



# KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA MIASTO I TRANSPORT 2007

## Miasto przyjazne pieszym i rowerzystom

**POD HONOROWYM PATRONATEM  
PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY i  
REKTORA POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ**

**Politechnika Warszawska, 6 grudnia 2007**  
**(Gmach Główny PW, Pl. Politechniki 1, Mała Aula)**

**Organizatorzy:**

**Koło Naukowe Inżynierii Komunikacyjnej**

**Politechnika Warszawska, Instytut Dróg i Mostów**

**Biuro Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy**

**Biuro Projektowo-Konsultingowe TransEko**

**Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP oddział Warszawa**

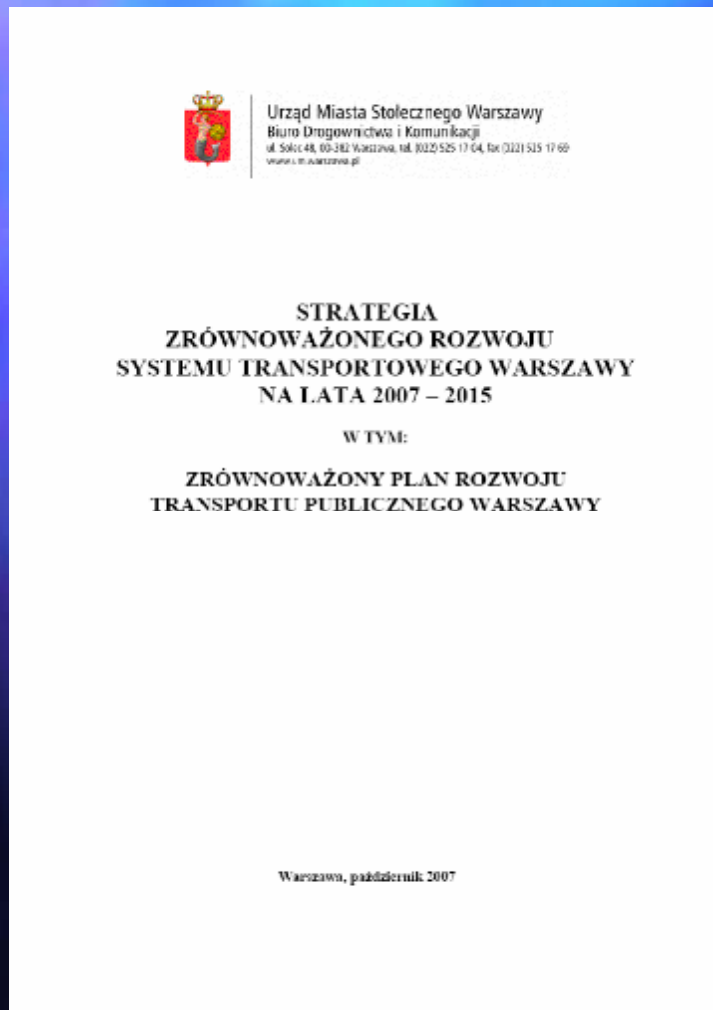
# Piesi i ruch rowerowy w strategii transportowej Warszawy

MIECZYŚLAW REKSNIS  
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI

## n PLAN

- WPROWADZENIE
- OPIS I ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO ZAWARTA W STRATEGII TRANSPORTOWEJ
- POLITYKA TRANSPORTOWA WARSZAWY
- ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO
- PRZYKŁADY OPRACOWAŃ
  - n PAS DLA ROWERÓW W CIĄGU ULIC: EMILII PLATER – NOAKOWSKIEGO,
  - n KONKURS NA PLACE: BANKOWY I TEATRALNY
- PRZYKŁAD REALIZACJI
  - n KRAKOWSKIE PRZEDMIĘSCIE

# Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 - 2015



## n ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

### n Zespół ekspertów zewnętrznych:

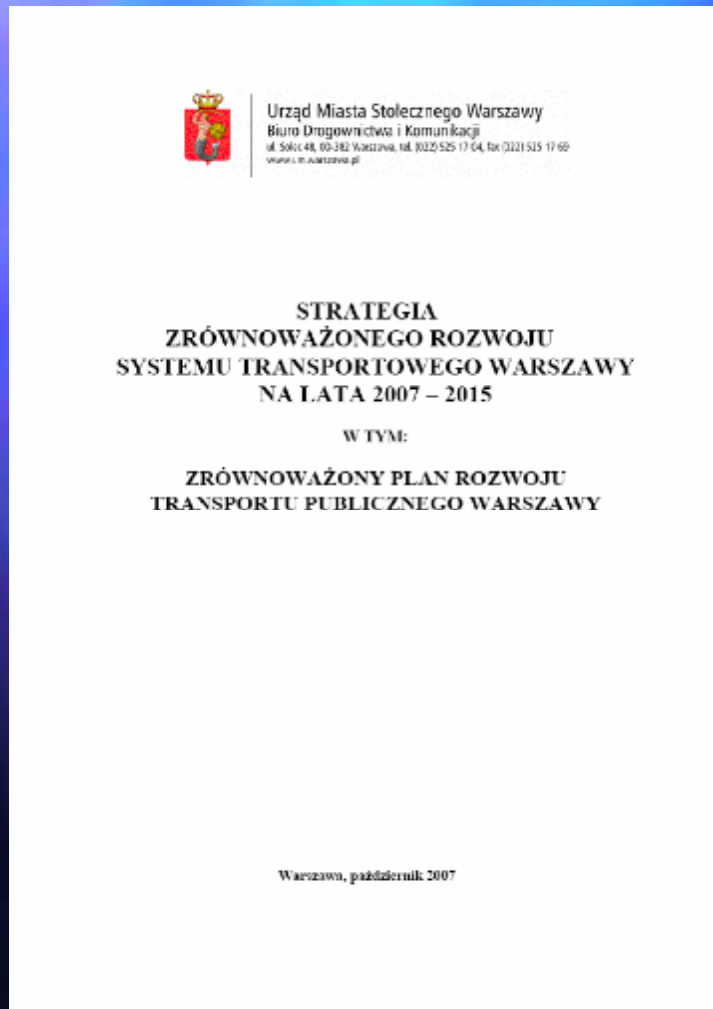
- Andrzej Brzeziński
- Magdalena Rezwow
- Marek Roszkowski
- Wojciech Suchorzewski

### n Zespół ekspertów BDiK:

- Maria Przytułska
- Mieczysław Reksnis, p.o. Dyrektora Biura Drogownictwa i Komunikacji - koordynacja prac ze strony Biura Drogownictwa i Komunikacji
- Włodzimierz Rybarczyk
- Monika Rybczyńska-Ejchorszt



# Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 - 2015



## n SPIS TREŚCI:

- Wstęp
- Diagnoza stanu istniejącego
- Polityka transportowa Warszawy
- Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy
- Zasady promocji strategii
- Wskaźniki realizacji strategii

# RUCH PIESZY- diagnoza stanu istniejącego

- n Między 1993 i 1998 rokiem nastąpił znaczący spadek podróży pieszych mieszkańców Warszawy z 30,1% wśród ogółu podróży wewnętrznych do 20,5%
- n W ciągu następnych 7 lat spadek ten się zatrzymał osiągając w roku 2005 poziom 21,6 %
- n **Problemy:**
  - zbyt wąskie chodniki
  - zła jakość nawierzchni
  - nielegalnie parkujące samochody
  - przejścia przez jezdnie w drugim poziomie (kładki lub tunele)
  - niedostateczne przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych – dotyczy to szczególnie przystanków komunikacji publicznej

# RUCH ROWEROWY- diagnoza stanu istniejącego

- n W Warszawie jest **ok. 200 km** dróg rowerowych.
- n W ciągu ostatnich 8 lat nastąpił **wzrost ruchu rowerowego o ponad 80%**, choć ruch rowerowy stanowi nadal tylko nieco ponad 1% w ogólnym podziale zadań przewozowych
- n **Problemy:**
  - niedostateczna ilość dróg rowerowych
  - brak ciągłości
  - znaczą część stanowią odrębne, niepowiązane ze sobą krótkie odcinki
  - brak odpowiednich nawierzchni,
  - stan bezpieczeństwa w ruchu rowerowym
  - brak bezpiecznych parkingów
  - brak promocji ruchu rowerowego



