

ZAMAWIAJĄCY:



ZARZĄD MIENIA
MIASTA STOŁĘCZNEGO
WARSZAWY

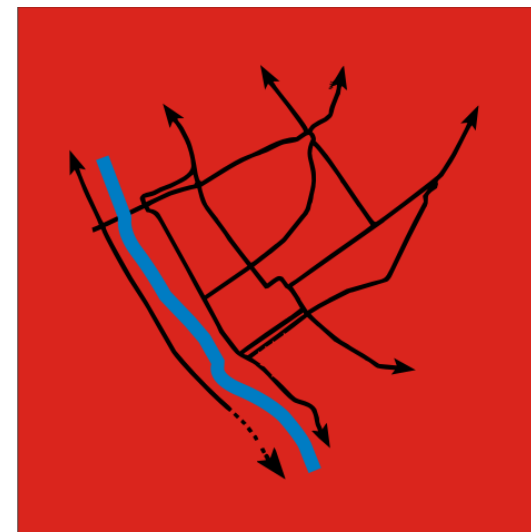
WYKONAWCA:

TransEko

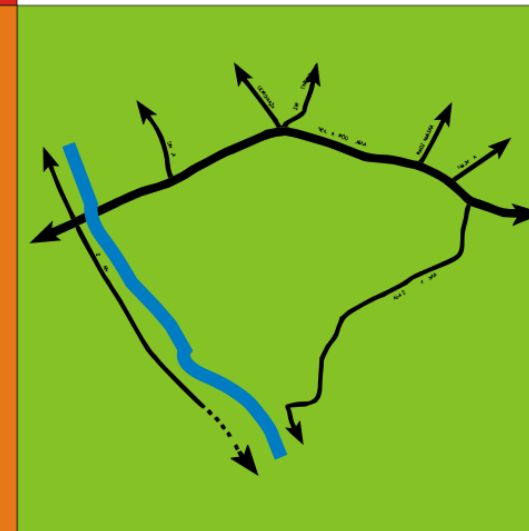
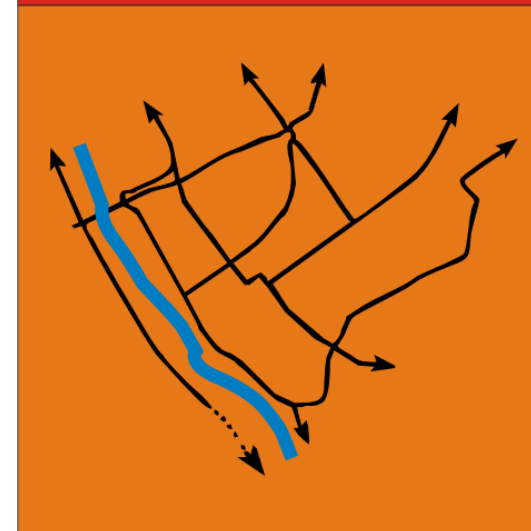
TransEko sp. j.,

00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A

www.transeko.pl



STUDIUM ZASPOKOJENIA
POTRZEB RUCHU PIESZEGO
ORAZ TRANSPORTU
PUBLICZNEGO W ZWIĄZKU Z
REWITALIZACJĄ NABRZEŻY
WISŁY



WARSZAWA, MAJ 2014 r.

