

IV KONFERENCJA NAUKOWO – TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT 2010

Obsługa komunikacyjna
Centrum miasta



NOWA STRATEGIA TRANSPORTOWA WARSZAWY

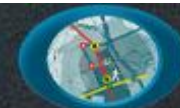
MIECZYŚLAW REKSNIS

Biuro Drogownictwa i Komunikacji,

Urząd m.st. Warszawy

**24 lutego 2010
Politechnika Warszawska
Mała Aula, Plac Politechniki 1**

Plan prezentacji



- Wstęp
- Dokument
 - historia
 - projekt
 - procedura
 - uchwała
 - zawartość
- Strategia dla Centrum
 - dostępność
 - ograniczenia
 - zasady

„Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne” 1

Załącznik nr 1
do uchwały nr LVIII/1749/2009
Rady m.st. Warszawy
z dnia 9 lipca 2009 r.



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

**STRATEGIA
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WARSZAWY
do 2015 roku i na lata kolejne**

W TYM:

**ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO WARSZAWY**



- ROK 1995
 - **Polityka Transportowa m.st. Warszawy**
Strategia Zrównoważonego Transportu
- ROK 1999
 - Analizy funkcjonalno-ruchowe wariantów systemu transportowego Warszawy
- ROK 2001
 - Ustalenia Wiążące Gminy Warszawskie



- **ROK 2002**
 - **USTAWA z dnia 19 lipca 2002 r. o zmianie ustawy o ustroju miasta stołecznego Warszawy**
- **ROK 2005**
 - Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020
- **ROK 2006**
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy
- **ROK 2009**
 - **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy**



<http://www.um.warszawa.pl/>

- Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020

http://www.um.warszawa.pl/v_syrenka/ratusz/strategia.pdf

- SUIKZP m.st. Warszawy

<http://www.um.warszawa.pl/wydarzenia/studium/>

- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy

<http://www.um.warszawa.pl/wydarzenia/szrstw/files/strategia.pdf>





- Zespół ekspertów zewnętrznych:
 - Andrzej Brzeziński
 - Magdalena Rezwow-Mosakowska
 - Marek Roszkowski
 - Wojciech Suchorzewski
- Zespół ekspertów z Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu M.st. Warszawy
 - Maria Przytułska
 - Włodzimierz Rybarczyk
 - Monika Rybczyńska-Ejchorszt
 - Mieczysław Reksnis – koordynacja prac ze strony Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu M.st. Warszawy



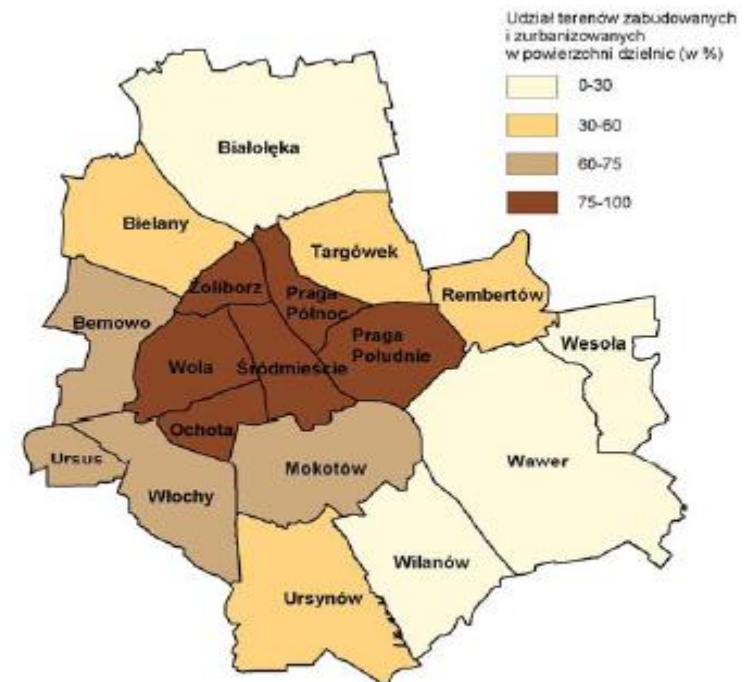
- **Strategia**
 - » Uchwała nr LVIII/1749/2009 Rady m.st. Warszawy z dnia 9 lipca 2009 r.
 - Diagnoza stanu istniejącego systemu transportowego
 - Analiza SWOT
 - Polityka Transportowa
 - Plan rozwoju systemu
 - Zasady promocji i wskaźniki
- **Prognoza oddziaływania na środowisko** - dr Witold Lenart
- **Procedura konsultacji społecznych**
 - udostępnienie projektu do publicznego wglądu
 - spotkania z mieszkańcami i organizacjami społecznymi
 - sporządzenia *Raportu* z procedury konsultacji

Centrum – koncentracja funkcji śródmiejskich



Obszar:

- Śródmieście, Żoliborz, Ochota, Mokotów, Wola, Praga Północ, Praga Południe
- Koncentracja:
 - terenów zurbanizowanych: 80% – 93%
 - gęstości zaludnienia: 6 – 9,6 tys. mk/km²
 - udziału procentowego powierzchni dróg do powierzchni obszaru: 16%– 20%



