zachodniej ulicy

4.2. UL. MARSZAŁKOWSKA – WARIANT 1



Charakterystyka:

- Zwężenie jezdni do 2 jezdni z 2 pasami ruchu
- Linia tramwajowa zachowana w osi ulicy
- Podwójne obustronne szpalery drzew
- Komunikacja autobusowa
- Metro
- Parkowanie równoległe
- Droga rowerowa po obu stronach ulicy

W Wariancie 1 przebudowa ulicy ma charakter zachowawczy. Przewiduje się przede wszystkim zwężenie jezdni do dwu pasów ruchu oraz realizację podwójnych szpalerów drzew po obu stronach ulicy.

- **Klasa drogi** - droga zbiorcza

▪ **Jezdnie**

Zachowanie istniejącego układu 2 jezdni po obu stronach linii tramwajowej.

Zwężenie istniejących jezdni do 2 pasów ruchu w każdym kierunku. Przy skrzyżowaniach z ul. Piękną, al. Jerozolimskimi i ul. Królewską wydzielone dodatkowe pasy do skrętu w lewo.

▪ **Piesi**

Poszerzenie przestrzeni dla pieszych na chodnikach po wschodniej i zachodniej stronie ulicy.



Realizacja wlotów ulic lokalnych poprzez przestrzeń chodnika, zastosowanie powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika oraz wzoru posadzki nawiązującego do posadzki chodnika.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację pieszą poprzez zwiększenie ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu – wyznaczenie przejść dla pieszych przy wszystkich skrzyżowaniach z ulicami istniejącymi i projektowanymi w planach miejscowych. W szczególności dodatkowe przejścia dla pieszych powinny znaleźć się przy skrzyżowaniu z ul. Nowogrodzką, al. Jerozolimskimi, ul. Złotą i przedłużeniem ul. Próżnej.

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra i kolei. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe przy Rondzie Dmowskiego na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni.

▪ **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie dróg rowerowych pomiędzy szpalerami drzew po stronie zachodniej i stronie wschodniej ulicy. Wykorzystane zostały odcinki istniejących dróg rowerowych po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej.

Alternatywnie drogi rowerowe mogą być umieszczone poza pasem drzew, wzdłuż pasa do parkowania równoległego, pod warunkiem zastosowania parkowania równoległego w przestrzeni chodnika.

▪ **Komunikacja tramwajowa**

Zachowanie istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.

Uzupełnienie układu istniejących przystanków tramwajowych poprzez:

- realizację dodatkowej pary przystanków tramwajowych przy skrzyżowaniu z ul. Złotą,
- przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku południowym z rejonu ul. Wspólnej do skrzyżowania z ul. Hożą,
- przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku północnym na południową stronę ul. Królewskiej.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do barierek wydzielających przystanek.

▪ **Komunikacja autobusowa**

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.



Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów).

Uzupełnienie układu istniejących przystanków autobusowych poprzez:

- realizację dodatkowych przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu z ul. Złotą,
- zbliżenie przystanków autobusowych do skrzyżowań i przystanków tramwajowych, przy zasadzie sytuowania przystanku za skrzyżowaniem – zgrupowanie przystanków przy skrzyżowaniach z: ul. Piękną, ul. Hożą, al. Jerozolimskimi, ul. Złotą, ul. Świętokrzyską i ul. Królewską.

Dopuszcza się wydzielenie skrajnych pasów ruchu jako buspasów, z zachowaniem po jednym pasie dla komunikacji indywidualnej (podwariant 1a). Przy wprowadzeniu buspasów należy ograniczyć parkowanie wzdłuż ulicy lub dopuścić parkowanie poprzez buspas.

▪ **Metro**

Istniejące linie metra ze stacjami „Centrum” i „Świętokrzyska”. W koncepcji uwzględniono infrastrukturę metra wraz z wyjściami ze stacji i przejść podziemnych.

▪ **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe w jezdni po obu stronach ulicy w miejscu istniejącego obecnie 3-go pasa ruchu.

W wariacie 1 wyznaczone zostało łącznie 247 miejsc parkingowych w ul. Marszałkowskiej.

▪ **Zieleń**

Ukształtowanie po obu stronach ulicy podwójnych szpalerów drzew sadzonych w gruncie rodzimym, z wykorzystaniem miejsc wyznaczonych przez rzędy drzew istniejących.

Zachowanie istniejących drzew (z wyjątkiem drzew kolidujących z wlotami ulic lokalnych wyznaczonych w planach miejscowych).

W wariacie 1 przewidziano:

- zachowanie 306 drzew istniejących (przeważnie lipy),
- nasadzenia 392 nowych drzew,
- usunięcie 16 drzew ze względu na kolizję z rozwiązaniami wprowadzonymi przez plany miejscowe.

▪ **Skrzyżowania z ulicami lokalnymi**

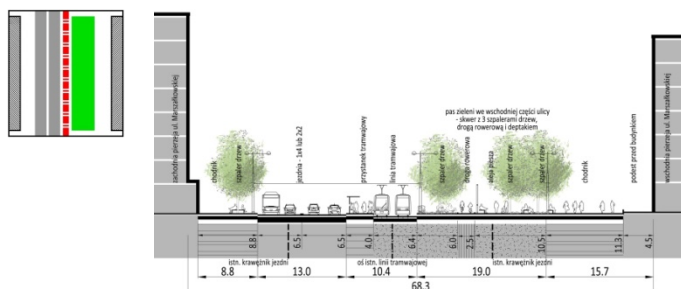
We wszystkich wariantach koncepcji zachowane zostały skrzyżowania z istniejącymi ulicami lokalnymi:

- skrzyżowanie z ul. Piękną (ulica dwukierunkowa),



- skrzyżowanie z ul. Wilczą (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią),
 - skrzyżowanie z ul. Hożą (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią),
 - skrzyżowanie z ul. Wspólną (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią),
 - skrzyżowanie z ul. Żurawią (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią),
 - skrzyżowanie z ul. Nowogrodzką (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią, włączenie na prawe skręty),
 - skrzyżowanie z ul. Widok po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, ze zmianą kierunku ruchu na ruch w kierunku wschodnim – wjazd od strony ul. Marszałkowskiej i wyjazd na ul. Kruczą),
 - skrzyżowanie z ul. Złotą po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią, włączenie na prawe skręty),
 - skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią, włączenie na prawe skręty),
 - dwa skrzyżowania z ulicami projektowanymi w m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki (ulice dwukierunkowe),
 - skrzyżowanie z ul. Rysią po stronie wschodniej (ulica dwukierunkowa),
 - dwa skrzyżowania z ulicami projektowanymi w m.p.z.p. rejonu pl. Grzybowskiego (ulice jednokierunkowe na przedłużeniu istniejących ulic Próżnej i Bagno).
- **Linie rozgraniczające pasa drogowego**
- Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

4.3. UL. MARSZAŁKOWSKA – WARIANT 2



Charakterystyka:

- Zwężenie jezdni do 2 pasów ruchu oraz przeniesienie jezdni na stronę zachodnią
- Linia tramwajowa zachowana w osi ulicy
- Przekształcenie wschodniej strony ulicy w skwer – aleję ze szpalarami drzew
- Komunikacja autobusowa
- Metro
- Parkowanie równoległe po str. zachodniej
- Droga rowerowa w pasie zieleni

W Wariancie 2 przewidziano przekształcenie ulicy w śródmiejski bulwar. Przebudowa ulicy przewiduje przede wszystkim połączenie jezdni po zachodniej stronie ulicy i wydzielenie pasa terenów zieleni i rekreacji ze szpalarami drzew po stronie wschodniej.

- **Klasa drogi** – droga zbiorcza

- **Jezdnie**

Przeniesienie istniejącej jezdni wschodniej na zachodnią stronę ulicy – połączenie obu jezdni po zachodniej stronie istniejącej linii tramwajowej.

Zwężenie jezdni do 2 pasów ruchu w każdym kierunku, przy zachowaniu wąskiego pasa dzielącego (z wydzielonymi azylami na przejściach dla pieszych).

- **Piesi**

Poszerzenie przestrzeni dla poprzez realizację szerokiego bulwaru we wschodniej części ulicy oraz poszerzenie chodników wzdłuż wschodniej pierzei. Zachowanie obecnej szerokości chodników po zachodniej stronie ulicy.

Realizacja bulwaru umożliwi wprowadzanie w pasie zieleni dodatkowego programu kulturalnego, rekreacyjnego, wypoczynkowego, wystawienniczego i gastronomicznego służącego zwiększeniu atrakcyjności przestrzeni publicznej dla pieszych.

Realizacja wlotów ulic lokalnych poprzez przestrzeń chodnika, zastosowanie powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika oraz wzoru posadzki nawiązującego do posadzki chodnika – analogicznie jak w wariantcie 1.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację pieszą poprzez zwiększenie ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu – wyznaczenie przejść dla pieszych przy wszystkich skrzyżowaniach z ulicami istniejącymi i projektowanymi w planach miejscowych. W szczególności dodatkowe przejścia dla pieszych powinny znaleźć się przy skrzyżowaniu z ul. Nowogrodzką, al. Jerozolimskimi, ul. Złotą i przedłużeniem ul. Próznej – analogicznie jak w wariantcie 1.

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra i kolei. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe przy Rondzie Dmowskiego na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni – podobnie jak w wariantcie 1.



▪ **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowa droga rowerowa wzdłuż pasa zieleni w centralnej części ulicy zamiast dróg rowerowych po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie drogi rowerowej i parkingów dla rowerów wzdłuż szpaleru drzew przy linii tramwajowej.

Realizacja przejść dla pieszych w poziomie terenu przy wszystkich skrzyżowaniach umożliwi dogodne połączenia z ulicami lokalnymi.

Wariant 2 nie przewiduje wykorzystania odcinków istniejących dróg rowerowych po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej.

▪ **Komunikacja tramwajowa**

Zachowanie istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami – analogicznie jak w wariantcie 1.

Ze względu na zbliżenie jezdni i linii tramwajowej część wysepek przystankowych będzie obsługiwała pasażerów linii tramwajowych w kierunku południowym i pasażerów linii autobusowych w kierunku północnym.

Uzupełnienie układu istniejących przystanków tramwajowych (analogicznie jak w wariantcie 1) poprzez:

- realizację dodatkowej pary przystanków tramwajowych przy skrzyżowaniu z ul. Złotą,
- przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku południowym z rejonu ul. Wspólnej do skrzyżowania z ul. Hożą,
- przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku północnym na południową stronę ul. Królewskiej.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do barierki wydzielającej przystanek.

▪ **Komunikacja autobusowa**

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.

Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, np. w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów).

Ze względu na zbliżenie jezdni i linii tramwajowej część wysepek przystankowych będzie obsługiwała pasażerów linii tramwajowych w kierunku południowym i pasażerów linii autobusowych w kierunku północnym.



Uzupełnienie układu istniejących przystanków autobusowych (analogicznie jak w wariantcie 1) poprzez:

- realizację dodatkowych przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu z ul. Złotą,
- zbliżenie przystanków autobusowych do skrzyżowań i przystanków tramwajowych, przy zasadzie sytuowania przystanku za skrzyżowaniem – zgrupowanie przystanków przy skrzyżowaniach z: ul. Piękną, ul. Hożą, al. Jerozolimskimi, ul. Złotą, ul. Świętokrzyską i ul. Królewską.

Dopuszcza się wydzielenie skrajnych pasów ruchu jako buspasów, z zachowaniem po jednym pasie dla komunikacji indywidualnej (podwariant 2a). Przy wprowadzeniu buspasów należy ograniczyć parkowanie wzdłuż ulicy lub dopuścić parkowanie poprzez buspas.

▪ **Metro**

Istniejące linie metra ze stacjami „Centrum” i „Świętokrzyska”. W koncepcji uwzględniono infrastrukturę metra wraz z wyjściami ze stacji i przejść podziemnych.

▪ **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe w jezdni po zachodniej stronie ulicy.

Po stronie wschodniej jezdni nie ma możliwości wydzielenia miejsc parkingowych ze względu na zbliżenie jezdni i linii tramwajowej.

W wariantcie 2 wyznaczone zostało łącznie 95 miejsc parkingowych w ul. Marszałkowskiej.

▪ **Zieleń**

Ukształtowanie pasa zieleni - bulwaru ze szpalerami drzew po wschodniej stronie linii tramwajowej. Zachowanie i uzupełnienie szpalerów drzew sadzonych w gruncie rodzimym po wschodniej stronie ulicy, z wykorzystaniem miejsc wyznaczonych przez rzędy drzew istniejących oraz nasadzenia nowych szpalerów w miejscu dawnej jezdni wschodniej.

Zachowanie i uzupełnienie zachodniego skrajnego szpalera drzew sadzonych w gruncie rodzimym, z wykorzystaniem miejsc wyznaczonych przez rząd drzew istniejących.