SPIS TREŚCI

| | | | |
|--|----|---|----|
| WSTĘP | 4 | POZOSTAŁE ELEMENTY UKŁADU DROGOWEGO | 50 |
| REKOMENDACJE | 5 | TRAKT NADWIŚLAŃSKI (G) I UL. JAGIELLOŃSKA (GP) | 51 |
| UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE | 7 | AL. TYSIĄCLECIA (GP) | 52 |
| WSTĘP | 8 | MOST LOKALNY W OSI KAROWA - OKRZEI | 53 |
| STRATEGIA TRANSPORTOWA | 8 | FUNKCJONOWANIE WYBRANYCH ELEMENTÓW CIĄGU | 54 |
| STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M. ST. WARSZAWY | 8 | REKOMENDACJE ZMIAN W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH | 56 |
| USTALENIA PLANÓW MIEJSCOWYCH | 10 | ZGODNOŚĆ WNIOSKÓW STUDIUM Z DOKUMENTAMI PLANISTYCZNYMI | 57 |
| REJON PRAGI CENTRUM - STAN ISTNIEJĄCY | 18 | ZMIANY DOT. SUIKZP | 57 |
| STAN ISTNIEJĄCY - Z ZAMKNIĘCIAMI ULIC ZWIĄZANYMI Z BUDOWĄ II LINII METRA | 19 | PLANY MIEJSCOWE | 58 |
| STAN ISTNIEJĄCY - PO LIKWIDACJI ZAMKNIĘĆ W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ II LINII METRA | 21 | PODSUMOWANIE | 59 |
| RUCH ROWEROWY | 22 | WNIOSKI ZE „STUDIUM ZASPOKOJENIA POTRZEB RUCHU PIESZEGO ORAZ TRANSPORTU PUBLICZNEGO W ZWIĄZKU Z REWITALIZACJĄ NABRZEŻY WISŁY” | 60 |
| RUCH PIESZY | 23 | | |
| PARKOWANIE | 24 | | |
| BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD) | 25 | | |
| KONCEPCJA ROZWOJU UKŁADU DROGOWEGO | 26 | | |
| OKRES DO POWSTANIA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ | 27 | | |
| PO POWSTANIU TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ | 28 | | |
| PO POWSTANIU WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICZY ŚRÓDMIEJSKIEJ | 30 | | |
| RUCH ROWEROWY | 32 | | |
| RUCH PIESZY | 33 | | |
| ANALIZA ZMIAN W UKŁADZIE KOMUNIKACJI PIESZEJ PRZED I PO WYBUDOWANIU STACJI METRA STADION NARODOWY ORAZ PO ZAGOSPODAROWANIU PORTU PRASKIEGO | 35 | | |
| TRANSPORT ZBIOROWY | 36 | | |
| EFEKT BRD | 38 | | |
| WAŁ MIEDZESZYŃSKI | 40 | | |
| WAŁ MIEDZESZYŃSKI - TRASY ROWEROWE..... | 42 | | |
| CENTRA REKREACYJNE PRAWEGO BRZEGU WISŁY | 44 | | |
| ISTNIEJĄCE I PLANOWANE CENTRA REKREACYJNE | 45 | | |
| PUNKT 1, 2, 3..... | 46 | | |
| PUNKT 4, 5..... | 47 | | |
| PUNKT 6 | 49 | | |

ZESPÓŁ AUTORSKI

| | | |
|----------|-----------|-------------------------------|
| dr inż. | Andrzej | BRZEZIŃSKI - autor prowadzący |
| mgr inż. | Maciej | DOBROSIELSKI |
| dr inż. | Tomasz | DYBICZ |
| mgr inż. | Karolina | JESIONKIEWICZ-NIEDZIŃSKA |
| mgr inż. | Magdalena | REZWOW- MOSAKOWSKA |
| inż. | Agnieszka | ROGAŁA |
| dr inż. | Piotr | SZAGAŁA |
| mgr inż. | Łukasz | SZYMAŃSKI |
| mgr inż. | Paweł | WŁODAREK |

konsultacje:

| | | |
|----------|---------|------------|
| mgr inż. | Zygmunt | Uzdalewicz |
|----------|---------|------------|

WSTĘP

„Studium zaspokojenia potrzeb ruchu pieszego oraz transportu publicznego w związku z rewitalizacją nabrzeży Wisły po praskiej stronie w korytarzu ulic nadwiślańskich tj. Wybrzeże Helskie, Wybrzeże Szczecińskie, Wał Miedzeszyński” opracowano w celu przedstawienia rozwiązań umożliwiających poprawę jakości przestrzeni miejskiej w centrum Pragi i zbliżających miasto do Wisły, przy zachowaniu podstawowych funkcji komunikacyjnych ulic i zapewnieniu dostępności źródeł i celów podróży.

W Studium odniesiono się do zagadnień związanych z ruchem drogowym (ruch lokalny związany z obszarem, ruch tranzytowy), transportem zbiorowym, ruchem rowerowym i ruchem pieszym. W analizach ruchu drogowego, przewozów w transporcie zbiorowym i ruchu pieszego uwzględniono wpływ uruchomienia centralnego odcinka II linii metra oraz znaczenie dwóch ważnych węzłów przesiadkowych: Warszawa Wileńska i Stadion Narodowy.