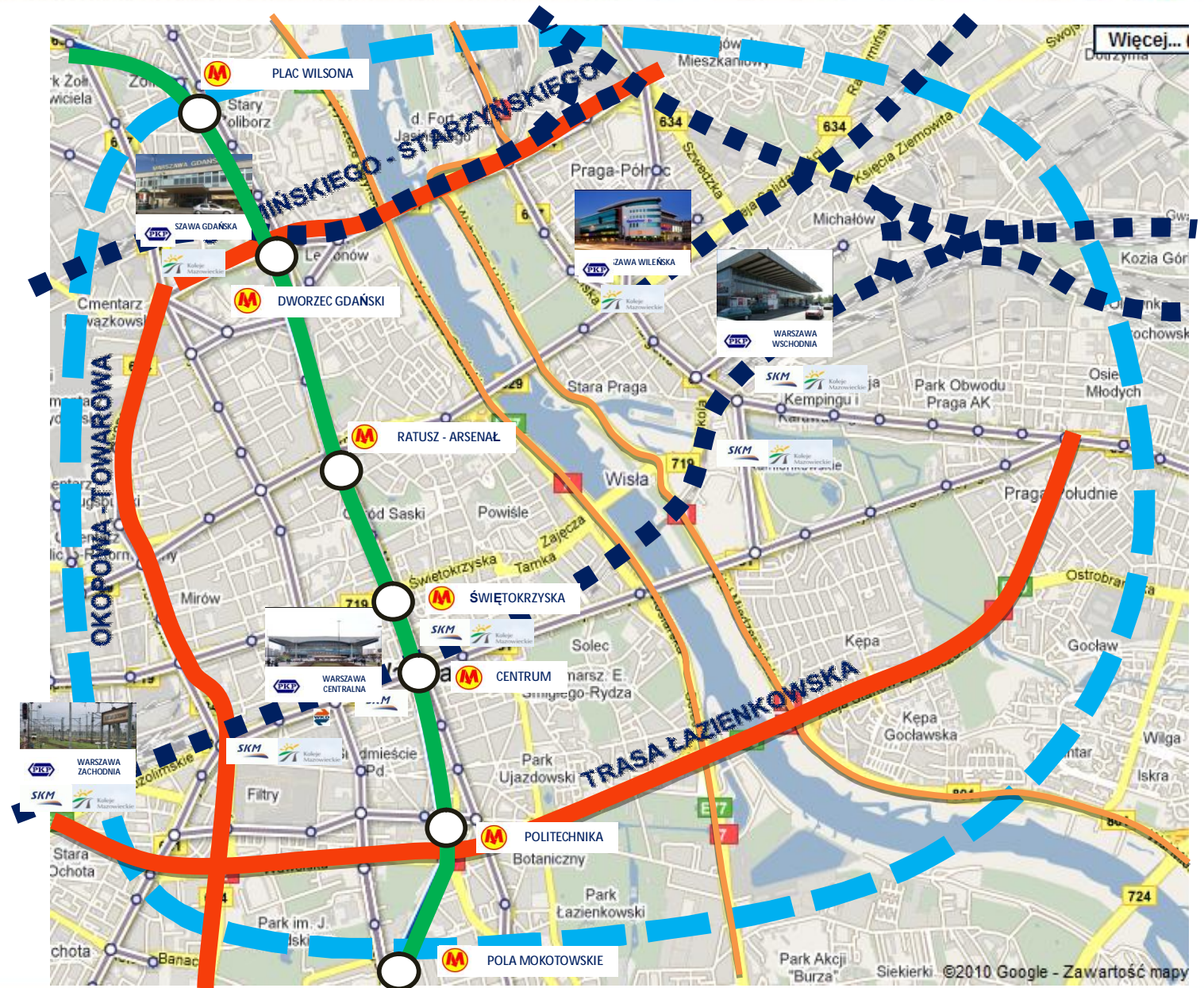


- Koncentracja:
 - ponad 50% terenów usługowych miasta,
 - ok. 73% ogółu pracujących w usługach,
 - wyższych uczelni – 53 spośród 70
 - szkół, sklepów,
 - obiektów kultury,
 - obiektów sakralnych,
 - służby zdrowia (29 z 36 szpitali publicznych Warszawy)
 - zabytków,
 - parków - 60 z 85 parków

Centrum – drogi i transport publiczny



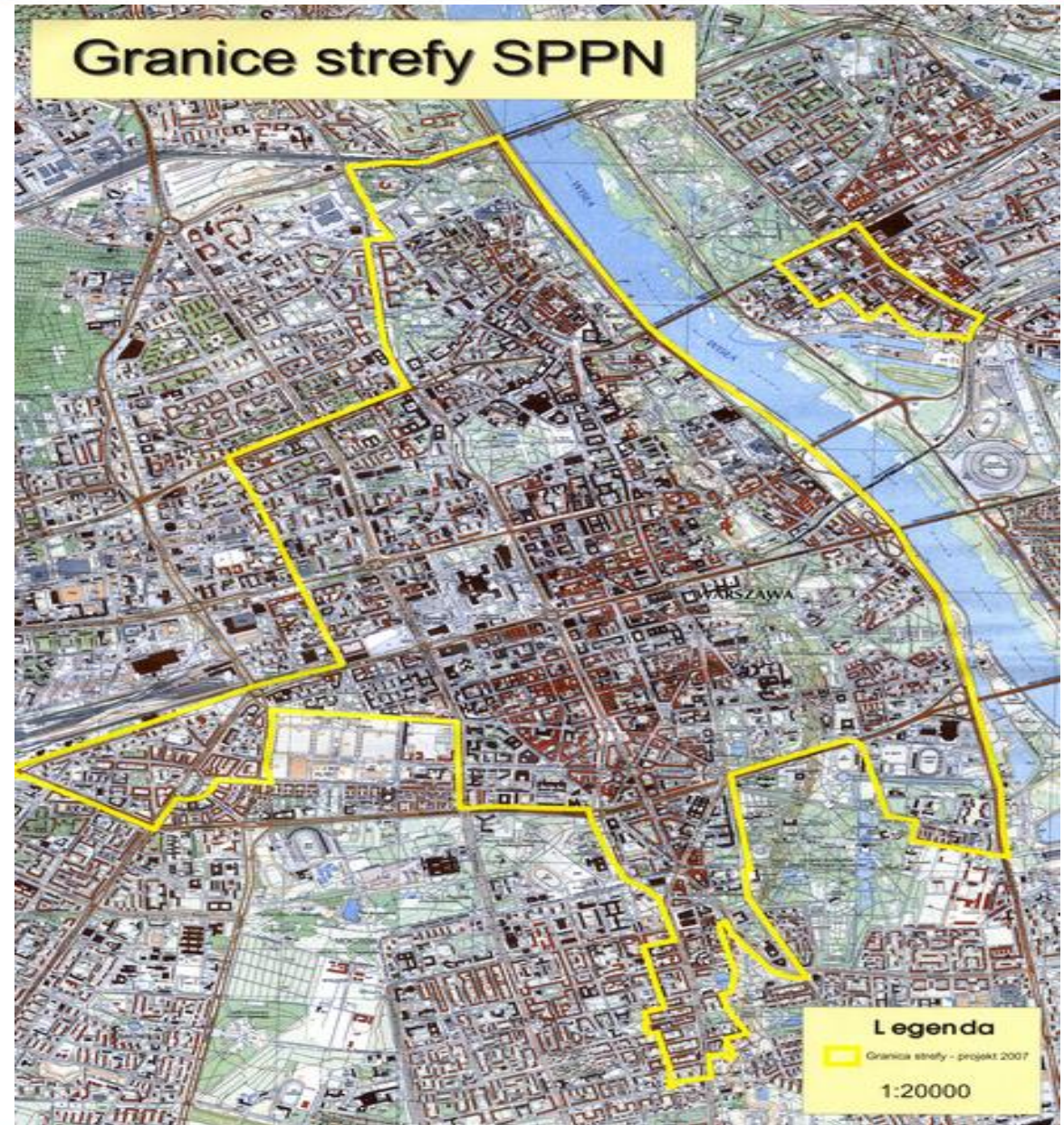
- układ uliczny
- system transportu publicznego