Zachowanie istniejących drzew (wschodnie szpalery drzew i zachodni skrajny szpaler drzew) z wyjątkiem drzew kolidujących z poszerzaną jezdnią po stronie zachodniej ulicy oraz kolidujących z wlotami ulic lokalnych wyznaczonych w planach miejscowych.

W wariantcie 2 przewidziano:

- zachowanie 254 drzew istniejących (przeważnie lipy),
- nasadzenia 414 nowych drzew,
- usunięcie 68 drzew istniejących głównie w szpalerze drzew po stronie zachodniej kolidujących z projektowaną nową jezdnią (w tym 16 drzew ze względu na kolizję z rozwiązaniami wprowadzonymi przez plany miejscowe).



Wzdłuż linii tramwajowej przewiduje się nasadzenia żywopłotów i grup krzewów oddzielających torowisko od przestrzeni pieszych. Przy przebudowie konstrukcji torowiska tramwajowego proponowane jest zastosowanie zabudowy trawiastej.

▪ **Skrzyżowania z ulicami lokalnymi**

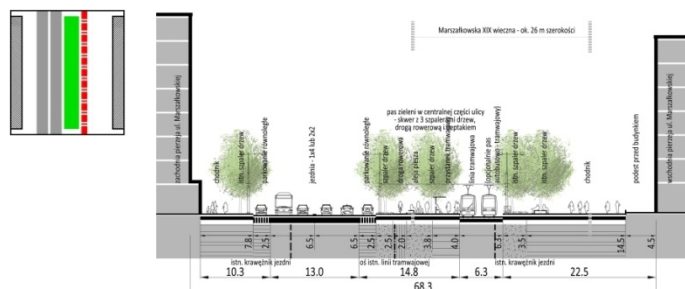
We wszystkich wariantach koncepcji zachowane zostały skrzyżowania z istniejącymi ulicami lokalnymi:

- skrzyżowanie z ul. Piękną (ulica dwukierunkowa),
- skrzyżowanie z ul. Wilczą (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią),
- skrzyżowanie z ul. Hożą (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią),
- skrzyżowanie z ul. Wspólną (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią),
- skrzyżowanie z ul. Żurawią (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią),
- skrzyżowanie z ul. Nowogrodzką (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią, włączenie na prawe skręty),
- skrzyżowanie z ul. Widok po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, ze zmianą kierunku ruchu na ruch w kierunku wschodnim – wjazd od strony ul. Marszałkowskiej i wyjazd na ul. Kruczą),
- skrzyżowanie z ul. Złotą po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią, włączenie na prawe skręty),
- skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią, włączenie na prawe skręty),
- dwa skrzyżowania z ulicami projektowanymi w m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki (ulice dwukierunkowe),
- skrzyżowanie z ul. Rysią po stronie wschodniej (ulica dwukierunkowa)
- dwa skrzyżowania z ulicami projektowanymi w m.p.z.p. rejonu pl. Grzybowskiego (ulice jednokierunkowe na przedłużeniu istniejących ulic Próżnej i Bagno).

▪ **Linie rozgraniczające pasa drogowego**

Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

4.4. UL. MARSZAŁKOWSKA – WARIANT 3



Charakterystyka:

- Zwężenie jezdni do 2 pasów ruchu oraz przeniesienie jezdni na stronę zachodnią
- Linia tramwajowa przeniesiona na wschodnią stronę ulicy
- Przekształcenie osi ulicy w skwer – aleję ze szpalerami drzew
- Komunikacja autobusowa
- Metro
- Parkowanie równoległe
- Droga rowerowa w pasie zieleni

W Wariancie 3 przewidziano najdalej idące przekształcenie przestrzeni ulicy poprzez wprowadzenie wewnętrznej alei – pasa zieleni w osi ulicy. Przebudowa ulicy przewiduje przede wszystkim połączenie jezdni po zachodniej stronie ulicy (analogicznie jak w wariancie 2), przeniesienie linii tramwajowej na wschodnią stronę ulicy i wydzielenie pasa terenów zieleni i rekreacji ze szpalerami drzew w części środkowej.

- **Klasa drogi** – droga zbiorcza
- **Jezdnie**

Przeniesienie istniejącej jezdni wschodniej na zachodnią stronę ulicy – połączenie obu jezdni po zachodniej stronie istniejącej linii tramwajowej.

Zwężenie jezdni do 2 pasów ruchu w każdym kierunku, przy zachowaniu wąskiego pasa dzielącego (z wydzielonymi azylami na przejściach dla pieszych).

- **Piesi**

Poszerzenie przestrzeni dla poprzez realizację zielonej alei - skweru w osi ulicy (pomiędzy jezdnią i linią tramwajową) oraz poszerzenie chodników wzdłuż wschodniej pierzei. Zachowanie obecnej szerokości chodników po zachodniej stronie ulicy.

Realizacja wewnętrznej alei umożliwia wprowadzanie w pasie zieleni dodatkowego programu kulturalnego, rekreacyjnego, wypoczynkowego, wystawienniczego i gastronomicznego służącego zwiększeniu atrakcyjności przestrzeni publicznej dla pieszych.

Realizacja wlotów ulic lokalnych poprzez przestrzeń chodnika, zastosowanie powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika oraz wzoru posadzki nawiązującego do posadzki chodnika – analogicznie jak w wariancie 1 i 2.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację pieszą poprzez zwiększenie ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu – wyznaczenie przejść dla pieszych przy wszystkich skrzyżowaniach z ulicami istniejącymi i projektowanymi w planach miejscowych. W szczególności dodatkowe przejścia dla pieszych powinny znaleźć się przy skrzyżowaniu z ul. Nowogrodzką, al. Jerozolimskimi, ul. Złotą i przedłużeniem ul. Próżnej – analogicznie jak w wariancie 1 i 2.

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra i kolei. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe przy Rondzie



Dmowskiego na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni – podobnie jak w wariantach 1 i 2.

▪ **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowa droga rowerowa wzdłuż pasa zieleni w centralnej części ulicy zamiast dróg rowerowych po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie drogi rowerowej i parkingów dla rowerów wzdłuż wewnętrznej alei (lewego szpaleru drzew).

Realizacja przejść dla pieszych w poziomie terenu przy wszystkich skrzyżowaniach umożliwi dogodne połączenia z ulicami lokalnymi.

Wariant 3 nie przewiduje wykorzystania odcinków istniejących dróg rowerowych po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej.

▪ **Komunikacja tramwajowa**

Przebudowa istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy – przeniesienie linii tramwajowej na stronę wschodnią ulicy, w rejonie jej historycznego przebiegu (linia tramwajowa została przebudowana i przesunięta w kierunku zachodnim po powojennej przebudowie i poszerzeniu ulicy). Na przekrojach w wariantach 1 i 2 oznaczono dawny przekrój ul. Marszałkowskiej (ok. 26 m szerokości). W pasie zieleni realizowanym w osi ulicy można wprowadzić oznaczenie dawnej, zachodniej, przedwojennej pierzei ulicy jako rodzaj atrakcji turystycznej.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami – analogicznie jak w wariantach 1 i 2.

Ze względu na rozdzielenie jezdni i linii tramwajowej znacznie poprawi się dostęp do przystanków tramwajowych oraz ich pojemność. Przystanki będą bezpośrednio przylegały do wewnętrznego bulwaru lub do chodnika po stronie wschodniej ulicy.

Uzupełnienie układu istniejących przystanków tramwajowych (analogicznie jak w wariantach 1 i 2) poprzez:

- realizację dodatkowej pary przystanków tramwajowych przy skrzyżowaniu z ul. Złotą,
- przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku południowym z rejonu ul. Wspólnej do skrzyżowania z ul. Hożą,
- przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku północnym na południową stronę ul. Królewskiej.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do barierek wydzielających przystanki.

▪ **Komunikacja autobusowa**

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.



Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, np. w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów).

Ze względu na rozdzielenie jezdni i linii tramwajowej znacznie poprawi się dostęp do przystanków autobusowych oraz ich pojemność.

Uzupełnienie układu istniejących przystanków autobusowych (analogicznie jak w wariancie 1 i 2) poprzez:

- realizację dodatkowych przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu z ul. Złotą,
- zbliżenie przystanków autobusowych do skrzyżowań i przystanków tramwajowych, przy zasadzie sytuowania przystanku za skrzyżowaniem – zgrupowanie przystanków przy skrzyżowaniach z: ul. Piękną, ul. Hożą, al. Jerozolimskimi, ul. Złotą, ul. Świętokrzyską i ul. Królewską.

Ze względu na dogodnie położenie linii tramwajowe we wschodniej części ulicy oraz wygodny dostęp do przystanków tramwajowych dopuszcza się w ramach torowiska realizację pasów tramwajowo - autobusowych (podwariant 3a). Przy wprowadzeniu trambuspasów należy zrezygnować z przystanków autobusowych przy jezdniach.

▪ **Metro**

Istniejące linie metra ze stacjami „Centrum” i „Świętokrzyska”. W koncepcji uwzględniono infrastrukturę metra wraz z wyjściami ze stacji i przejść podziemnych.

▪ **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe w jezdni po zachodniej stronie jezdni (od strony chodnika) oraz po wschodniej stronie jezdni (od strony wewnętrznej alei pieszej – pasa zieleni).

W wariancie 3 wyznaczone zostało łącznie 310 miejsc parkingowych w ul. Marszałkowskiej.

▪ **Zieleń**

Ukształtowanie pasa zieleni – pieszej alei z dwoma szpalerami drzew w centralnej części ulicy, pomiędzy jezdnią a linią tramwajową. Nasadzenia nowych szpalerów w miejscu dawnej linii tramwajowej i jezdni wschodniej

Zachowanie i uzupełnienie podwójnych szpalerów drzew sadzonych w gruncie rodzimym po wschodniej stronie ulicy, z wykorzystaniem miejsc wyznaczonych przez rzędy drzew istniejących.

Zachowanie i uzupełnienie zachodniego skrajnego szpalera drzew sadzonych w gruncie rodzimym, z wykorzystaniem miejsc wyznaczonych przez rząd drzew istniejących.

Zachowanie istniejących drzew (wschodnie szpalery drzew i zachodni skrajny szpaler drzew) z wyjątkiem drzew kolidujących z poszerzaną jezdnią po stronie zachodniej ulicy oraz kolidujących z wlotami ulic lokalnych wyznaczonych w planach miejscowych.



W wariacie 3 przewidziano:

- zachowanie 254 drzew istniejących (przeważnie lipy),
- nasadzenia 634 nowych drzew,
- usunięcie 68 drzew istniejących głównie w szpalerze drzew po stronie zachodniej kolidujących z projektowaną nową jezdnią (w tym 16 drzew ze względu na kolizję z rozwiązaniami wprowadzonymi przez plany miejscowe).

Wzdłuż linii tramwajowej przewiduje się nasadzenia żywopłotów i grup krzewów oddzielających torowisko od przestrzeni pieszych. Na torowiskach należy zastosować zabudowę trawiastą (nie dotyczy to podwariantu 3a, który przewiduje prowadzenie trambuspasów).

▪ **Skrzyżowania z ulicami lokalnymi**

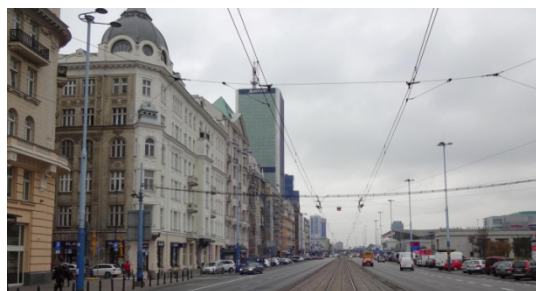
We wszystkich wariantach koncepcji zachowane zostały skrzyżowania z istniejącymi ulicami lokalnymi:

- skrzyżowanie z ul. Piękną (ulica dwukierunkowa),
- skrzyżowanie z ul. Wilczą (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią),
- skrzyżowanie z ul. Hożą (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią),
- skrzyżowanie z ul. Wspólną (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią),
- skrzyżowanie z ul. Żurawią (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią),
- skrzyżowanie z ul. Nowogrodzką (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią, włączenie na prawe skręty),
- skrzyżowanie z ul. Widok po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, ze zmianą kierunku ruchu na ruch w kierunku wschodnim – wjazd od strony ul. Marszałkowskiej i wyjazd na ul. Kruczą),
- skrzyżowanie z ul. Żłotą po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę zachodnią, włączenie na prawe skręty),
- skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza po stronie wschodniej (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę wschodnią, włączenie na prawe skręty),
- dwa skrzyżowania z ulicami projektowanymi w m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki (ulice dwukierunkowe),
- skrzyżowanie z ul. Rysią po stronie wschodniej (ulica dwukierunkowa)
- dwa skrzyżowania z ulicami projektowanymi w m.p.z.p. rejonu pl. Grzybowskiego (ulice jednokierunkowe na przedłużeniu istniejących ulic Próżnej i Bagno).