Przeanalizowano również lokalizację istniejących i planowanych „centrów rekreacyjnych” na prawym brzegu Wisły wraz z ich dostępnością pieszą i rowerową, a także zaproponowano działania poprawiające jakość połączeń z otoczeniem.

Analizie komunikacyjnej poddano cały ciąg ulic Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie - Wał Miedzeszyński pomiędzy granicami dzielnic Praga Północ i Praga Południe. Jako obszar szczególny, stanowiący ważny fragment centrum Warszawy oraz kluczowy punkt dostępu do Wisły potraktowano centrum Pragi wraz z jej systemem transportowym, pomiędzy m. Gdańskim od północy, m. Świętokrzyskim od południa, Wisłą oraz ul. Targową od wschodu.

W koncepcji rozwiązania komunikacyjnego w otoczeniu centrum Pragi, zaproponowano etapowe dojście do rozwiązania docelowego, biorąc pod uwagę konieczność obsługi bieżących potrzeb i dostosowania zmian funkcji ulic i zasad obsługi ruchu miejskiego do planów rozwoju układu drogowego (Trasa Świętokrzyska, Obwodnica Śródmiejska). Wzięto pod uwagę zapisy strategicznych dokumentów planistycznych Warszawy (m.in. Strategii Transportowej i Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) oraz uchwalonych i projektowanych planów miejscowych. Do części zapisów zawartych w tych dokumentach odniesiono się krytycznie, wychodząc z założenia, że zmiany zachodzące w świadomości mieszkańców miasta i w ich zachowaniach komunikacyjnych uprawniają (i będą uprawniać w przyszłości) do podejmowania bardziej stanowczych działań w kierunku uprzywilejowania ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego.

W Studium odniesiono się także do powiązania tego obszaru z ciągiem ulic nadwiślańskich: istniejących i planowanych tras drogowych takich jak: Trakt Nadwiślański, ul. Nowo Jagiellońska, ul. Tysiąclecia, al. Tysiąclecia, most w ciągu ulic Okrzei i Karowej, które mogą wywierać wpływ na zaproponowane rozwiązania.

Inspiracją dla wniosków formułowanych w ramach studium stała się także trwająca dyskusja nad przyszłym charakterem centrum Pragi i rola układu komunikacyjnego (m.in. w kontekście uruchomienia II linii metra) prowadzona z udziałem władz miasta, organizacji społecznych i mieszkańców, w tym między innymi „Koncepcja zmian transportowych na Pradze Północ” Praskiego Stowarzyszenia Mieszkańców „Michałów”.

Prognozy ruchu wykonano dla roku 2020, wykorzystując do tego celu Warszawski Model Ruchu (analizę ruchu przeprowadzono w skali całego miasta). Symulacje ruchu wykonano dla trzech wariantów rozwiązania organizacji ruchu na ul. Wybrzeże Helskie i Wybrzeże Szczecińskie.

W prognozach ruchu wzięto pod uwagę dwa scenariusze rozwoju Portu Praskiego: bez zmian w zagospodarowaniu i ze znaczącymi zmianami w zagospodarowaniu przestrzennym (600 tys. m² powierzchni użytkowej) i wynikające z tego uwarunkowania związane ze wzmożoną generacją ruchu. Przyjęto także, że rozwijać się będzie cały pas terenów nadwiślańskich, co będzie oznaczać wzmożenie funkcji rekreacyjnych, handlowych, gastronomicznych i innych (plaże, obiekty sportowe, bary, restauracje, itp.). Fakt ten uwzględniono w analizach komunikacyjnych związanych z dostępnością obszaru (dojścia piesze, dojazd rowerowe, obsługa transportem zbiorowym, parkowanie).

Tym samym wnioski zaproponowano na bazie pogłębionej analizy obszaru i związanych z tym obszarem uwarunkowań, wykraczających znacznie poza sam ciąg ulic nadwiślańskich.