Centrum – parkowanie



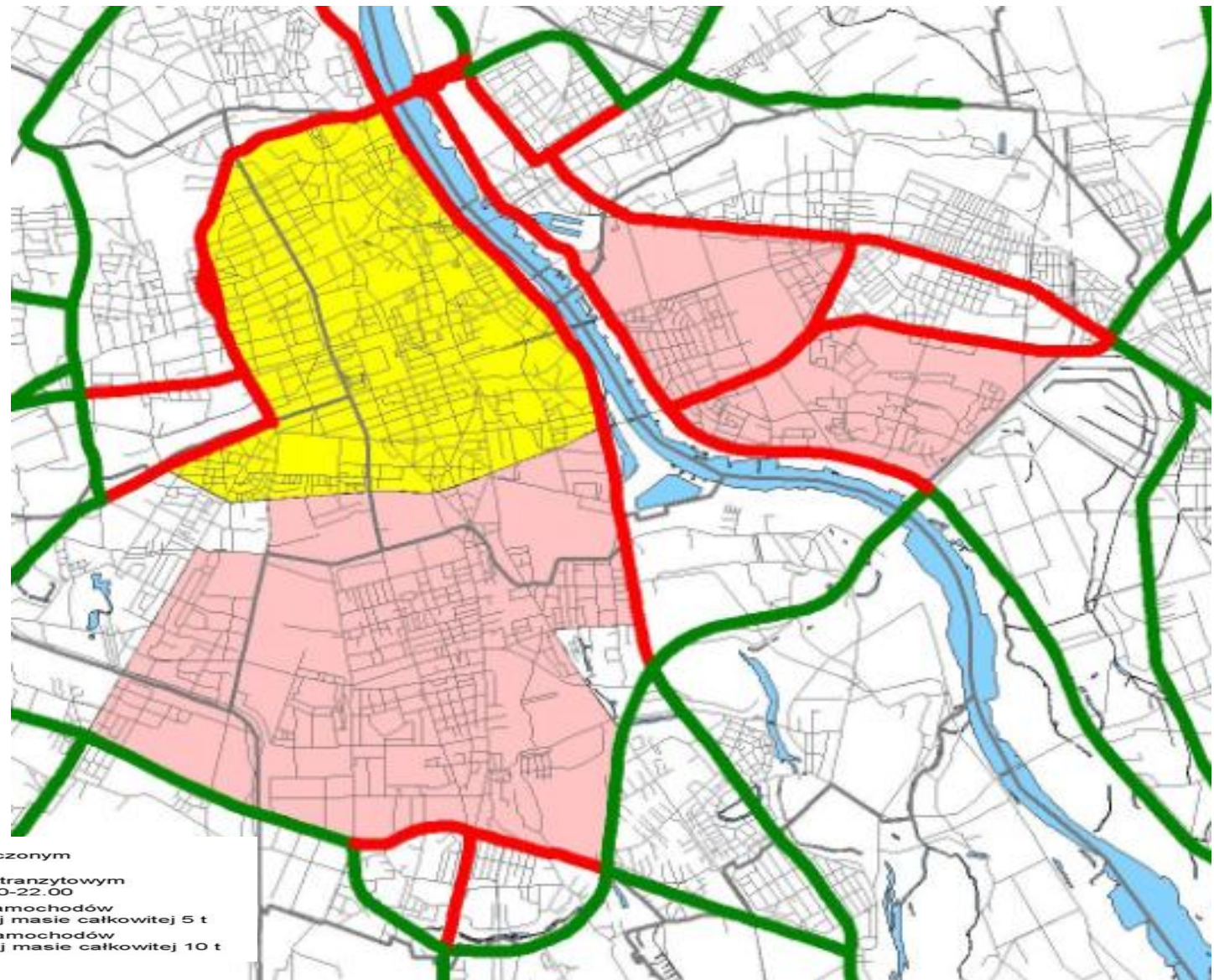
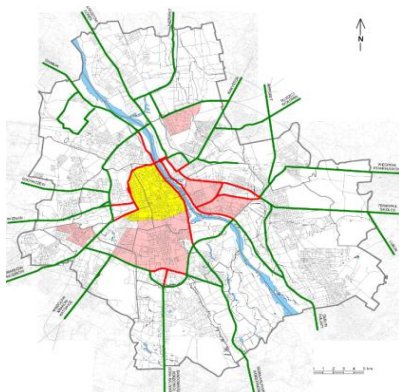
- Strefa Parkowania Płatnego Niestrzeżonego



Centrum – ograniczenia ruchu towarowego



- Ograniczenia ruchu towarowego



- Trasy z całodobowo dopuszczonym ruchem ciężarowym
- Trasy z ruchem ciężarowym tranzytowym dopuszczonym w godz. 18.00-22.00
- Strefy ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej 5 t
- Strefy ograniczeń w ruchu samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej 10 t

CENTRUM – wielkość ruchu



- Analiza liczby podróży w godzinach dużego nasilenia przewozów w godzinach: 7.00- 9.00, oraz 15.30-17.30, wykazuje, że z wykorzystaniem transportu zbiorowego odbywa się 61% podróży na granicy Centrum:

Godz.	Liczba pasażerów w KZ [osób/h]			Liczba pasażerów w KI [osób/h]	łącznie liczba pasażerów	Udział podróży KZ w godzinach szczytu
	kierunek: do centrum	kierunek: od centrum	Razem			
7-8	104 337	60 559	164 896	103 611	268 507	61%
15:30-16:30	62 155	77 295	139 450	101 465	240 915	58%
Razem	166 492	137 854	304 346	205 076	509 422	60%

CENTRUM – wielkość ruchu



- Liczba samochodów osobowych w szczycie porannym - godz. 8.00-9.00 i w szczycie popołudniowym - godz. 16.00-17.00 na granicy obszaru centrum:

Godz.	Liczba samochodów osobowych [poj./h]			Liczba pasażerów w KI [osób/h]		
	kierunek: do centrum	kierunek: od centrum	Razem	Kierunek: do centrum	kierunek: od centrum	Razem
7-8	43 705	29 776	73 481	56 817	38 709	95 525
8-9	45 986	33 715	79 701	59 782	43 830	103 611
15-16	34 916	37 796	72 712	45 391	49 135	94 526
16-17	36 199	41 851	78 050	47 059	54 406	101 465
17-18	35 393	40 498	75 891	46 011	52 647	98 658



- Polityka Transportowa m.st. Warszawy
 - Cel generalny
 - Generalnym celem polityki transportowej Warszawy jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.



- Spełnienie generalnego celu polityki transportowej będzie odbywać się poprzez realizację strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportu, przy wykorzystaniu następujących środków:
 - stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym
 - stymulowanie przemieszania funkcji (*mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji*) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości



- podnoszenie atrakcyjności transportu publicznego przez jego rozwój oraz poprzez stosowanie priorytetów w ruchu ulicznym
- podnoszenie jakości i niezawodności wykonywanych usług
- rozwój systemów transportu szynowego
- usprawnienie powiązań pomiędzy podsystemami transportu publicznego, tworzenie parkingów typu „Parkuj i jedź” itp.
- rozwój układu drogowego, głównie na kierunkach obwodowych w stosunku do centrum miasta



- uwzględnienie potrzeb w zakresie ruchu pieszego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków, usprawnienie węzłów przesiadkowych itp.
- uwzględnienie potrzeb w zakresie ruchu rowerowego, w tym zapewnienie systemu dróg rowerowych i parkingów itp.
- stosowanie środków fiskalnych w celu modyfikacji zachowań komunikacyjnych:
 - etapowo w postaci opłat za parkowanie,
 - w dalszej perspektywie w postaci opłat za wjazd do centrum



- wspomaganie polityki parkingowej poprzez wprowadzenie i egzekwowanie normatywu parkingowego przy wydawaniu pozwoleń na budowę
- planowanie i koordynowanie rozwoju gospodarczego, oraz przestrzennego z rozwojem systemu transportowego w skali aglomeracji

Polityka Transportowa - Cele Głównie



- Cel główny I: Zapewnienie możliwości dojazdu w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych
- Cel główny II: Poprawa standardów podróży, w tym zwiększenie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym
- Cel główny III: Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego planowanie i koordynowanie rozwoju gospodarczego oraz przestrzennego z rozwojem systemu transportowego w skali aglomeracji
- Cel główny IV: Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego użytkowników systemu transportowego
- Cel główny V: Poprawa stanu środowiska naturalnego oraz zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców
- Cel główny VI: Podnoszenie prestiżu i wizerunku miasta



- Cel szczegółowy III.2
 - Przywrócenie ulicom funkcji miejskich:
 - poprzez zapewnienie właściwych proporcji między przepustowością układu ulicznego i pojemnością parkingów a natężeniami ruchu samochodowego i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe i poprawa standardu transportu publicznego oraz warunków ruchu pieszego i rowerowego
 - *działania te pozwolą przywrócić ulicom miasta tradycyjne funkcje, które oprócz obsługi ruchu samochodowego powinny pełnić funkcje społeczne, kulturowe i estetyczne - odnosi się to w szczególności do układu ulicznego strefy śródmiejskiej*



- Cel szczegółowy III.3
 - Zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego
 - poprawa efektywności systemu transportowego ma prowadzić do zmniejszenia kosztów ponoszonych codziennie przez użytkowników i przez Miasto, np. poprzez lepsze wykorzystywanie istniejącej infrastruktury i taboru



- Cel szczegółowy III.4
 - Racjonalizowanie zagospodarowania przestrzennego miasta
 - polityka kształtowania struktury przestrzennej Warszawy polega na ograniczaniu zapotrzebowania na podróże – zwłaszcza samochodem prywatnym
 - *działania dotyczące systemu transportowego powinny być skoordynowane z polityką przestrzenną prowadzącą do intensyfikacji zagospodarowania (lokalizacji obiektów biurowych, handlowych usługowych, mieszkaniowych) w korytarzach obsługiwanych przez transport zbiorowy, co przyczyni się do aktywizacji tych obszarów i większej efektywności systemu transportu*



- Cel główny VI: Podnoszenie prestiżu i wizerunku miasta
 - Cel szczegółowy VI.1 - Poprawa jakości krajobrazu
 - Cel szczegółowy VI.2 - Poprawa jakości przestrzeni miejskiej
 - Cel szczegółowy VI.3 - Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów
 - Cel szczegółowy VI.4 - Zbliżenie miasta do rzeki Wisły



- Cel główny VI: Podnoszenie prestiżu i wizerunku miasta
 - Cel szczegółowy VI.1
 - Poprawa jakości krajobrazu
 - Cel szczegółowy VI.2
 - Poprawa jakości przestrzeni miejskiej
 - Cel szczegółowy VI.3
 - Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów
 - Cel szczegółowy VI.4
 - Zbliżenie miasta do rzeki Wisły