▪ Linie rozgraniczające pasa drogowego

Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

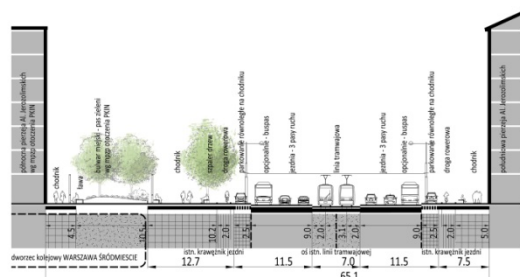
4.5. AL. JEROZOLIMSKIE – STAN ISTNIEJĄCY



Charakterystyka:

- Ulica klasy zbiorczej
- 2 jezdnie po 3 pasy ruchu
- Linia tramwajowa w osi ulicy
- Komunikacja autobusowa
- Średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście
- Parkowanie ukośne
- Pozostałości szpaleru drzew po stronie północnej na odcinku wschodnim ulicy
- Brak dróg rowerowych
- Brak przejść dla pieszych w poziomie terenu z wyjątkiem przejścia przy ul. Kruczej

4.6. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek zachodni – WARIANT 1



Charakterystyka:

- Ulica klasy zbiorczej
- 2 jezdnie po 3 pasy ruchu
- Linia tramwajowa w osi ulicy
- Komunikacja autobusowa - buspasy
- Średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście
- Parkowanie równoległe, obustronne na chodniku
- Szpaler drzew i lokalne skwery po stronie północnej
- Obustronne dwukierunkowe ścieżki rowerowe
- Przejścia dla pieszych w poziomie terenu

W Wariantcie 1 przebudowa ulicy ma charakter zachowawczy. Przewiduje się przede wszystkim zachowanie istniejącego przekroju ulicy, realizację parkingów równoległych i dróg rowerowych oraz nasadzenie szpaleru drzew i urządzenie skwerów po stronie północnej.

- Klasa drogi - droga zbiorcza
- Jezdnie

Zachowanie istniejącego układu 2 jezdni po obu stronach linii tramwajowej.

Zachowanie jezdni z 3 pasami ruchu w każdym kierunku.



- **Piesi**

Poszerzenie przestrzeni dla pieszych na chodniku po północnej stronie ulicy oraz zachowanie chodnika po stronie południowej.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację pieszą poprzez zwiększenie ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu – wyznaczenie przejść dla pieszych przy wszystkich skrzyżowaniach. Dodatkowe przejścia dla pieszych powinny znaleźć się przy skrzyżowaniu z ul. Emilii Plater, ul. Pankiewicza, ul. Poznańską i al. Jerozolimskimi.

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra i kolei. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe przy Rondzie Dmowskiego na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni.

- **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie dróg rowerowych wzdłuż pasa do parkowania równoległego w przestrzeni chodnika.

- **Komunikacja tramwajowa**

Zachowanie istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.

Przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku zachodnim przy Rondzie Dmowskiego na zachodnią stronę ul. Marszałkowskiej – w rejon bezpośrednich wyjść z placu przed stacją metra „Centrum”.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do barierek wydzielającej przystanek. Przy Rondzie Dmowskiego w miarę możliwości należy zastosować szersze perony przystanków tramwajowych.

- **Komunikacja autobusowa**

Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów), a przy wyjściu ze stacji metra „Centrum” – 60 m (możliwość zatrzymania 3 autobusów).

Zachowanie skrajnych pasów ruchu jako buspasów, z zachowaniem dwu pasów ruchu dla komunikacji indywidualnej. Docelowo należy ograniczać parkowanie przy buspasach.

- **Metro i kolej**

Istniejąca średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście. Przy Rondzie Dmowskiego główne wyjścia ze stacji metra „Centrum”. W koncepcji uwzględniono infrastrukturę metra wraz z wyjściami ze stacji i przejść podziemnych.



▪ **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe na chodnikach po obu stronach ulicy zamiast obecnego parkowania ukośnego.

Po północnej stronie ulicy za Rondem Dmowskiego zatoka parkingowa do krótkiego zatrzymania Kiss&Ride – w rejonie wejść do stacji metra i dworca kolejowego.

W wariantach 1 wyznaczone zostało łącznie 98 miejsc parkingowych na całej długości al. Jerozolimskich.

▪ **Zieleń**

Ukształtowanie po północnej stronie ulicy szpalery drzew sadzonych w gruncie rodzimym oraz skwerów nad linią średnicową i Dworcem Warszawa – Śródmieście (zgodnie z ustaleniami planu miejscowego).

▪ **Skrzyżowania z ulicami lokalnymi:**

We wszystkich wariantach koncepcji zachowane zostały skrzyżowania z istniejącymi ulicami lokalnymi:

- skrzyżowanie z ul. Poznańską (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę południową, włączenie na prawe skręty),

- skrzyżowanie z ul. Pankiewicza (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę północną, włączenie na prawe skręty),

- skrzyżowanie z ul. Emilii Plater (po stronie południowej ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę południową, po stronie północnej ulica dwukierunkowa),

- skrzyżowanie z wyznaczoną m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki ulicą lokalną 7.KD-L (przedłużenie ul. Pankiewicza w kierunku PKiN po stronie północnej) przewidziano w koncepcji wyłącznie dla potrzeb obsługi ruchu pieszego.

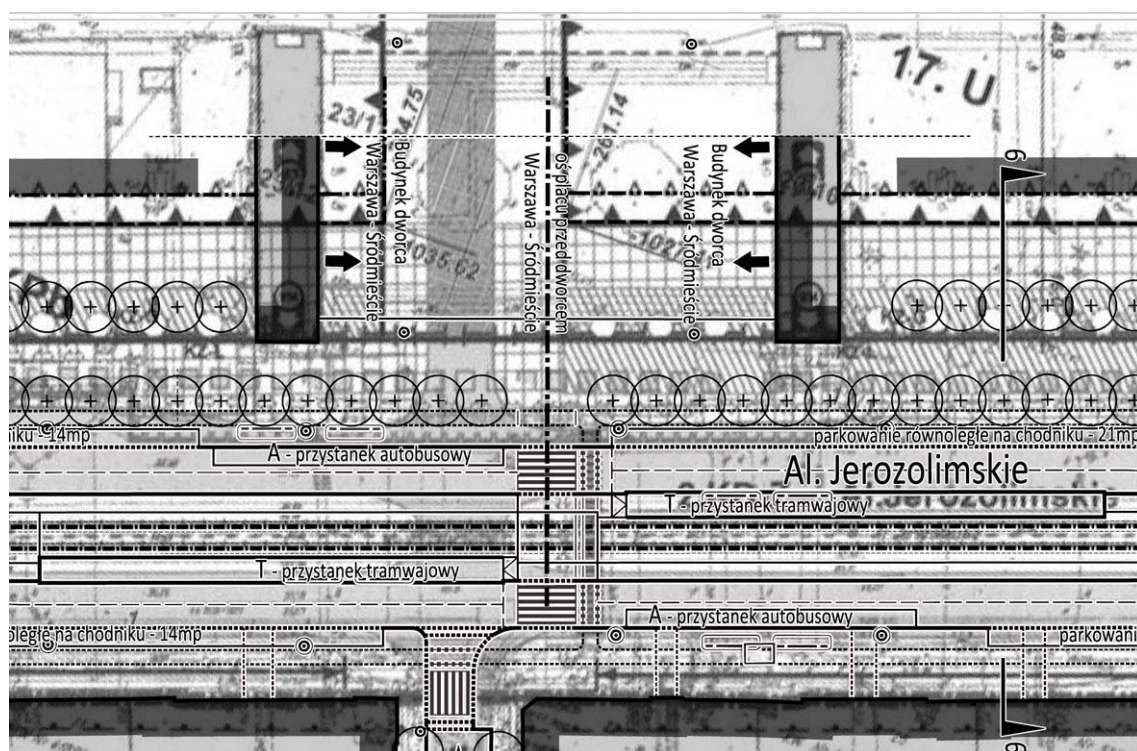
Na rysunku m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki wyznaczona została projektowana droga publiczna 7.KD-L stanowiąca przedłużenie przestrzenne korytarza ul. Pankiewicza w kierunku północnym (do Pałacu Kultury i Nauki). W planie zaproponowano przebieg krawędzi jezdni (układ krawędzi jezdni i organizacja ruchu nie jest ustaleniem planu i powinna być traktowana jako informacja), który uwzględnia docelową likwidację nadziemnych zabudowań istniejącego dworca Warszawa - Śródmieście oraz placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca.

Zespół dworca Warszawa – Śródmieście (podziemia) został na wniosek Stołecznego Konserwatora Zabytków uznany za zabytkowy i ujęty w Gminnej Ewidencji Zabytków m.st. Warszawy – Nr SRO34200. Jednocześnie we wrześniu 2016 roku Wojewódzki Konserwator Zabytków zawiadomił o wszczęciu postępowania w sprawie wpisania do rejestru zabytków terenów wokół Pałacu Kultury i Nauki, co obejmuje również teren placu wejściowego i pawilonów wejściowych do dworca Warszawa - Śródmieście. Obecnie obowiązujący plan miejscowy nie uwzględnia ochrony konserwatorskiej dworca Warszawa - Śródmieście. Możliwy zakres przebudowy będzie wymagał zgody Stołecznego

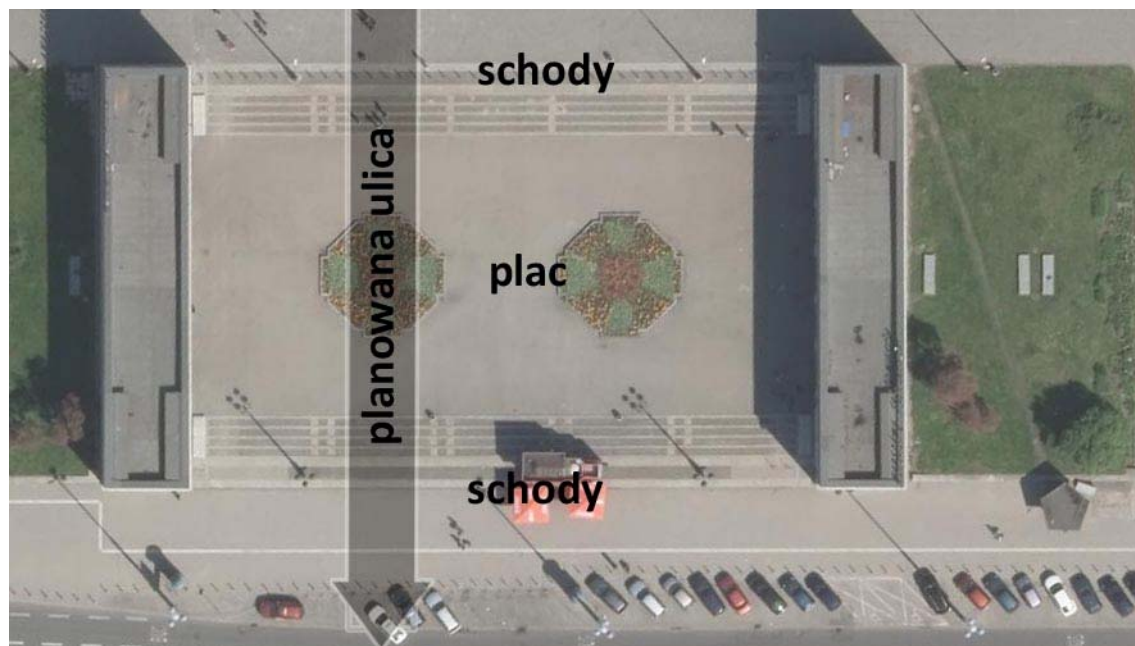
Konserwatora Zabytków, co może wymagać zachowania istniejącego placu, pawilonów wejściowych, schodów prowadzących na plac (plac jest obniżony) i elementów wystroju.

Na poniższych ilustracjach widoczna jest relacja projektowanej ulicy z istniejącym i projektowanym zagospodarowaniem („Ilustracja 20. Koncepcja przebudowy al. Jerozolimskich z nałożonym rysunkiem m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – widoczne na rysunku planu proponowane krawędzie jezdni drogi 7.KD-L kolidują z układem zabytkowego placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca Warszawa - Śródmieście. Plac jest oddzielony od chodnika al. Jerozolimskich schodami (5 stopni).” oraz „Ilustracja 21. Projektowana jezdnia drogi 7.KD-L na tle istniejącego układu zabytkowego placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca Warszawa - Śródmieście.”)