Należy podkreślić, że w Studium wzięto pod uwagę trzy scenariusze funkcjonowania ciągu ulic nadwiślańskich:

- ✓ pro-samochodowy, zakładający dążenie do zwiększenia przepustowości analizowanego ciągu drogowego dla ruchu drogowego i ułatwienia przepływu ruchu (przypadek zastosowania zmiennych pasów ruchu, a nawet przekroju 2x2),
- ✓ zachowawczy (bez zmian w stosunku do stanu istniejącego) oraz
- ✓ redukujący presję ze strony zmotoryzowanych, zwłaszcza na odcinku pomiędzy m. Gdańskim i Świętokrzyskim.

Z pełnym przekonaniem zarekomendowano ten ostatni, ze świadomością, że jako jedyny wypełnia założenia strategiczne Miasta i odpowiada aspiracjom przyszłego, nowoczesnego centrum Warszawy.

REKOMENDACJE

UWAGA:

OKRES POCZĄTKOWY - DO CZASU BUDOWY WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ

OKRES DOCELOWY - PO WYBUDOWANIU WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ

Na podstawie analiz przeprowadzonych w ramach Studium, rekomenduje się:

- Uznać za najwyższy i najpilniejszy priorytet inwestycyjny miasta budowę wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej, w pierwszej kolejności na odcinku Węzeł Żaba - Trasa Świętokrzyska!** Jej uruchomienie jest decydujące dla powodzenia ew. przekształceń analizowanego obszaru Pragi.
- W okresie początkowym utrzymać dotychczasowy standard przekroju Wybrzeża Helckiego i Wybrzeża Szczecińskiego z dwoma pasami ruchu w kierunku północnym. Docelowo zachować przekrój 2x2 na Wybrzeżu Szczecińskim (m. Świętokrzyski - Kłopotowskiego) w związku z funkcją obsługi terenu rozwojowego Portu Praskiego i ograniczyć rolę Wybrzeża Helckiego (przekrój 1x2, prędkość 30 km/h, ograniczenie ruchu ciężarowego).**

Docelowo wskazana jest zmiana klasy ulicy Wybrzeże Helckie, ew. także Wybrzeże Szczecińskie z G na Z, w celu podkreślenia zmiany charakteru tych ulic. Nie jest to jednak niezbędne z punktu widzenia zgodności proponowanych rozwiązań z wymaganiami dla ulicy klasy G.
- Utrzymać funkcje Wału Miedzeszyńskiego w układzie drogowym (z ew. osłabieniem z klasy G do Z na odcinku od m. Świętokrzyskiego do m. Łazienkowskiego) z poprawieniem dostępności terenów nad Wisłą (uzupełnienie układu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach oraz jakości infrastruktury rowerowej).
- Odstąpić od planów budowy Traktu Nadwiślańskiego oraz obniżyć funkcję ul. Jagiellońskiej z GP do G celem ograniczenia doptywu ruchu samochodowego z północy w rejon m. Gdańskiego i ciągu ul. Wybrzeże Helckie - Wybrzeże Szczecińskie (zakładane przeniesienie ruchu na trasy obwodowe: TMP i AK).
- Odstąpić od planów budowy lokalnego mostu samochodowego w osi ulic Okrzei - Karowa, ew. zachowując w planach miasta możliwość budowy mostu pieszo-rowerowego.
- Odstąpić od planów budowy tunelu w ciągu ul. Nowo-Jagiellońskiej, dążąc do ukształtowania siatki ulic obsługujących ruch wyłącznie na powierzchni terenu, w oparciu o istniejącą ulicę Jagiellońską i planowaną Nowo-Jagiellońską, z założeniem limitowania ruchu o charakterze tranzytowym, z pozostawieniem możliwości dojazdu do obszaru.
- Zachować skrzyżowanie Wybrzeża Helckiego z Ratuszową (bez skrzyżowania w lewo w ul. Ratuszowej). Ewentualna likwidacja skrzyżowania (wg propozycji w planie miejscowym oraz budowa tunelu wzdłuż Wybrzeża Helckiego) mogłaby nastąpić dopiero wraz z budową w tym miejscu placu i przeprawy pieszo-rowerowej przez Wisłę w osi ul. Ratuszowej (rekomendowana).
- Ograniczyć natężenie ruchu w kwartale ulic al. Solidarności - Targowa - Okrzei - Wybrzeże Szczecińskie poprzez zmianę funkcji ulic Kłopotowskiego (ulica jednokierunkowa z jednym pasem ruchu) i Okrzei (wariantowo w zależności od rozwoju zabudowy Portu Praskiego ulica z jednym lub dwoma pasami ruchu), uporządkowaniem przekrojów ulic: Jagiellońska, Sierakowskiego, Paniańska (przekroje 1x2), wprowadzeniem rozwiązań dla ruchu rowerowego (pasy, kontrapasy rowerowe) oraz zastąpieniem skrzyżowań Sierakowskiego/Okrzei i Sierakowskiego/Kłopotowskiego skrzyżowaniami równorzędnymi lub mini rondami.
- Zachować obecny układ skrzyżowań ulic Kłopotowskiego i Okrzei z Wybrzeżem Szczecińskim. Ew. korekta wg propozycji zawartej w mpzp, mogłaby nastąpić dopiero po osłabieniu funkcji ulic (zmniejszeniu natężenia ruchu): Kłopotowskiego, Okrzei, Wybrzeże Helckie, Wybrzeże Szczecińskie i w powiązaniu z