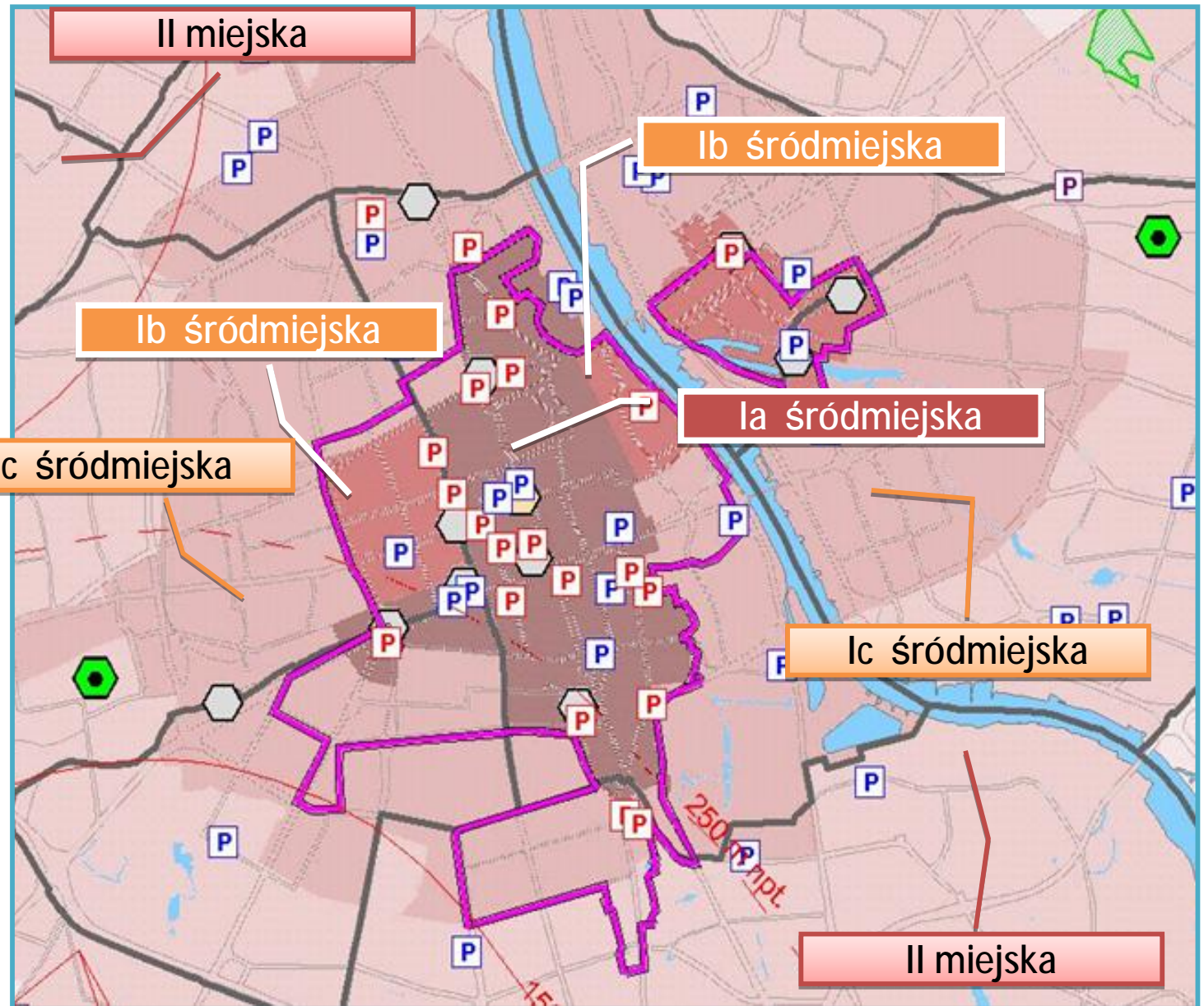
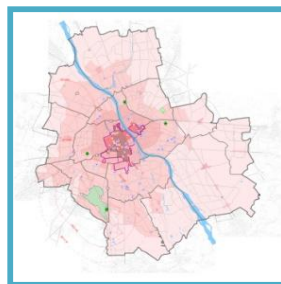
- Realizacja polityki transportowej
 - Podział obszaru miasta na 3 strefy różniące się:
 - stopniem ograniczenia ruchu samochodów osobowych i ciężarowych
 - wymaganiami co do jakości przestrzeni publicznych i warunkami ruchu pieszego i rowerowego;
 - stopniem uprzywilejowania transportu publicznego
 - wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc parkingowych
 - wysokością opłat za parkowanie zróżnicowane, także w zależności od czasu postoju

Plan Rozwoju Transportu Warszawy



- **CENTRUM**

- Strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania





Realizacja polityki transportowej

- strefa I – śródmiejska
 - podstrefa Ia
 - obejmuje obszar ścisłego śródmieścia lewo- i prawobrzeżnego z obszarami istniejącej intensywnej zabudowy
 - podstrefa Ib
 - obejmuje obszary ścisłego śródmieścia lewo- i prawobrzeżnego przewidziane do przekształceń i intensyfikacji istniejącej zabudowy
 - podstrefa Ic
 - obejmuje pozostałe obszary śródmieścia



Realizacja polityki transportowej

- strefa I:
 - ograniczanie ruchu samochodowego, a w niektórych obszarach i na wybranych ciągach eliminowanie
 - towarzyszy temu m.in.:
 - priorytetowe traktowanie transportu publicznego,
 - ograniczenia, a niekiedy zakaz ruchu samochodowego,
 - ograniczanie liczby miejsc parkingowych,
 - wprowadzanie obszarów ruchu pieszego.



- **CENTRUM – zadania strategii**
 - Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie śródmiejskiej Warszawy i innych wybranych obszarach miasta
 - » (Zadanie 7. dotyczące rozwoju systemu drogowego).
 - w obszarze centrum Warszawy (strefa I – śródmiejska) podstawową rolę w obsłudze obszaru pełnić będzie transport publiczny.
 - możliwość dojazdów samochodami będzie ograniczana, a w wybranych obszarach, w uzasadnionych wypadkach, także eliminowana; w szczególności działania restrykcyjne będą dotyczyć ruchu o charakterze tranzytowym



- **CENTRUM – zadania strategii**

» Zadanie 7. cd.

- przyjmuje się, że układ ulic wewnątrz obwodnicy Śródmieścia (z wyjątkiem Wisłostrady lewobrzeżnej i ciągu ulic Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie - Wał Miedzeszyński) będzie pełnić funkcje ulic zbiorczych i lokalnych, mających za zadanie zapewnienie bezpośredniej obsługi przyległego zagospodarowania przestrzennego
- w strefie I promowany będzie ruch pieszy i rowerowy z jednoczesnym wprowadzaniem ograniczeń w ruchu dla samochodów osobowych i zwłaszcza towarowych (ciężarowych i dostawczych)



- **CENTRUM – zadania strategii**

- » Zadanie 7. cd.