W związku z powyższym w koncepcji nie przewiduje się realizacji wlotu komunikacji kołowej (skrzyżowania drogi 7.KD-L z al. Jerozolimskimi), natomiast przewidywane jest przeznaczenie ulicy dla potrzeb komunikacji pieszej – dojście od proponowanego przejścia pieszego przez al. Jerozolimskie bez konieczności realizowania jezdni.



Ilustracja 20. Koncepcja przebudowy al. Jerozolimskich z nałożonym rysunkiem m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – widoczne na rysunku planu proponowane krawędzie jezdni drogi 7.KD-L kolidują z układem zabytkowego placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca Warszawa - Śródmieście. Plac jest oddzielony od chodnika al. Jerozolimskich schodami (5 stopni).



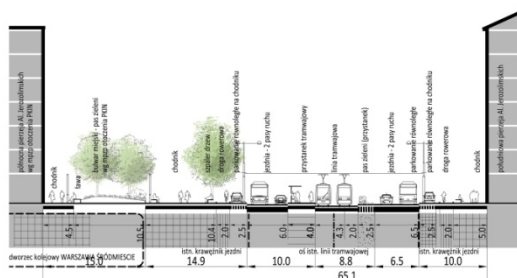
Ilustracja 21. Projektowana jezdnia drogi 7.KD-L na tle istniejącego układu zabudowy placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca Warszawa - Śródmieście.

Należy zauważyć, że w razie przyszłej przebudowy północnej pierzei al. Jerozolimskich oraz likwidacji istniejącego placu, możliwa będzie budowa jezdni drogi 7.KD-L zaproponowanej w planie, z relacjami na prawe skręty w wariantach 2 i 3 koncepcji (konieczne będzie przesunięcie w kierunku zachodnim, za skrzyżowania, projektowanego przystanku autobusowego) albo skrzyżowania o pełnych relacjach w wariantach 1 koncepcji.

- **Linie rozgraniczające pasa drogowego**

Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

4.7. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek zachodni – WARIANT 2



Charakterystyka:

- Ulica klasy zbiorczej
- 2 jezdnie zwężone do 2 pasów ruchu
- Linia tramwajowa w osi ulicy, dodatkowe przystanki
- Komunikacja autobusowa, dodatkowe przystanki
- Średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście
- Parkowanie równoległe, obustronne na chodniku
- Szpaler drzew i lokalne skwery po stronie północnej
- Obustronne dwukierunkowe ścieżki rowerowe
- Przejścia dla pieszych w poziomie terenu

W Wariancie 2 przewidziano zwężenie ulicy do 2 pasów ruchu w każdym kierunku oraz realizację dodatkowego zespołu przystanków na wysokości wylotu ul. Pankiewicza przy placu wejściowym do dworca Warszawa Śródmieście.

- **Klasa drogi** - droga zbiorcza

- **Jezdnie**

Zachowanie istniejącego układu 2 jezdni po obu stronach linii tramwajowej.

Zwężenie jezdni z 2 pasów ruchu w każdym kierunku.

- **Piesi**

Poszerzenie przestrzeni dla pieszych na chodniku po północnej stronie ulicy oraz zachowanie chodnika po stronie południowej.

Realizacja wlotów ulic lokalnych poprzez przestrzeń chodnika, zastosowanie powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika oraz wzoru posadzki nawiązującego do posadzki chodnika.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację pieszą poprzez zwiększenie ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu – wyznaczenie przejść dla pieszych przy wszystkich skrzyżowaniach. Dodatkowe przejścia dla pieszych powinny znaleźć się przy skrzyżowaniu z ul. Emilii Plater, ul. Pankiewicza, ul. Poznańską i al. Jerozolimskimi.

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra i kolei. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe przy Rondzie Dmowskiego na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni.

- **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie dróg rowerowych wzdłuż pasa do parkowania równoległego w przestrzeni chodnika.

- **Komunikacja tramwajowa**

Zachowanie istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy.

Uzupełnienie układu istniejących przystanków tramwajowych poprzez realizację dodatkowej pary przystanków tramwajowych przy skrzyżowaniu z ul. Pankiewicza.



Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do barierki wydzielającej przystanek. Przy Rondzie Dmowskiego w miarę możliwości należy zastosować szersze perony przystanków tramwajowych.

▪ **Komunikacja autobusowa**

Uzupełnienie układu istniejących przystanków autobusowych poprzez realizację dodatkowych przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu z ul. Pankiewicza.

Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów), a przy wyjściu ze stacji metra „Centrum” – 60 m (możliwość zatrzymania 3 autobusów).

Opcjonalnie możliwość wydzielenia skrajnych pasów ruchu jako buspasów, z zachowaniem po jednym pasie ruchu dla komunikacji indywidualnej. Docelowo należy ograniczać parkowanie przy buspasach.

▪ **Metro i kolej**

Istniejąca średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście. Przy Rondzie Dmowskiego główne wyjścia ze stacji metra „Centrum”. W koncepcji uwzględniono infrastrukturę metra wraz z wyjściami ze stacji i przejść podziemnych.

▪ **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe na chodnikach po obu stronach ulicy zamiast obecnego parkowania ukośnego.

Po północnej stronie ulicy za Rondem Dmowskiego zatoka parkingowa do krótkiego zatrzymania Kiss&Ride – w rejonie wejść do stacji metra i dworca kolejowego.

W wariantcie 2 wyznaczone zostało łącznie 111 miejsc parkingowych na całej długości al. Jerozolimskich.

▪ **Zieleń**

Ukształtowanie po północnej stronie ulicy szpalery drzew sadzonych w gruncie rodzimym oraz skwerów nad linią średnicową i Dworcem Warszawa – Śródmieście (zgodnie z ustaleniami planu miejscowego).

▪ **Skrzyżowania z ulicami lokalnymi:**

We wszystkich wariantach koncepcji zachowane zostały skrzyżowania z istniejącymi ulicami lokalnymi:

- skrzyżowanie z ul. Poznańską (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę południową, włączenie na prawe skrety),

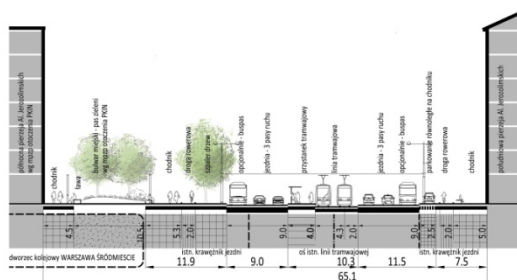


- skrzyżowanie z ul. Pankiewicza (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę północną, włączenie na prawe skrzyżowanie),
- skrzyżowanie z ul. Emilii Plater (po stronie południowej ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę południową, po stronie północnej ulica dwukierunkowa),
- skrzyżowanie z wyznaczoną m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki ulicą lokalną 7.KD-L (przedłużenie ul. Pankiewicza w kierunku PKiN po stronie północnej) przewidziano w koncepcji wyłącznie dla potrzeb obsługi ruchu pieszego. Patrz uzasadnienie dla wariantu 1.

▪ **Linie rozgraniczające pasa drogowego**

Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

4.8. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek zachodni – WARIANT 3



Charakterystyka:

- Ulica klasy zbiorczej
- 2 jezdnie po 3 pasy ruchu
- Linia tramwajowa w osi ulicy, dodatkowe przystanki
- Komunikacja autobusowa - buspasy, dodatkowe przystanki
- Średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście
- Parkowanie równoległe, obustronne na chodniku
- Szpaler drzew i lokalne skwery po stronie północnej
- Obustronne dwukierunkowe ścieżki rowerowe
- Przejścia dla pieszych w poziomie terenu

W Wariancie 3 przebudowa ulicy przewidziano realizację dodatkowego zespołu przystanków na wysokości wylotu ul. Pankiewicza przy placu wejściowym do dworca Warszawa Śródmieście (analogicznie jak w wariancie 2) oraz zachowanie 3 pasów ruchu w każdym kierunku (analogicznie jak w wariancie 3).

- **Klasa drogi** - droga zbiorcza
- **Jezdnie**

Zachowanie istniejącego układu 2 jezdni po obu stronach linii tramwajowej.

Zachowanie przekroju jezdni z 3 pasami ruchu w każdym kierunku.

- **Piesi**

Poszerzenie przestrzeni dla pieszych na chodniku po północnej stronie ulicy oraz zachowanie chodnika po stronie południowej.

Realizacja wlotów ulic lokalnych poprzez przestrzeń chodnika, zastosowanie powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika oraz wzoru posadzki nawiązującego do posadzki chodnika.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację pieszą poprzez zwiększenie ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu – wyznaczenie przejść dla pieszych przy wszystkich skrzyżowaniach. Dodatkowe przejścia dla pieszych powinny znaleźć się przy skrzyżowaniu z ul. Emilii Plater, ul. Pankiewicza, ul. Poznańską i al. Jerozolimskimi.

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra i kolei. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe przy Rondzie Dmowskiego na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni.

- **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie dróg rowerowych wzdłuż pasa do parkowania równoległego w przestrzeni chodnika.

- **Komunikacja tramwajowa**

Zachowanie istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy.



Uzupełnienie układu istniejących przystanków tramwajowych poprzez realizację dodatkowej pary przystanków tramwajowych przy skrzyżowaniu z ul. Pankiewicza.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.

Przeniesienie przystanku tramwajowego w kierunku zachodnim przy Rondzie Dmowskiego na zachodnią stronę ul. Marszałkowskiej – w rejon bezpośrednich wyjść z placu przed stacją metra „Centrum”.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do barierek wydzielającej przystanek. Przy Rondzie Dmowskiego w miarę możliwości należy zastosować szersze perony przystanków tramwajowych.

▪ **Komunikacja autobusowa**

Uzupełnienie układu istniejących przystanków autobusowych poprzez realizację dodatkowych przystanków autobusowych przy skrzyżowaniu z ul. Pankiewicza – analogicznie jak w wariantach 2.

Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów), a przy wyjściu ze stacji metra „Centrum” – 60 m (możliwość zatrzymania 3 autobusów).

Zachowanie skrajnych pasów ruchu jako buspasów, z zachowaniem dwu pasów ruchu dla komunikacji indywidualnej. Docelowo należy ograniczać parkowanie przy buspasach.

▪ **Metro i kolej**

Istniejąca średnicowa linia kolejowa z dworcami Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście. Przy Rondzie Dmowskiego główne wyjścia ze stacji metra „Centrum”. W koncepcji uwzględniono infrastrukturę metra wraz z wyjściami ze stacji i przejść podziemnych.

▪ **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe na chodnikach po obu stronach ulicy zamiast obecnego parkowania ukośnego.

Po północnej stronie ulicy za Rondem Dmowskiego zatoka parkingowa do krótkiego zatrzymania Kiss&Ride – w rejonie wejść do stacji metra i dworca kolejowego.

W wariantach 3 wyznaczone zostało łącznie 85 miejsc parkingowych na całej długości al. Jerozolimskich.

▪ **Zieleń**

Ukształtowanie po północnej stronie ulicy szpalery drzew sadzonych w gruncie rodzimym oraz skwerów nad linią średnicową i Dworcem Warszawa – Śródmieście (zgodnie z ustaleniami planu miejscowego).

▪ Skrzyżowania z ulicami lokalnymi:

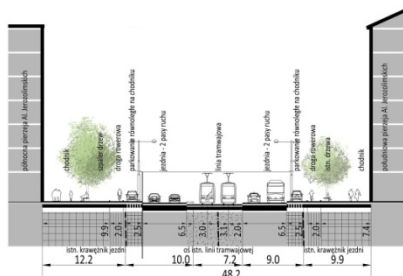
We wszystkich wariantach koncepcji zachowane zostały skrzyżowania z istniejącymi ulicami lokalnymi:

- skrzyżowanie z ul. Poznańską (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę południową, włączenie na prawe skrzyżowanie),
- skrzyżowanie z ul. Pankiewicza (ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę północną, włączenie na prawe skrzyżowanie),
- skrzyżowanie z ul. Emilii Plater (po stronie południowej ulica jednokierunkowa, z zachowaniem kierunku w stronę południową, po stronie północnej ulica dwukierunkowa),
- skrzyżowanie z wyznaczoną m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki ulicą lokalną 7.KD-L (przedłużenie ul. Pankiewicza w kierunku PKiN po stronie północnej) przewidziano w koncepcji wyłącznie dla potrzeb obsługi ruchu pieszego. Patrz uzasadnienie dla wariantu 1.