decyzją o wykształceniu placu przed Urzędem Stanu Cywilnego lub budowie przeprawy pieszo-rowerowej przez Wisłę w osi ul. Okrzei.

- Usprawnić ruch rowerowy wzdłuż ciągu ulic Wybrzeże Helckie - Wybrzeże Szczecińskie poprzez wyznaczenie drogi dla rowerów po stronie wschodniej od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego (o pełnym standardzie), z powiązaniem z m. Śląsko-Dąbrowskim oraz istniejącą, ale wymagającą modernizacji trasą rowerową po zachodniej stronie Wybrzeża Szczecińskiego (korekta niwelety i dodanie przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania z m. Świętokrzyskim). Rozważyć możliwość budowy wydzielonej drogi dla rowerów (ew. drogi dla pieszych i rowerów C13|C16) po zachodniej stronie Wybrzeża Helckiego, w zależności od dostępnego miejsca i z wzięciem pod uwagę ew. podwyższenia kosztów związanych z planowanymi pracami przeciwpowodziowymi.
- Wprowadzić ułatwienia dla ruchu pieszego na Wybrzeżu Helckim, początkowo w postaci zabezpieczenia przejścia dla pieszych pod m. Śląsko-Dąbrowskim za pomocą wzbudzonej sygnalizacji świetlnej (z dodaniem przejazdu rowerowego), a docelowo w postaci pełnego układu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z ul. Ratuszową i Kłopotowskiego/Okrzei oraz przejść dla pieszych z azylami pod m. Śląsko-Dąbrowskim i na połączeniu Parku Praskiego z Wisłą (na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową i m. Śląsko-Dąbrowskim).
- Wprowadzić uspokojenie ruchu na ul. Ratuszowej (odc. Jagiellońska - Wybrzeże Helckie), z przekrojem 1x2 i zwężonymi pasami ruchu (2 x 3,0 m lub 2 x 2,75 m) w dwóch wariantach: przejściowo z wykorzystaniem istniejącej szerokości jezdni (zwężenie pasów ruchu, wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu), docelowo z korektą krawężników (zwężenie jezdni, wprowadzenie zatok postojowych, poszerzenie chodnika od strony ZOO).
- Wprowadzić skrzyżowanie al. Solidarności i ul. Jagiellońskiej, sterowane sygnalizacją świetlną z pełnym układem przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych i z dopuszczeniem ruchu autobusowego na wprost wzdłuż ul. Jagiellońskiej (ruch samochodowy jedynie na prawe skrzyżowanie).
- Uporządkować parkowanie poprzez:
 - zorganizowanie trzech parkingów obsługujących ZOO (modernizacja istniejącego parkingu przy Wybrzeżu Helckim, budowa nowego parkingu w rejonie ronda Starzyńskiego (wjazd od ul. Jagiellońskiej), ew. jako kubaturowego, w dni powszednie wykorzystywanego także jako P+R, budowa nowego parkingu w poziomie terenu wzdłuż ul. Jagiellońskiej w kierunku pl. Hallera);
 - docelowo wyznaczenie statycznych pasów postojowych po wschodniej stronie Wybrzeża Helckiego na odcinkach od m. Śląsko-Dąbrowskiego do m. Gdańskiego (wykorzystywanych do obsługi ZOO i terenów nad Wisłą),
 - ograniczenie parkowania na ul. Ratuszowej z przeznaczeniem części miejsc dla chwilowego postoju pojazdów (podwożenie w rejon wejścia do ZOO),
 - uporządkowanie parkowania na ulicach: Kłopotowskiego, Okrzei, Sierakowskiego, Jagiellońska, Paniańska.