- nastąpi wyłączenie wybranych ulic z ruchu samochodowego, wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych, oraz ograniczanie liczby miejsc postojowych dla samochodów.
 - organizacja strefy ograniczonego ruchu będzie następować z wykorzystaniem szerokiej gamy środków redukujących prędkość ruchu
 - dążyć się będzie do tworzenia dogodnych, krótkich powiązań dla pieszych, zapewnienia dobrej dostępności do przystanków i dworców transportu publicznego



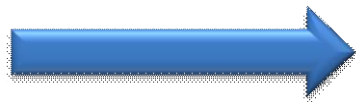
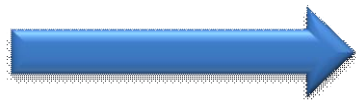
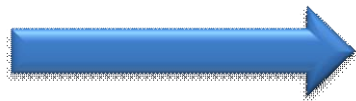
- **CENTRUM – zadania strategii**
 - Przyjmując powyższe pod uwagę, zakłada się, że w ramach strefy I wydzielonych zostanie 7 stref o zróżnicowanym traktowaniu ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego i samochodowego:
 - Strefa I-PR z dopuszczonym wyłącznie ruchem pieszym i rowerowym,
 - Strefa I-OR 20 z ograniczonym ruchem samochodów
 - Strefa I-OR 30 z ograniczonym ruchem samochodów
 - Strefa I-PRTZ z ruchem pieszym, rowerowym i transportem zbiorowym
 - Ulica „UTZ” z uprzywilejowaniem transportu zbiorowego,
 - Ulica „O 50” – ogólnodostępna
 - Ulica „O>50” – ulica z prędkością powyżej 50 km/h;



- **CENTRUM – zadania strategii**
 - **Uporządkowanie systemu parkowania**
 - » Zadanie 9. dotyczące rozwoju systemu drogowego
 - uporządkowanie systemu parkowania będzie istotnym środkiem realizacji polityki transportowej głównie w obszarach silnie zurbanizowanych (strefy I i II)
 - podstawą działania będzie rezygnacja z prób dostosowania podaży miejsc parkingowych do popytu
 - oznacza to limitowanie liczby miejsc parkingowych - także na działkach prywatnych, które będzie uwarunkowane cechami poszczególnych obszarów, sprawnością funkcjonującego transportu publicznego oraz charakterem i intensywnością zabudowy



- CENTRUM - parkowanie**



Wskaźniki parkingowe			
	dla biur i urzędów	dla handlu i usługi	dla mieszkańców
strefa I			
podstrefa Ia	nie więcej niż 5 miejsc/1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów	nie więcej niż 10 miejsc/1000 m ² pow. użyt. handlu i usług	1 miejsce/1 mieszkanie/lub mniej
podstrefa Ib	nie więcej niż 10 miejsc/1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów	nie więcej niż 15 miejsc/1000 m ² pow. użyt. handlu i usług	1 miejsce/1 mieszkanie/lub mniej
podstrefa Ic	10-18 miejsc/1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów	15-25 miejsc/1000 m ² pow. użyt. handlu i usług	1 miejsce/1 mieszkanie
strefa II	18-30 miejsc/1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów	25-38 miejsc/1000 m ² pow. użyt. handlu i usług	1 miejsce/1 mieszkanie, nie mniej jednak niż 1 miejsce/60 m ² pow. użyt. mieszkania
strefa III	25-30 miejsc/1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów	30-60 miejsc/1000 m ² pow. użyt. handlu i usług	min. 1 miejsce/1 mieszkanie, nie mniej jednak niż 1 miejsce/60 m ² pow. użyt. mieszkania