▪ Linie rozgraniczające pasa drogowego

Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

4.9. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek wschodni – WARIANT 1, 2, 3



Charakterystyka:

- Ulica klasy zbiorczej
- 2 jezdnie zwężone do 2 pasów ruchu
- Linia tramwajowa w osi ulicy
- Komunikacja autobusowa
- Średnicowa linia kolejowa
- Parkowanie równoległe, obustronne na chodniku
- Szpaler drzew po stronie północnej
- Obustronne dwukierunkowe ścieżki rowerowe
- Przejścia dla pieszych w poziomie terenu

Na odcinku al. Jerozolimskich pomiędzy Rondem Dmowskiego i ul. Kruczą we wszystkich wariantach przewidziano zwężenie ulicy do 2 pasów ruchu w każdym kierunku.

- **Klasa drogi** - droga zbiorcza
- **Jezdnie**

Zachowanie istniejącego układu 2 jezdni po obu stronach linii tramwajowej.

Zwężenie istniejących jezdni do 2 pasów ruchu w każdym kierunku. Przy skrzyżowaniu z al. Jerozolimskimi wydzielony dodatkowy pas do skrętu w lewo.

- **Piesi**

Zachowanie przestrzeni dla pieszych po obu stronach ulicy.



Przejścia dla pieszych w poziomie terenu przy Rondzie Dmowskiego, a w wariantach 2 i 3 dodatkowe przejście dla pieszych w rejonie na przedłużeniu ul. Parkingowej (pasaż na tyłach Novotelu d. Hotelu Forum).

Zachowanie istniejącego układu podziemnych przejść dla pieszych oraz wyjść z metra w rejonie Ronda Dmowskiego. Zrezygnowano z wyjść dla pieszych na przystanki tramwajowe na rzecz przejść w poziomie terenu, a wyjścia w przestrzeni chodników zostały dostosowane do przebudowanego układu jezdni.

- **Komunikacja rowerowa**

Dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach ulicy. Proponowane usytuowanie dróg rowerowych wzdłuż pasa do parkowania równoległego w przestrzeni chodnika.

- **Komunikacja tramwajowa**

Zachowanie istniejącej linii tramwajowej w osi ulicy.

Poprawa obsługi obszaru śródmieścia przez komunikację zbiorową poprzez zbliżenie przystanków tramwajowych i autobusowych do skrzyżowań oraz zmniejszenie odległości dojścia pomiędzy przystankami.

Zastosowanie na przystankach tramwajowych peronów o długości 66 m (mieszczących dwa składy tramwajowe) i szerokości minimum 3,5 m do bariery wydzielającej przystanek. Przy Rondzie Dmowskiego w miarę możliwości należy zastosować szersze perony przystanków tramwajowych.

- **Komunikacja autobusowa**

Realizacja „przystanków z przylądkiem” (przystanek z wysuniętą w kierunku osi jezdni platformą przystankową, w cieniu pasa do parkowania) oraz rezygnacja ze stosowania zatok przystankowych. Długość peronów przystanków autobusowych 40 m (możliwość zatrzymania 2 autobusów).

Dopuszcza się wydzielenie skrajnych pasów ruchu jako buspasów, z zachowaniem jednego pasa ruchu dla komunikacji indywidualnej. Docelowo należy ograniczać parkowanie przy buspasach.

- **Metro i kolej**

Istniejąca średnicowa linia kolejowa pod ulicą.

- **Parkowanie**

Przewidziano parkowanie równoległe na chodnikach po obu stronach ulicy zamiast obecnego parkowania ukośnego.

- **Zieleń**

Ukształtowanie po północnej stroni ulicy szpaleru drzew sadzonych w gruncie rodzimym. Zachowanie istniejących drzew (dęby czerwone).

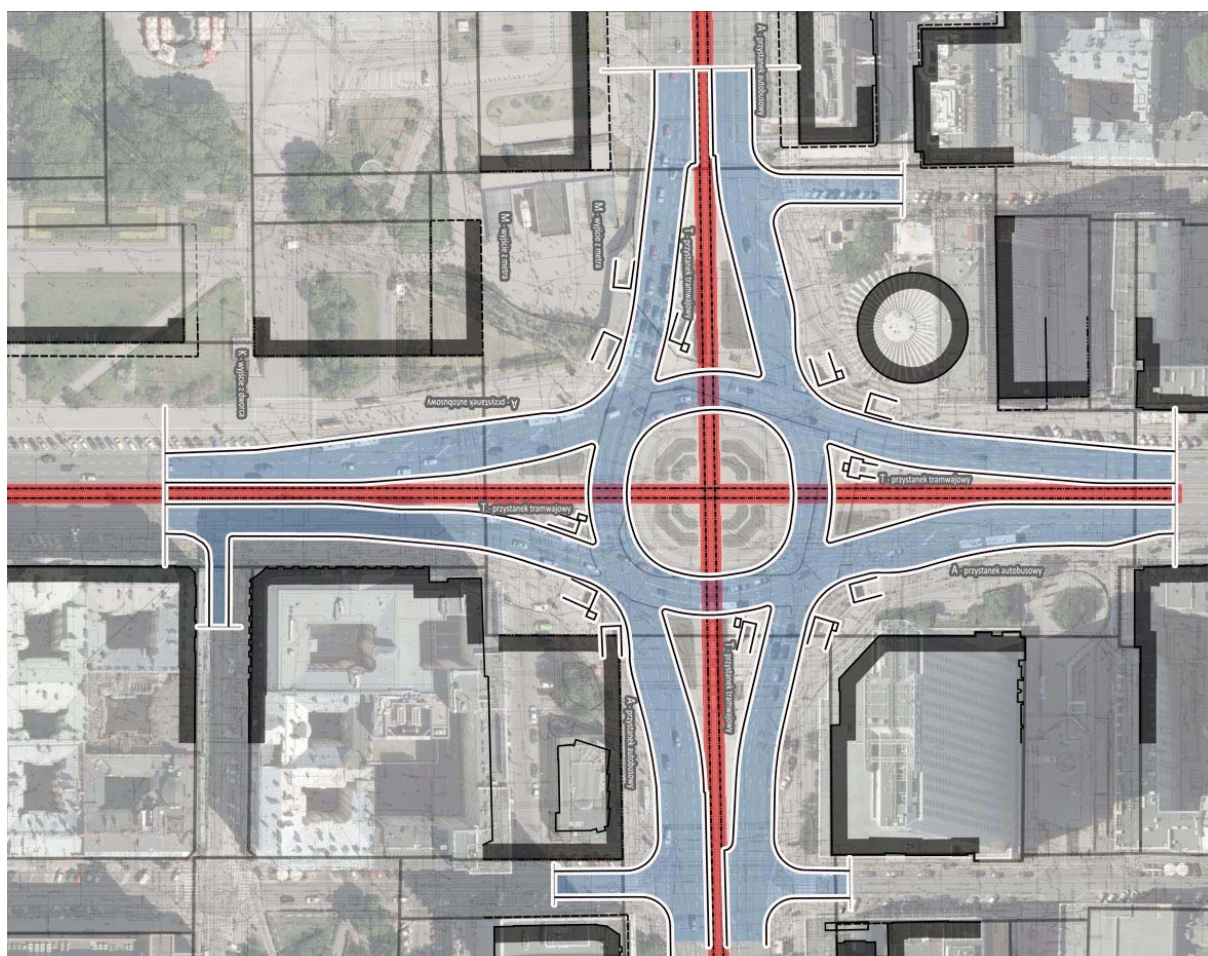
- **Linie rozgraniczające pasa drogowego**

Szerokość pasa drogowego została przyjęta zgodnie z istniejącymi liniami zabudowy oraz zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi w planach miejscowych. Linie

rozgraniczające oraz linie nadwieszni zabudowy zostały wskazane na rysunkach wariantów planu zagospodarowania.

Uwaga. Projektowane zmiany w organizacji ruchu i układu jezdni w etapie przejściowym w obszarze opracowania zostały dostosowane do geometrii istniejących skrzyżowań z ulicami Królewską, Piękną, Kruczą i Emilii Plater. W wariantach 2 i 3 dla ul. Marszałkowskiej konieczna będzie przebudowa układu drogowego w obszarze pl. Konstytucji (do połączenia z ul. Waryńskiego) oraz w ograniczonym zakresie w obrębie skrzyżowania z ul. Królewską.

4.10. RONDO DMOWSKIEGO – ROZWIĄZANIA TYMCZASOWE (ETAPOWE)

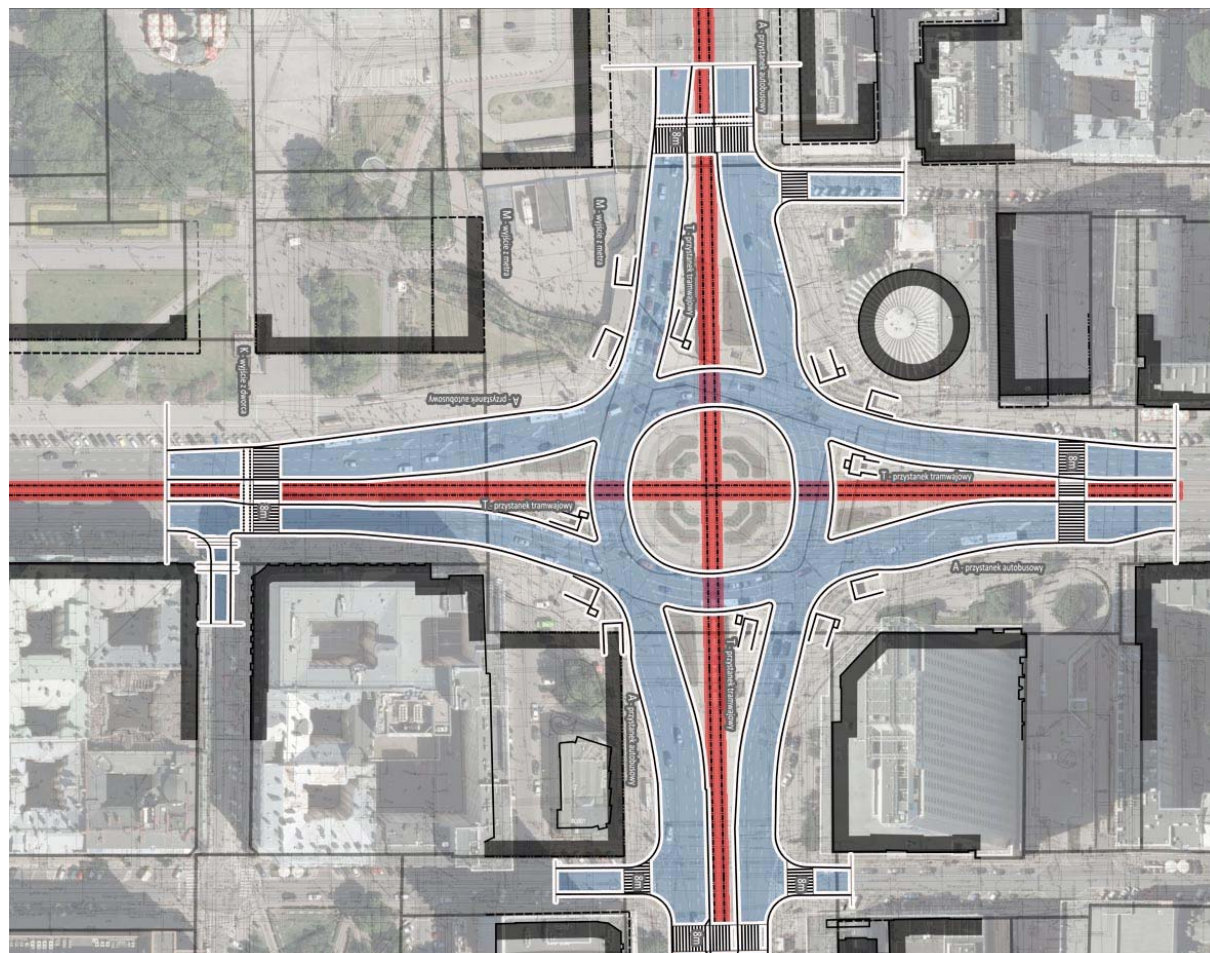


Ilustracja 22. Rondo Dmowskiego – istniejący układ przestrzenny i komunikacyjny.

Istniejące obecnie rozwiązania komunikacyjne Ronda Dmowskiego (skrzyżowania z wyspą centralną ul. Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich) stanowią istotną barierę przestrzenną dzielącą obszar śródmieścia miasta. Układ jezdni jest dostosowany wyłącznie do obsługi ruchu kołowego. Powiązania piesze są zapewnione wyłącznie poprzez układ przejść i pasaży podziemnych.

W ramach tymczasowych (etapowych) rozwiązań zmierzających do częściowego usprawnienia ruchu pieszego oraz spełnienia postulatów zgłaszanych przez mieszkańców (np. w ramach budżetu partycypacyjnego) przedstawiono propozycję dwu doraźnych rozwiązań:

• **Rozwiązanie 01 z przejściami dla pieszych odsuniętymi od Ronda**



Ilustracja 23. Rozwiązanie 01 etapowego zagospodarowania Ronda Dmowskiego – wyznaczenie przejść dla pieszych na zewnętrznych krańcach wysepek tramwajowych.