# RUCH PIESZY I ROWEROWY- analiza SWOT

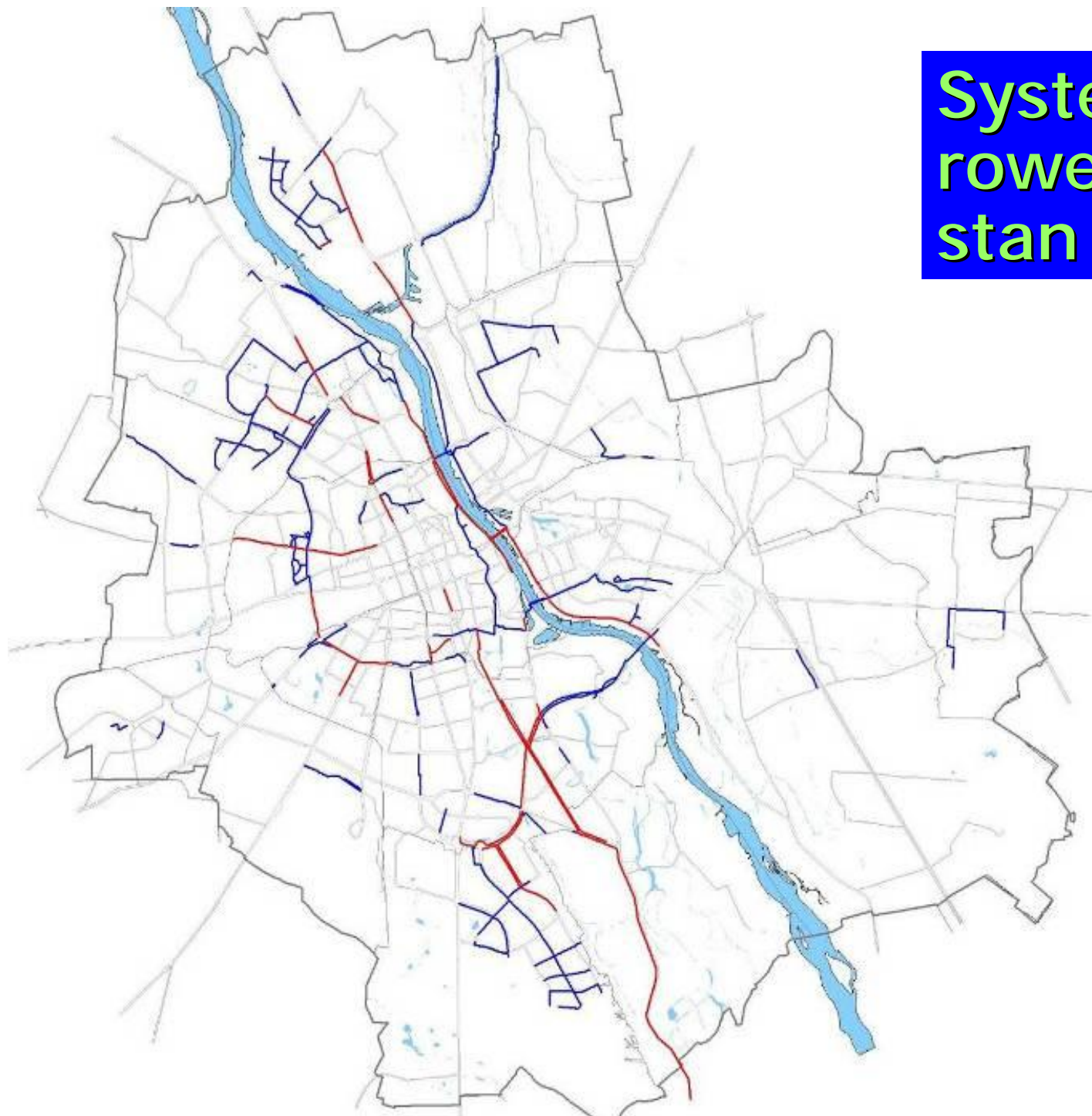
## n SILNE STRONY:

- rozwój sieci dróg rowerowych
- postęp w dostosowaniu infrastruktury transportowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych

## n SŁABE STRONY:

- brak dostatecznej separacji między ruchem pieszym, rowerowym, samochodów osobowych i ciężarowych na drogach wyższych klas,
- brak sprawnych węzłów przesiadkowych
- niski poziom bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych przez jezdnie
- niedostateczny rozwój infrastruktury dla ruchu rowerowego, szczególnie w Śródmieściu oraz na dojazdach do węzłów transportu zbiorowego (stacje i przystanki)

# System dróg rowerowych - stan istniejący



**Ścieżki rowerowe**

- Główne
- Lokalne



## System Dróg Rowerowych w Warszawie

# Koncepcja rozwoju



# POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

## n CEL GENERALNY POLITYKI TRANSPORTOWEJ

„Generalnym celem polityki transportowej Warszawy jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia”



# POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

## n CELE SZCZEGÓŁOWE

### – Cel szczegółowy I.4

- n **Poprawa dostępności rejonów, stanowiących główne cele podróży, przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym**

Osiągnięcie tego celu ma doprowadzić do znaczącego zmniejszenia uzależnienia mieszkańców Warszawy od podróżowania samochodem poprzez stworzenie możliwości i podwyższenie atrakcyjności innych sposobów podróżowania (transportem publicznym, rowerem, pieszo), znacznie bardziej efektywnych pod względem ekonomicznym, mniej szkodliwych dla środowiska naturalnego i zapewniających większy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.



# POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

## n CELE SZCZEGÓŁOWE

### – Cel szczegółowy III.2

#### n Przywrócenie ulicom funkcji miejskich

Osiągnięcie tego celu ma nastąpić przez zapewnienie właściwych proporcji między przepustowością układu ulicznego i pojemnością parkingów a natężeniami ruchu samochodowego i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe. Towarzyszyć temu będzie odpowiednia oferta ze strony transportu publicznego oraz poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego.

Przywróci to ulicom miasta tradycyjne funkcje, które oprócz obsługi ruchu samochodowego powinny pełnić funkcje społeczne, kulturowe i estetyczne (odnosi się to w szczególności do układu ulicznego strefy śródmiejskiej).

# POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

## n CELE SZCZEGÓŁOWE

### – Cel szczegółowy VI.2

#### n **Poprawa jakości przestrzeni miejskiej**

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

Przestrzenie takie będą stanowić ulice i place wolne od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonym ruchem “uspokojonym”), z wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzonej zieleni. Zgodnie z doświadczeniami wielu miast europejskich, elementami nobilitującymi przestrzeń miejską będą zmodernizowane korytarze tras tramwajowych, jednocześnie zapewniające dobrą dostępność komunikacyjną.

# ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WARSZAWY

## n RUCH PIESZY – poprawa warunków

- Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie śródmiejskiej Warszawy, która będzie w maksymalnym stopniu chroniona przed ruchem samochodowym.
- Ulice wewnątrz obwodnicy Śródmieścia będą sklasyfikowane jako zbiorcze i lokalne, oprócz Wisłostrady i ciągu Wybrzeża Helskiego i Szczecińskiego.



# ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WARSZAWY

## n RUCH PIESZY – poprawa warunków

- W strefie I promowany będzie ruch pieszy i rowerowy z jednoczesnym wprowadzaniem ograniczeń w ruchu dla samochodów osobowych i zwłaszcza towarowych, także poprzez wyłączanie wybranych ulic z ruchu samochodowego czy też ograniczanie liczby miejsc postojowych.
- Dążyć się będzie do tworzenia dogodnych, krótkich powiązań dla pieszych, zapewnienia dobrej dostępności do przystanków i dworców transportu publicznego i eliminowania uciążliwości funkcjonalnych pochodzących od ruchu samochodowego na ciągach o intensywnym ruchu pieszym.

# ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WARSZAWY

## n RUCH PIESZY – poprawa warunków

- Utrzymane będą strefy przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego i rowerowego:
  - n obszar Starego i Nowego Miasta
  - n ulica Chmielna
  - n mogą powstać lokalne powiązania łączące obszar Starego Miasta i Pragi
- Przewiduje się kontynuację ograniczania ruchu, na wzór Nowego Światu i Krakowskiego Przedmieścia, na ulicach w śródmieściu, np. na Świętokrzyskiej pomiędzy ul. Marszałkowską i Nowym Światem, Marszałkowską pomiędzy pl. Konstytucji i pl. Unii Lubelskiej.

# ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WARSZAWY

## n RUCH ROWEROWY – poprawa warunków

- Rozbudowa i modernizacja system transportu rowerowego w Warszawie - działania te powinny sprzyjać stworzeniu możliwości szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto pomiędzy źródłami i celami podróży
- System ten winien pełnić zarówno funkcję transportową, jak i rekreacyjno - sportową
- Rozwój systemu następować będzie przy zastosowaniu następujących kryteriów:

SPÓJNOŚĆ – BEZPOŚREDNIOŚĆ – WYGODA -  
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU – ATRAKCYJNOŚĆ



# ZRÓWNOWAŻONY PLAN ROZWOJU TRANSPORTU PUBLICZNEGO WARSZAWY

n **RUCH ROWEROWY – poprawa warunków**

n **ZADANIA:**

- Wzmocnienie instytucjonalne rozwoju systemu rowerowego
- Rozwój infrastruktury systemu rowerowego
- Integracja systemu rowerowego z innymi podsystemami transportowymi
- Zapewnienie bezpiecznego korzystania z roweru

# PRZYKŁADY OPRACOWAŃ

## n RUCH PIESZY

- „Opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego placu Bankowego, placu Teatralnego oraz ulicy Senatorskiej”
- Zamawiający:
  - n Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego, Urząd m.st. Warszawy
- Cel:
  - n Stworzenie nowej jakości przestrzeni miejskiej, która powinna stać się atrakcyjnym fragmentem Warszawy zarówno dla mieszkańców jak i przyjezdnych.
  - n Wytyczne komunikacyjne do konkursu podkreślają konieczność zaprojektowania takich rozwiązań układu przestrzennego i komunikacyjnego, które godzą ruch kołowy i pieszy.
  - n Zgodnie z polityką transportową zastosowane rozwiązania muszą wyraźnie preferować transport publiczny i zapewnić możliwość komunikacji rowerowej.

# PRZYKŁADY OPRACOWAŃ

## n RUCH ROWEROWY (i pieszy)

- „Studium koncepcyjne rozwiązania komunikacyjnego ciągu ulic: Emilii Plater - Noakowskiego”
- Zamawiający:
  - n Biuro Drogownictwa i Komunikacji, Urząd m.st. Warszawy
- Cel:
  - n Przedstawienie rozwiązań drogowych i infrastruktury transportu publicznego.
  - n Zaplanowanie pasów dla rowerów i ciągów pieszych.



# PRZYKŁAD REALIZACJI

**Krakowskie Przedmieście -  
podniesienie jakości przestrzeni  
publicznej**



Krakowskie Przedmieście. RYNEK BERNARDYŃSKI





Krakowskie Przedmieście. PLAC NA OSI UNIwersYTETU i AKADEMII SZTUK PIĘKNYCH





Krakowskie Przedmieście. PLAC PRZED POMNIKIEM KOPERNIKA  
w rysunku posadzki propozycja schematu układu słonecznego.











# Urząd m.st. Warszawy Biuro Drogownictwa i Komunikacji

Mieczysław Reksnis  
p.o. dyrektora  
[mreksnis@warszawa.um.gov.pl](mailto:mreksnis@warszawa.um.gov.pl)



Fot. Marek Utkin