Pozostałe inwestycje drogowe, m.in. budowę ulicy Tysiąclecia (Z) i al. Tysiąclecia (GP), przesunąć na okres po wybudowaniu wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej. W przypadku odcinka al. Tysiąclecia (GP) łączącego Wał Miedzeszyński i Obwodnicę Śródmiejską, podjąć decyzję o realizacji dopiero po analizie kosztów i korzyści społecznych wraz ze szczegółową analizą warunków bezpieczeństwa ruchu i przepustowości w węzle al. Tysiąclecia - al. Stanów Zjednoczonych.

Planowana intensywna zabudowa rejonu Portu Praskiego wymaga zapewnienia obsługi od strony Trasy Świętokrzyskiej (skrzyżowania z ul. Sokolą i Nowo-Jagiellońską), ul. Nowo-Jagiellońskiej oraz częściowo od ul. Okrzei. Wymaga to wytworzenia przebiegu ulicy Nowo-Jagiellońskiej na południe od ul. Kłopotowskiego (jednojezdniowej w klasie L do skrzyżowania z ul. Jagiellońską i dwujezdniowej w klasie Z od skrzyżowania z ul. Jagiellońską do Trasy Świętokrzyskiej) i ew. powrót do drugiego pasa ul. Okrzei (na odcinku Wybrzeże Helckie - Jagiellońska) z wykorzystaniem do tego celu pasa do parkowania i z założeniem zapewnienia powiązań z układem ulic lokalnych terenu Portu Praskiego.

Od dziś do Trasy Świętokrzyskiej

Zachować istniejący przekrój ul. Wybrzeże Helskie i Szczecińskie oraz:

- zorganizować trasę rowerową po stronie wschodniej od m. Gdańskiego do Okrzei wraz z powiązaniem do m. Śląsko-Dąbrowskiego,
- wprowadzić sygnalizację świetlną (wzbudzaną) na przejściu dla pieszych pod m. Śląsko-Dąbrowskim wraz z przejazdem rowerowym,
- ew. wybudować trasę rowerową po stronie zachodniej na całym ciągu od m. Gdańskiego do Okrzei (po rozważeniu kosztów inwestycyjnych).

Zorganizować skrzyżowanie al. Solidarności - Jagiellońska sterowane sygnalizacją świetlną z przejściami dla pieszych i przejazdami rowerowymi oraz przejazdem autobusów na wprost (ul. Jagiellońska).

Ulica Jagiellońska

Zmodernizować przekrój na odcinku al. Solidarności - Okrzei z organizacją pasów rowerowych.

Wraz z uruchomieniem Trasy Świętokrzyskiej

Obniżyć znaczenie ulic Kłopotowskiego i Okrzei z założeniem przekierowania ruchu przez Zabraniecką i Targową :

Ulica Kłopotowskiego:

1 pas ruchu w kierunku Wyb. Helskiego kontrapas rowerowy pas do parkowania równoległego (po stronie północnej i południowej)

Ulica Okrzei:

1 pas ruchu w kierunku ul. Targowej kontrapas rowerowy pas do parkowania równoległego (po stronie południowej)

Ulica Sierakowskiego:

Zastąpić skrzyżowania z Kłopotowskiego i Okrzei (z sygnalizacją świetlną) skrzyżowaniami równorzędnymi lub małymi rondami.