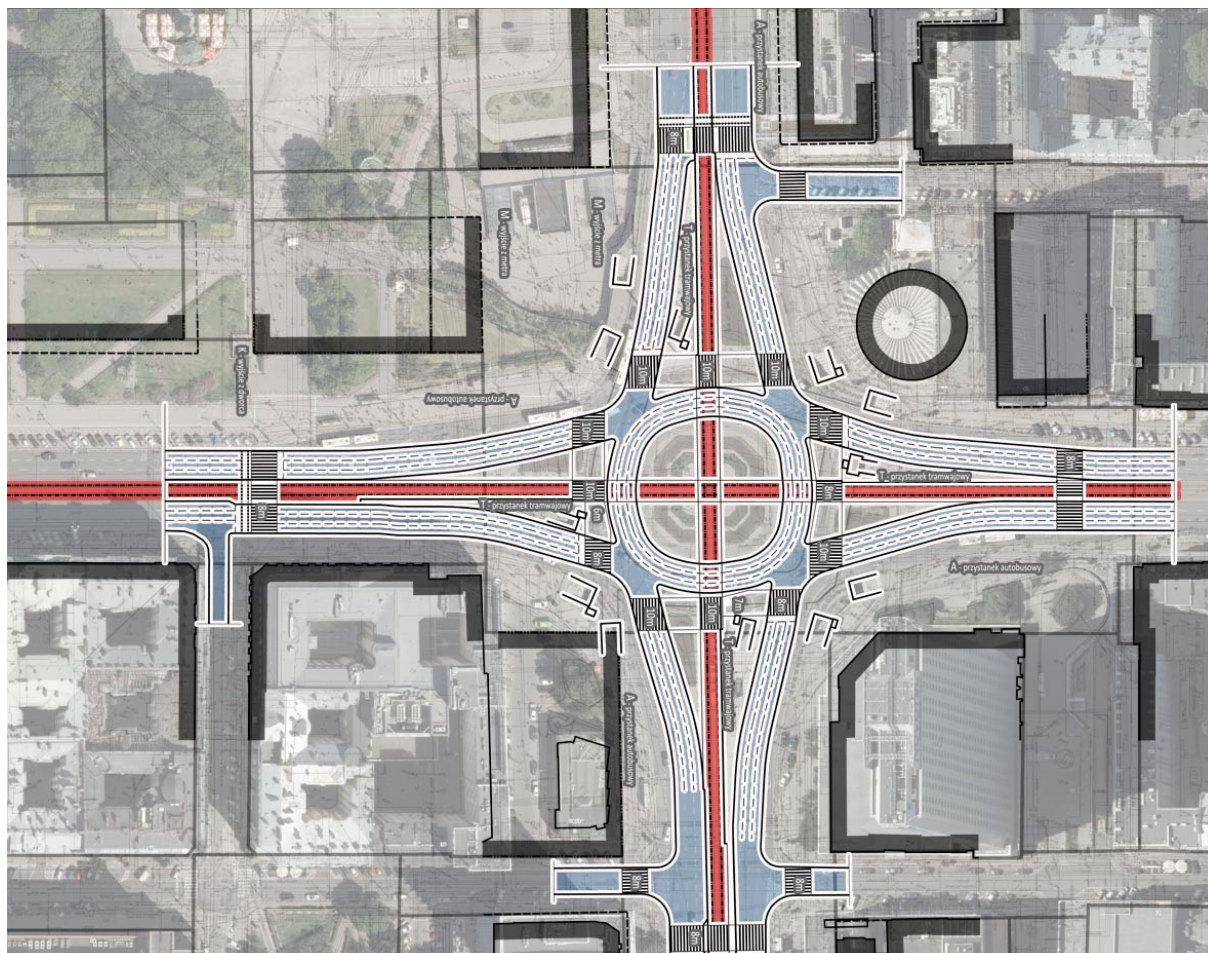
Rozwiązanie 01 etapowego zagospodarowania Ronda Dmowskiego przewiduje:

- zachowanie istniejącej geometria skrzyżowania z wyspą centralną;
- zachowanie układu przejść i pasaży podziemnych wraz z wyjściami;
- wyznaczenie przejść dla pieszych na zewnętrznych krańcach wysepek tramwajowych przy skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi: Widok, Pankiewicza, Nowogrodzką oraz na przedłużeniu ul. Parkingowej;
- konieczność zwężenie pasa jezdni przy dojeźdach do wysepek tramwajowych od strony przejść dla pieszych.

Zaletą rozwiązania jest zapewnienie przejść dla pieszych w poziomie terenu na obszarze zwartej zabudowy śródmiejskiej.

Wadą rozwiązania są utrudnienia dla funkcjonowania komunikacji kołowej i konieczność dojścia do przejść dla pieszych odsuniętych po ok. 100 m od skrzyżowania ulic.

• **Rozwiązanie 02 z przejściami dla pieszych przy Rondzie**



Ilustracja 24. Rozwiązanie 02 etapowego zagospodarowania Ronda Dmowskiego – korekta geometrii ronda oraz wyznaczenie przejść dla pieszych przy rondzie i na zewnętrznych krańcach wysepek tramwajowych.

Rozwiązanie 02 etapowego zagospodarowania Ronda Dmowskiego przewiduje:

- korektę geometrii ronda poprzez zwężenie do 3 pasów ruchu na rondzie oraz zmniejszenie wyspy centralnej szerokość jednego pasa ruchu;
- wyznaczenie przejść dla pieszych przy rondzie oraz na zewnętrznych krańcach wysepek tramwajowych przy skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi: Widok, Pankiewicza, Nowogrodzką oraz na przedłużeniu ul. Parkingowej;
- zachowanie układu przejść i pasaży podziemnych wraz z wyjściami.

Zaletą rozwiązania jest zapewnienie przejść dla pieszych w poziomie terenu na obszarze zwartej zabudowy śródmiejskiej w ciągu ulic Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich.



Wadą rozwiązania są utrudnienia dla funkcjonowania komunikacji kołowej.

Uwaga. Proponowane rozwiązania etapowe mają charakter doraźny. Optymalna byłaby jak najszybsza przebudowa ronda na skrzyżowanie według wybranego do realizacji wariantu koncepcji.

Rozwiązania etapowe umożliwiają zachowanie istniejącego układu przejść podziemnych oraz wyjść na przystanki tramwajowe. Natomiast w rozwiązaniu 02 istniejące wyjścia na perony przystanków tramwajowych utrudniają dostęp do przejść dla pieszych przy rondzie. Możliwa jest likwidacja wyjść na przystanki od razu przy wyznaczeniu przejść dla pieszych.

4.11. RONDO DMOWSKIEGO – ROZWIĄZANIA DOCELOWE (SKRZYŻOWANIE)

Docelowa przebudowa Ronda Dmowskiego przewiduje przekształcenie go w skrzyżowanie zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi dla Wariantu 1, Wariantu 2 lub Wariantu 3 zagospodarowania korytarzy ul. Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich.

W wszystkich wariantach przewidywana jest:

- realizacja przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w poziomie terenu na wszystkich wlotach skrzyżowania (w wariantach 2 i 3 również w centralnej alei pieszej wyznaczonej w ul. Marszałkowskiej);
- zachowanie układu podziemnych pasażów i przejść dla pieszych jako elementu pozwalającego na wyjście pasażerów z metra na wszystkich narożnikach;
- likwidacja wyjść z pasażu podziemnego na wysepki przystanków tramwajowych (realizacja wyjść na przystanki tramwajowe wymagałaby znacznego poszerzenia peronów);
- realizacja bezpośredniego wyjścia z placu przed wejściem na stację metra „Centrum” na al. Jerozolimskie w rejonie przystanków autobusowych i tramwajowych, przewidziane zostały dwie pary schodów i schodów ruchomych; w wariantach 1 i 2 koncepcji zaproponowano realizację zabudowy nad placem przed wejściem na stację metra „Centrum” oraz nad schodami prowadzącymi na poziom al. Jerozolimskich, co wymagałoby zmiany w projekcie planu miejscowego;
- możliwa jest realizacja nowego przejścia podziemnego pod ul. Marszałkowską z placu podziemnego przy stacji metra „Centrum” na plac przy Rotundzie (z wyjściami w rejonie ul. Widok).

5. PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ

Kształtowanie przekroju ulicy Wariant 1 – aleje ze szpalerami drzew:



Ilustracja 25. Przykład ulicy z regularnymi podwójnymi szpalerami drzew

Kształtowanie przekroju ulicy Wariant 2 lub 3 – wewnętrzny bulwar, pas zieleni:



Ilustracja 26. Przykład ulicy wewnętrznym pasem zieleni – bulwarem wysadzonym szpalerami drzew

Kształtowanie przestrzeni pieszych:



Ilustracja 27. Przykłady kształtowania wlotów ulic bocznych poprzez przestrzeń chodnika



Ilustracja 28. Przykłady kształtowania wlotów ulic bocznych poprzez przestrzeń chodnika



Ilustracja 29. Przykłady przejść dla pieszych w wewnętrznym pasie zieleni - zapewnienie ciągłości ruchu pieszego wzdłuż bulwaru



Ilustracja 30. Przykład zastosowania powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika



Ilustracja 31. Przykład czasowej aranżacji przestrzeni pieszych – targi sąsiedzkie



Ilustracja 32. Przykład czasowej aranżacji przestrzeni pieszych – targi jednodniowe



Ilustracja 33. Przykłady mebli ulicznych – toalety publiczne



Ilustracja 34. Przykłady mebli ulicznych sprzyjające wypoczynkowi, rekreacji i spędzaniu czasu

Kształtowanie zieleni ulicznej:



Ilustracja 35. Przykład stosowania szpalerów drzew wzdłuż chodników



Ilustracja 36. Przykład stosowania nawierzchni mineralnej w pasach zieleni przyulicznej



Ilustracja 37. Zastosowanie żywopłotów, krzewów do wydzielenia i zabezpieczenia torowiska tramwajowego



Ilustracja 38. Stosowanie torowisk linii tramwajowych z zabudową trawiastą



Ilustracja 39. Przykład stosowania układów wodnych – fontann, tryskaczy



Ilustracja 40. Przykład aranżacji strefy zieleni

Kształtowanie komunikacji:



Ilustracja 41. Przykład rozwiązania jezdni z wąskim pasem dzielącym



Ilustracja 42. Przykład rozwiązania jezdni z wąskim pasem dzielącym



Ilustracja 43. Przykład rozwiązania przystanku autobusowego z przyłdkiem



Ilustracja 44. Przykład urządzenia peronu przystanku tramwajowego z maksymalnym wykorzystaniem przestrzeni dla podróżnych



Ilustracja 45. Przykład rozwiązania zężenia przed skrzyżowaniem i powierzchni wyniesionej



Ilustracja 46. Przykład rozwiązania drogi rowerowej przed przejściem dla pieszych

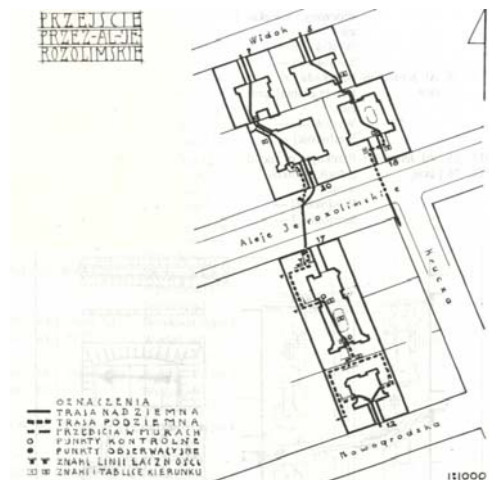


Ilustracja 47. Przykład rozwiązania drogi rowerowej w przestrzeni chodnika i zjazdu na jezdnię



Ilustracja 48. Przykład rozwiązania drogi rowerowej w przestrzeni chodnika

Upamiętnienie wydarzeń historycznych - Oznaczenie w posadzce miejsc świadczących o historii ulicy:



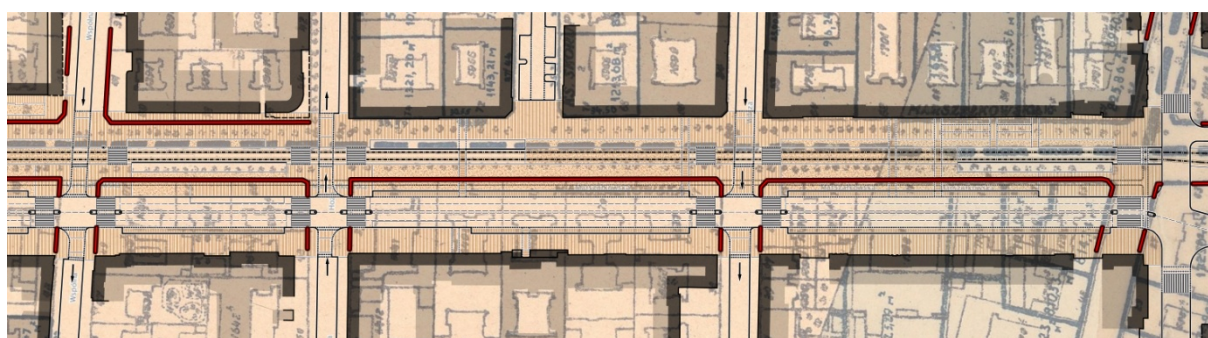
Ilustracja 49. Przekop z okresu Powstania Warszawskiego w al. Jerozolimskich w rejonie ulicy Kruczej



Ilustracja 50. Barykada z okresu Powstania Warszawskiego w ul. Marszałkowskiej



Ilustracja 51. Przedwojenna zabudowa ul. Marszałkowskiej z zaznaczonymi na mapie z 1939 roku obecnymi pierziami zabudowy



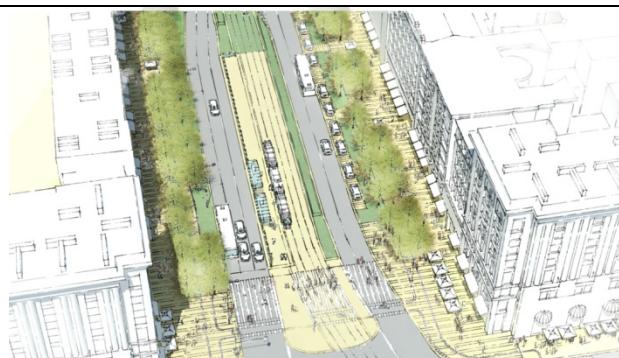
Ilustracja 52. Propozycje oznaczenia w posadzce ulicy dawnych granic zabudowy – Wariant 3 koncepcji

6. MODEL KOMPUTEROWY – WIZUALIZACJE

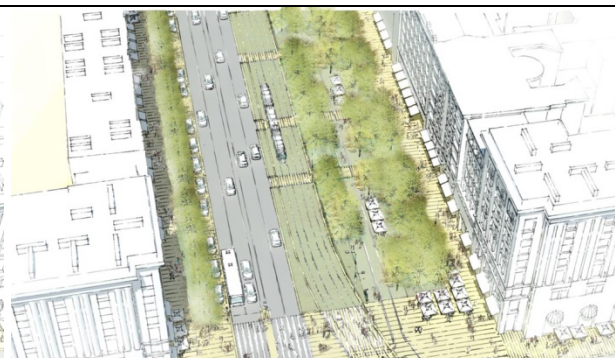
Wizualizacje komputerowe wybranych fragmentów przestrzeni ulicznej porównanie wariantów 1 i 2 preferowanych do realizacji:

Wariant 1

Wariant 2

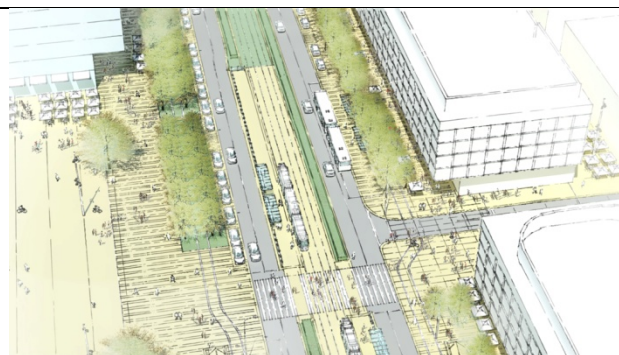


Ilustracja 53. Widok ul. Marszałkowskiej - w1.1

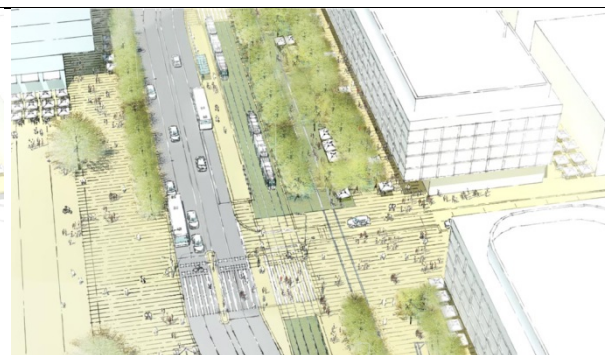


Ilustracja 54. Widok ul. Marszałkowskiej - w2.1

ul. Marszałkowska w rejonie skrzyżowania z ul. Piękną – widoki w kierunku północnym

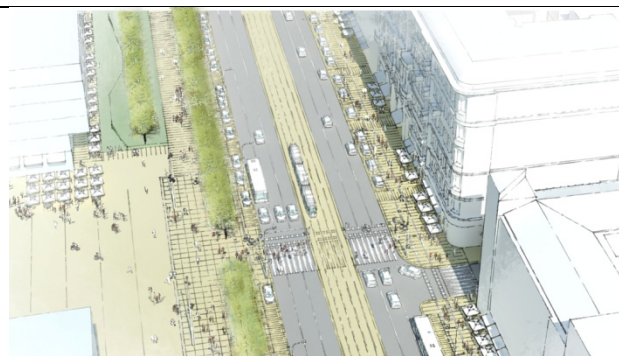


Ilustracja 55. Widok ul. Marszałkowskiej - w1.2

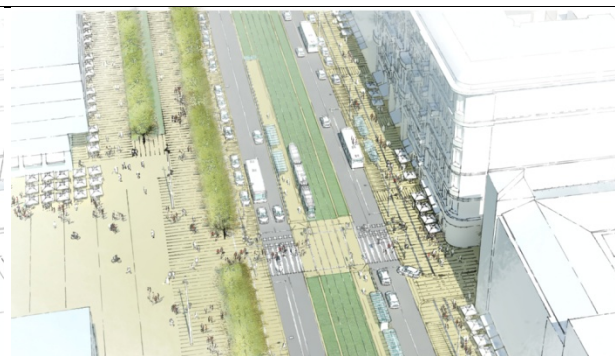


Ilustracja 56. Widok ul. Marszałkowskiej - w2.2

ul. Marszałkowska w rejonie Domów Centrum i skrzyżowania z ul. Żółtą – widoki w kierunku północnym



Ilustracja 57. Widok al. Jerozolimskich - w1.3



Ilustracja 58. Widok al. Jerozolimskich – w2.3

al. Jerozolimskie w rejonie skrzyżowania z ul. Pawińskiego – widoki w kierunku wschodnim



7. PODSUMOWANIE – WNIOSKI

- **Ul. Marszałkowska stanowi główną reprezentacyjną przestrzeń publiczną obszaru Śródmieścia Warszawy. Rozwiązania komunikacyjne powinny być dostosowane do warunków poprawy ruchu pieszego w centrum miasta oraz wzbogacenia oferty programowej śródmieścia.**
- **Przyjęte we wszystkich wariantach rozwiązania zmierzają do ograniczenia efektu bariery przestrzennej jaką stanowią obecnie ul. Marszałkowska, al. Jerozolimskie i Rondo Dmowskiego oraz ścisłego powiązania pieszego terenów po obu stronach ulic.**
- **Ze względu na preferencje dla obsługi komunikacją publiczną należy zmierzać do uzupełnienia ilości przystanków autobusowych i tramwajowych (nowe zespoły przy ul. Złotej i dworcu Warszawa Śródmieście) oraz do integrowania przystanków w obrębie skrzyżowań i węzłów przesiadkowych.**

- **Dla ul. Marszałkowskiej do dalszego opracowania rekomenduje się Wariant 2.**

Realizacja Zielonej Alei – Bulwaru Pieszego po stronie wschodniej ulicy umożliwi osiągnięcie znaczącego, pozytywnego efektu przestrzennego i poprawy funkcjonowania przestrzeni publicznych śródmieścia. Realizacja terenów zieleni, akceptowanych społecznie, zrekompensuje występujące początkowo utrudnienia dla ruchu kołowego.

Częściowe zmiany przewidziane w Wariacie 1 mogą być niewystarczające w stosunku do wprowadzanych ograniczeń dla komunikacji indywidualnej. Natomiast nakłady inwestycyjne związane z przeniesieniem linii tramwajowej, konieczne do poniesienia przy realizacji Wariantu 3, wydają się niewspółmierne do osiągniętego efektu Zielonej Alei.

- **Dla al. Jerozolimskich do dalszego opracowania rekomenduje się Wariant 3.**

Ze względu na znaczącą rolę komunikacyjną al. Jerozolimskich pożądane jest zachowanie 3 pasów ruchu w każdym kierunku, w tym skrajnego pasa autobusowego, na odcinku zachodnim do skrzyżowania z ul. Marszałkowską. Na odcinku wschodnim uzasadnione jest ograniczenie przekroju jezdni do 2 pasów w każdym kierunku.

- **Dla Ronda Dmowskiego do dalszego opracowania rekomenduje się realizację skrzyżowania i ograniczenie ruchu nawiązujące do zmian organizacji ruchu w poszczególnych wariantach.**

Analizowane w niniejszym opracowaniu oraz innych studiach komunikacyjnych rozwiązania przewidujące tymczasowe zachowanie układu ronda (skrzyżowania z wyspą centralną) z wprowadzeniem przejść dla pieszych w poziomie terenu będą niewygodne zarówno dla kierowców jak i dla pieszych i pasażerów komunikacji publicznej.

SPIS ILUSTRACJI

Ilustracja 1. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy – rysunek Nr 14 Kierunki zagospodarowanie przestrzennego - Struktura funkcjonalno-przestrzenna	4
Ilustracja 2. Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy – rysunek Nr 17 Kierunki zagospodarowanie przestrzennego - Układ drogowo - uliczny (klasyfikacja)	5
Ilustracja 3. Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy – rysunek Nr 18 Kierunki zagospodarowanie przestrzennego - Komunikacja zbiorowa	6
Ilustracja 4. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – korytarz al. Jerozolimskich wraz z terenami otaczającymi po stronie północnej alej.	7
Ilustracja 5. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – korytarz ul. Marszałkowskiej wraz z terenami otaczającymi po stronie zachodniej ulicy.	7
Ilustracja 6. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu stacji metra „Politechnika” – korytarz ul. Marszałkowskiej i pl. Konstytucji po południowej stronie obszaru opracowania koncepcji.	8
Ilustracja 7. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Południowego w rejonie ul. Poznańskiej tereny zabudowy po stronie południowej al. Jerozolimskich.	8
Ilustracja 8. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Południowego w rejonie ul. Poznańskiej – korytarz ul. Marszałkowskiej wraz z terenami otaczającymi po stronie zachodniej ulicy.	9
Ilustracja 9. Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego okolic tzw. Ściany Wschodniej – korytarz ul. Marszałkowskiej wraz z terenami otaczającymi po stronie zachodniej ulicy.	9
Ilustracja 10. Granice obszaru objętego opracowaniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Osi Saskiej	10
Ilustracja 11. Fragment rysunku Założeń do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy – obszar al. Jerozolimskich	11
Ilustracja 12. Fragment rysunku Założeń do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy – obszar ul. Marszałkowskiej	11
Ilustracja 13. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - objaśnienia oznaczeń	11
Ilustracja 14. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju zachodniego odcinka al. Jerozolimskich	12
Ilustracja 15. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju wschodniego odcinka al. Jerozolimskich	12
Ilustracja 16. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju ul. Marszałkowskiej – wariant ze zwężeniem jezdni i z przebudową linii tramwajowej	12