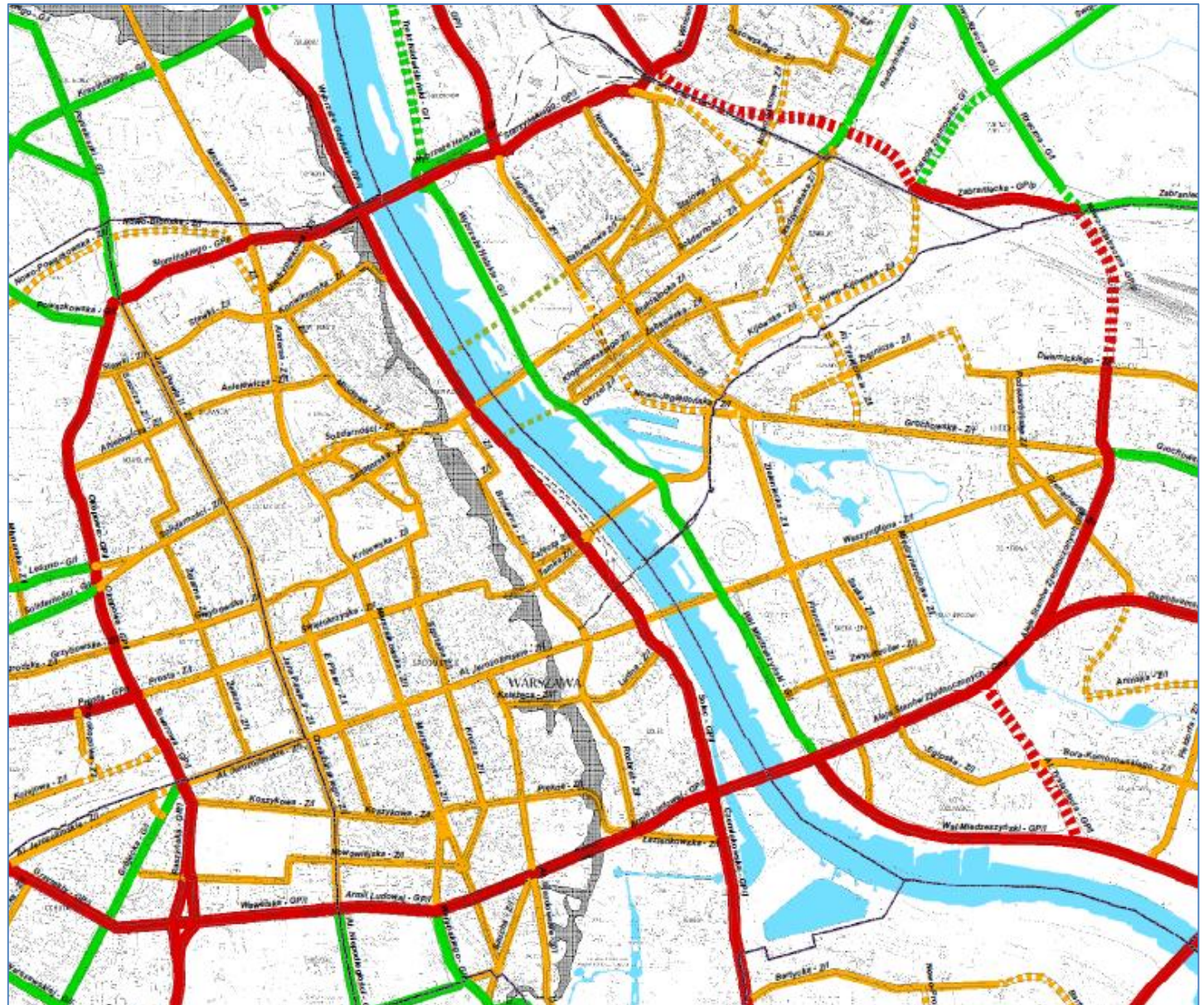


- **CENTRUM – zadania dotyczące transportu publicznego**
 - Modernizacja i rozwój systemu komunikacji tramwajowej
 - » Zadanie 2.
 - Kontynuacja rozwoju systemu metra
 - » Zadanie 3.
 - Usprawnienie komunikacji kolejowej
 - » Zadanie 4.
 - Integracja systemów transportu
 - » Zadanie 5.
 - Wymiana taboru
 - » Zadanie 7.

Plan Rozwoju Transportu Warszawy



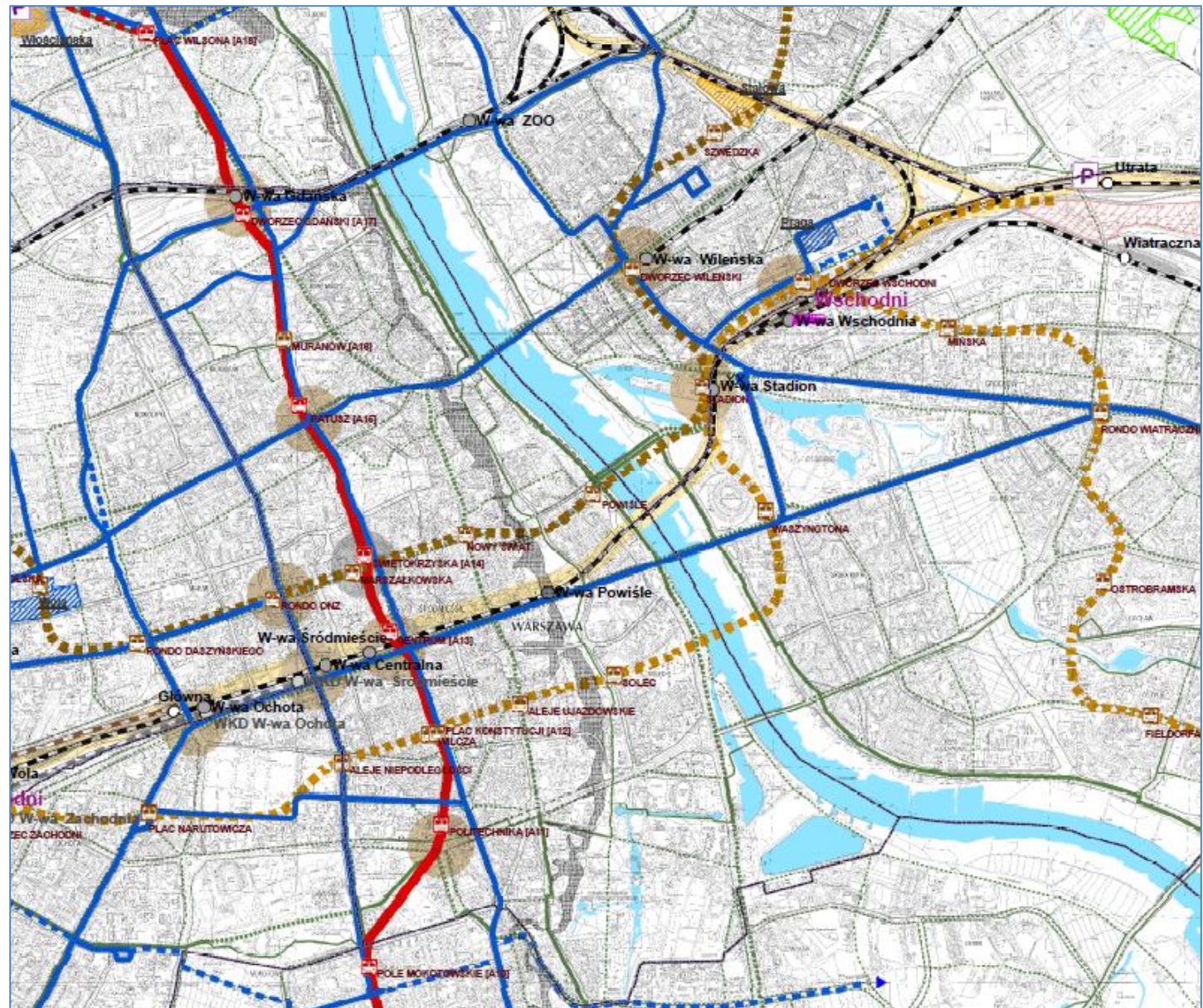
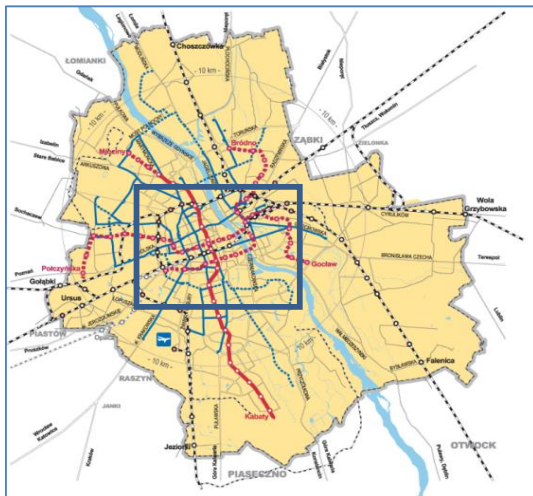
- CENTRUM - drogi
 - obwodnica śródmieścia
 - ulice „Z”
 - strefy piesze
 - ruch rowerowy
 - zakaz „TIR-ów”