Ilustracja 17. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy - propozycja przekroju ul. Marszałkowskiej – wariant ze zwężeniem jezdni i zachowaniem linii tramwajowej w osi ulicy.	12
Ilustracja 18. Fragment planu sytuacyjnego oznakowania	13
Ilustracja 19. Projekt przebudowy pawilonu Rotundy przy Rondzie Dmowskiego.	14
Ilustracja 20. Koncepcja przebudowy al. Jerozolimskich z nałożonym rysunkiem m.p.z.p. w rejonie Pałacu Kultury i Nauki – widoczne na rysunku planu proponowane krawędzie jezdni drogi 7.KD-L kolidują z układem zabytkowego placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca Warszawa - Śródmieście. Plac jest oddzielony od chodnika al. Jerozolimskich schodami (5 stopni).	34
Ilustracja 21. Projektowana jezdnia drogi 7.KD-L na tle istniejącego układu zabytkowego placu pomiędzy pawilonami wejściowymi do dworca Warszawa - Śródmieście.	35
Ilustracja 22. Rondo Dmowskiego – istniejący układ przestrzenny i komunikacyjny.	43
Ilustracja 23. Rozwiązanie 01 etapowego zagospodarowania Ronda Dmowskiego – wyznaczenie przejść dla pieszych na zewnętrznych krańcach wysepek tramwajowych.	44
Ilustracja 24. Rozwiązanie 02 etapowego zagospodarowania Ronda Dmowskiego – korekta geometrii ronda oraz wyznaczenie przejść dla pieszych przy rondzie i na zewnętrznych krańcach wysepek tramwajowych.	45
Ilustracja 25. Przykład ulicy z regularnymi podwójnymi szpalerami drzew	47
Ilustracja 26. Przykład ulicy wewnętrznym pasem zieleni – bulwarem wysadzonym szpalerami drzew	47
Ilustracja 27. Przykłady kształtowania wlotów ulic bocznych poprzez przestrzeń chodnika	48
Ilustracja 28. Przykłady kształtowania wlotów ulic bocznych poprzez przestrzeń chodnika	48
Ilustracja 29. Przykłady przejść dla pieszych w wewnętrznym pasie zieleni - zapewnienie ciągłości ruchu pieszego wzdłuż bulwaru	48
Ilustracja 30. Przykład zastosowania powierzchni wyniesionych do poziomu chodnika	48
Ilustracja 31. Przykład czasowej aranżacji przestrzeni pieszych – targi sąsiedzkie	48
Ilustracja 32. Przykład czasowej aranżacji przestrzeni pieszych – targi jednodniowe	48
Ilustracja 33. Przykłady mebli ulicznych – toalety publiczne	49
Ilustracja 34. Przykłady mebli ulicznych sprzyjające wypoczynkowi, rekreacji i spędzaniu czasu	49
Ilustracja 35. Przykład stosowania szpalerów drzew wzdłuż chodników	49
Ilustracja 36. Przykład stosowania nawierzchni mineralnej w pasach zieleni przyulicznej	49
Ilustracja 37. Zastosowanie żywopłotów, krzewów do wydzielenia i zabezpieczania torowiska tramwajowego	50
Ilustracja 38. Stosowanie torowisk linii tramwajowych z zabudową trawiastą	50
Ilustracja 39. Przykład stosowania układów wodnych – fontann, tryskaczy	50
Ilustracja 40. Przykład aranżacji strefy zieleni	50
Ilustracja 41. Przykład rozwiązania jezdni z wąskim pasem dzielącym	50
Ilustracja 42. Przykład rozwiązania jezdni z wąskim pasem dzielącym	50
Ilustracja 43. Przykład rozwiązania przystanku autobusowego z przyładkiem	51
Ilustracja 44. Przykład urządzenia peronu przystanku tramwajowego z maksymalnym wykorzystaniem przestrzeni dla podróżnych	51
Ilustracja 45. Przykład rozwiązania zwężenia przed skrzyżowaniem i powierzchni wyniesionej	51



Ilustracja 46. Przykład rozwiązania drogi rowerowej przed przejściem dla pieszych	51
Ilustracja 47. Przykład rozwiązania drogi rowerowej w przestrzeni chodnika i zjazdu na jezdnię	51
Ilustracja 48. Przykład rozwiązania drogi rowerowej w przestrzeni chodnika	51
Ilustracja 49. Przekop z okresu Powstania Warszawskiego w al. Jerozolimskich w rejonie ulicy Kruczej	52
Ilustracja 50. Barykada z okresu Powstania Warszawskiego w ul. Marszałkowskiej	52
Ilustracja 51. Przedwojenna zabudowa ul. Marszałkowskiej z zaznaczonymi na mapie z 1939 roku obecnymi pierzejami zabudowy	52
Ilustracja 52. Propozycje oznaczenia w posadzce ulicy dawnych granic zabudowy – Wariant 3 koncepcji	52
Ilustracja 53. Widok ul. Marszałkowskiej - w1.1	53
Ilustracja 54. Widok ul. Marszałkowskiej - w2.1	53
Ilustracja 55. Widok ul. Marszałkowskiej - w1.2	53
Ilustracja 56. Widok ul. Marszałkowskiej - w2.2	53
Ilustracja 57. Widok al. Jerozolimskich - w1.3	53
Ilustracja 58. Widok al. Jerozolimskich – w2.3	53

SPIS RYSUNKÓW KONCEPCJI

- Plan sytuacyjny:
 - Rysunek Nr S-0 – Schemat układu przestrzennego i komunikacyjnego – stan istniejący - skala 1:2000
 - Rysunek Nr S-1 – Schemat układu przestrzennego i komunikacyjnego – Wariant 1 - skala 1:2000
 - Rysunek Nr S-2 – Schemat układu przestrzennego i komunikacyjnego – Wariant 2 - skala 1:2000
 - Rysunek Nr S-3 – Schemat układu przestrzennego i komunikacyjnego – Wariant 3 - skala 1:2000
- Zbiorczy plan sytuacyjny:
 - Rysunek Nr M-1 (1.1) – koncepcja planu zagospodarowania terenu ul. Marszałkowska (arkusz 1 - odcinek południowy pomiędzy ul. Piękną i ul. Widok) – Wariant 1 - skala 1:500
 - Rysunek Nr M-2 (2.1) – koncepcja planu zagospodarowania terenu ul. Marszałkowska (arkusz 1 - odcinek południowy pomiędzy ul. Piękną i ul. Widok) – Wariant 2 - skala 1:500
 - Rysunek Nr M-3 (3.1) – koncepcja planu zagospodarowania terenu ul. Marszałkowska (arkusz 1 - odcinek południowy pomiędzy ul. Piękną i ul. Widok) – Wariant 3 - skala 1:500



- Rysunek Nr M-1 (1.2) – koncepcja planu zagospodarowania terenu ul. Marszałkowska (arkusz 2 - odcinek północny pomiędzy ul. Widok i ul. Królewską) – Wariant 1 - skala 1:500
- Rysunek Nr M-2 (2.2) – koncepcja planu zagospodarowania terenu ul. Marszałkowska (arkusz 2 - odcinek północny pomiędzy ul. Widok i ul. Królewską) – Wariant 2 - skala 1:500
- Rysunek Nr M-3 (3.2) – koncepcja planu zagospodarowania terenu ul. Marszałkowska (arkusz 2 - odcinek północny pomiędzy ul. Widok i ul. Królewską) – Wariant 3 - skala 1:500
- Rysunek Nr J-1 – koncepcja planu zagospodarowania terenu al. Jerozolimskich – Wariant 1 - skala 1:500
- Rysunek Nr J-2 – koncepcja planu zagospodarowania terenu al. Jerozolimskich – Wariant 2 - skala 1:500
- Rysunek Nr J-3 – koncepcja planu zagospodarowania terenu al. Jerozolimskich – Wariant 3 - skala 1:500
- Przekroje normalne w miejscach charakterystycznych:
 - Rysunek Nr M-4 P1.W1 – przekrój 1-1 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Wilczej - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P2.W1 – przekrój 2-2 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Wspólnej - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P3.W1 – przekrój 3-3 przez ul. Marszałkowską przy Domach Centrum - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P4.W1 – przekrój 4-4 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Sienkiewicza - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P5.W1 – przekrój 5-5 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Próżnej - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr J-4 P6.W1 – przekrój 6-6 przez al. Jerozolimskie na wysokości ul. Poznańskiej - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr J-4 P7.W1 – przekrój 7-7 przez al. Jerozolimskie na odcinku wschodnim - Wariant 1 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P1.W2 – przekrój 1-1 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Wilczej - Wariant 2 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P2.W2 – przekrój 2-2 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Wspólnej - Wariant 2 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P3.W2 – przekrój 3-3 przez ul. Marszałkowską przy Domach Centrum - Wariant 2 - skala 1:200
 - Rysunek Nr M-4 P4.W2 – przekrój 4-4 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Sienkiewicza - Wariant 2 - skala 1:200



- Rysunek Nr M-4 P5.W2 – przekrój 5-5 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Próżnej - Wariant 2 - skala 1:200
- Rysunek Nr J-4 P6.W2 – przekrój 6-6 przez al. Jerozolimskie na wysokości ul. Poznańskiej - Wariant 2 - skala 1:200
- Rysunek Nr J-4 P7.W2 – przekrój 7-7 przez al. Jerozolimskie na odcinku wschodnim - Wariant 2 - skala 1:200
- Rysunek Nr M-4 P1.W3 – przekrój 1-1 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Wilczej - Wariant 3 - skala 1:200
- Rysunek Nr M-4 P2.W3 – przekrój 2-2 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Wspólnej - Wariant 3 - skala 1:200
- Rysunek Nr M-4 P3.W3 – przekrój 3-3 przez ul. Marszałkowską przy Domach Centrum - Wariant 3 - skala 1:200
- Rysunek Nr M-4 P4.W3 – przekrój 4-4 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Sienkiewicza - Wariant 3 - skala 1:200
- Rysunek Nr M-4 P5.W3 – przekrój 5-5 przez ul. Marszałkowską na wysokości ul. Próżnej - Wariant 3 - skala 1:200
- Rysunek Nr J-4 P6.W3 – przekrój 6-6 przez al. Jerozolimskie na wysokości ul. Poznańskiej - Wariant 3 - skala 1:200
- Rysunek Nr J-4 P7.W3 – przekrój 7-7 przez al. Jerozolimskie na odcinku wschodnim - Wariant 3 - skala 1:200
- trójwymiarowa wizualizacja komputerowa:
 - Wizualizacja – widoki z lotu ptaka fragmentu ul. Marszałkowskiej w rejonie ul. Pięknej i ul. Wilczej - porównanie wariantu 1 i wariantu 2 zagospodarowania
 - Wizualizacja – widoki z lotu ptaka fragmentu ul. Marszałkowskiej w rejonie ul. Złotej i Domów Centrum - porównanie wariantu 1 i wariantu 2 zagospodarowania
 - Wizualizacja – widoki z lotu ptaka fragmentu al. Jerozolimskich w rejonie ul. Pankiewicza i dworca Warszawa-Śródmieście - porównanie wariantu 1 i wariantu 2 zagospodarowania



SPIS TREŚCI

1. CEL OPRACOWANIA.....	3
2. OBSZAR OBJĘTY OPRACOWANIEM	3
3. ANALIZA DOTYCHCZASOWYCH OPRACOWAŃ	4
3.1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.	4
3.2. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego w rejonie Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie (MPPPiSR; plan obowiązujący).	6
3.3. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu stacji metra „Politechnika” (Dawos sp. z o.o.; plan obowiązujący).	8
3.4. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Południowego w rejonie ul. Poznańskiej (Studio KA, projekt planu).	8
3.5. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego okolic tzw. Ściany Wschodniej (MPPPiSR, projekt planu).	9
3.6. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu placu Grzybowskiego (Dawos sp. z o.o.; projekt planu).	10
3.7. Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego Osi Saskiej (MPPPiSR; studia i analizy do planu).	10
3.8. Założenia do przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy (Biuro Planowania Rozwoju Warszawy; 2014)	11
3.9. Inwentaryzacja parkingów w obszarze Śródmieścia Funkcjonalnego (SITK RP Oddział w Warszawie; 2008)	13
3.10. Projekt przebudowy skrzyżowania al. Jerozolimskich z ul. Emilii Plater (Komprojekt SC; 2016).	13
3.11. Inne projekty opracowania i studia wykorzystywane przy opracowywaniu koncepcji:	14
3.12. Konkurs na projekt modernizacji Rotundy - Changing The Face 2013 Rotunda Warsaw (Gowin & Siuta - projekt konkursowy 2013, projekt budowlany 2016).	14
3.13. Projekty zgłoszone do budżetu partycypacyjnego dla dzielnicy Śródmieście	15
4. KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA.....	18
4.1. UL. MARSZAŁKOWSKA – STAN ISTNIEJĄCY	19
4.2. UL. MARSZAŁKOWSKA – WARIANT 1	19
4.3. UL. MARSZAŁKOWSKA – WARIANT 2	23
4.4. UL. MARSZAŁKOWSKA – WARIANT 3	27
4.5. AL. JEROZOLIMSKIE – STAN ISTNIEJĄCY	31
4.6. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek zachodni – WARIANT 1	31
4.7. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek zachodni – WARIANT 2	36



4.8. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek zachodni – WARIANT 3.....	39
4.9. AL. JEROZOLIMSKIE odcinek wschodni – WARIANT 1, 2, 3.....	41
4.10. RONDO DMOWSKIEGO – ROZWIĄZANIA TYMCZASOWE (ETAPOWE).....	43
4.11. RONDO DMOWSKIEGO – ROZWIĄZANIA DOCELOWE (SKRZYŻOWANIE).....	46
5. PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ	47
6. MODEL KOMPUTEROWY – WIZUALIZACJE.....	53
7. PODSUMOWANIE – WNIOSKI	54
SPIS ILUSTRACJI	55
SPIS RYSUNKÓW KONCEPCJI	57