Plan Rozwoju Transportu Warszawy



- CENTRUM - TZ
 - 2 linie metra
 - kolej, SKM, KM
 - węzły przesiadkowe
 - nowoczesny tramwaj
 - zarządzanie ruchem
 - rower publiczny

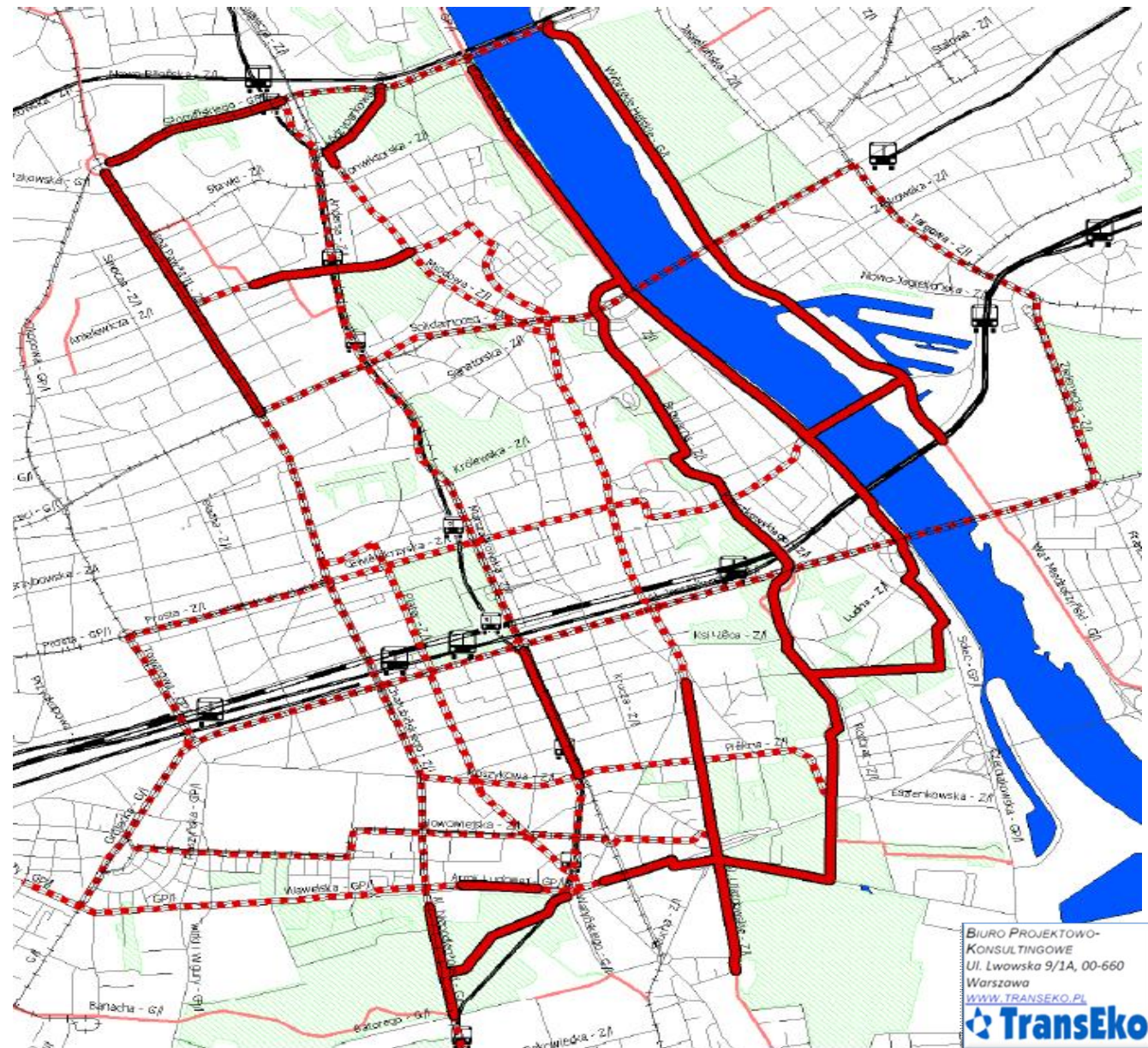
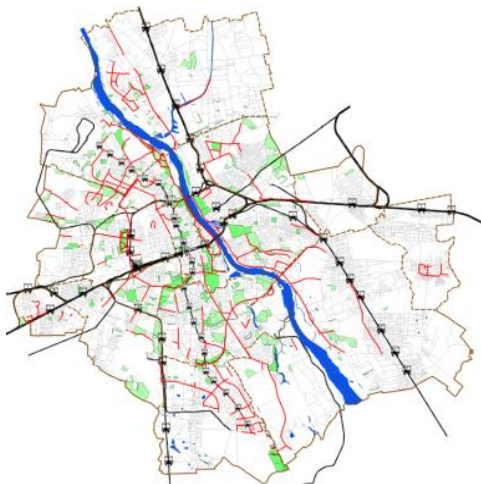


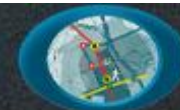
Plan Rozwoju Transportu Warszawy



CENTRUM

- Ruch rowerowy
 - Program rozwoju ruchu rowerowego w Warszawie
 - Rower publiczny
 - Studium Konceptyjne Systemu Roweru Publicznego dla m.st. Warszawy





Mieczysław Reksnis

Urząd m.st. Warszawy

Biuro Drogownictwa i Komunikacji

mreksnis@um.warszawa.pl