Wraz z uruchomieniem wsch. odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej

Wybrzeże Helskie:

wprowadzić przekrój 1x2 na odcinku od m. Gdańskiego do Kłopotowskiego zamienić wschodni pas jezdni na odcinku od m. Gdańskiego do ul. Ratuszowej na stały pas do parkowania równoległego dodać zatoki parkingowe na odcinku Kłopotowskiego - Ratuszowa dodać pełny układ przejść i przejazdów rowerowych na skrzyż. z ul. Ratuszową na przejściu przez jezdnię pod m. Śląsko-Dąbrowskim zastąpić sygnalizację świetlną asysem dla pieszych.

Ulica Okrzei/ ulica Kłopotowskiego

Dodać pełny układu przejść i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z Wybrzeżem Helskim

Ulica Ratuszowa

Uspokoić ruch

Wraz z zabudową Portu Praskiego

Wykształcić ciąg ul. Nowo-Jagiellońskiej o przekroju 1x2 na odcinku od ul. Okrzei do Jagiellońskiej i 2x2 od ul. Jagiellońskiej do Trasy Świętokrzyskiej

Zastąpić pas do parkowania na ul. Okrzei drugim pasem ruchu na odcinku Wybrzeże Szczecińskie - Jagiellońska

W dalszej kolejności...

Ulica Ratuszowa:

Zlikwidować połączenie z Wybrzeżem Helskim i stworzyć plac w powiązaniu z budową mostu pieszo-rowerowego.

Ulica Kłopotowskiego:

Zaślepić ulicę Kłopotowskiego i stworzyć plac przed USC (w powiązaniu z uspokojeniem ul. Kłopotowskiego i Okrzei)



ZNACZENIE ULIC DZIŚ



Z TRASĄ ŚWIĘTOKRZYSKĄ



Z OBWODNICĄ ŚRÓDMIEJSKĄ

Zaproponowany harmonogram działań dotyczy Wybrzeża Helskiego i Wybrzeża Szczecińskiego na odcinku od m. Gdańskiego do m. Świętokrzyskiego. Na odcinku na południe od m. Świętokrzyskiego możliwe jest wdrażanie rozwiązań zwiększających dostępność pasa terenu na Wisłę, niezależnie od rozwoju układu drogowego, zwłaszcza wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej (opisane w dalszej części raportu).

UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE

STRATEGIA TRANSPORTOWA

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

WSTĘP

Dokumenty określające politykę przestrzenną i transportową Warszawy dzielą obszar miasta na 3 strefy: śródmiejską (I), miejską (II) i przedmieść (III), różniące się:

- dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych,
- wymaganiami dotyczącymi jakości przestrzeni publicznych i warunków ruchu pieszego i rowerowego,
- stopniem uprzywilejowania transportu publicznego,
- wymaganiami dotyczącymi wskaźników parkingowych oraz
- stosowaniem opłat za parkowanie.

Obszar analizowany w opracowaniu znajduje się w strefie śródmiejskiej. Uwarunkowania dotyczące tego obszaru wynikają ze:

- „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważonego planu rozwoju transportu publicznego Warszawy” przyjętej przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009 roku.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy przyjęte uchwałą Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy, z dnia 10 października 2006 r. z późniejszymi zmianami (uchwały Rady m. st. Warszawy: Nr XL/1231/2008 z dnia 2 października 2008 r. oraz Nr XCII/2689/2010 z dnia 7 października 2010 r.)
- Uchwalonych i projektowanych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

STRATEGIA TRANSPORTOWA



Od lipca 2009 r. Warszawa realizuje uchwaloną przez Radę Miasta strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportowego.

W dokumencie tym przyjęto, że uzasadnione i niezbędne jest zapewnienie równowagi pomiędzy odbywaniem podróży samochodami i transportem zbiorowym z uwzględnieniem ważnej roli ruchu pieszego i rowerowego. Dla strefy śródmiejskiej Strategia Transportowa określa cele związane z zachowaniem ładu przestrzennego oraz podnoszeniem wizerunku i prestiżu miasta. Ma to być osiągnięte poprzez:

- ✓ **Przywrócenie ulicom funkcji miejskich** przez zapewnienie właściwych proporcji między przepustowością układu ulicznego i pojemnością parkingów a natężeniami ruchu samochodowego i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe. Towarzyszyć temu ma odpowiednia oferta ze strony transportu publicznego oraz poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego. **Ulice miasta mają odzyskać tradycyjny charakter, oprócz obsługi ruchu samochodowego pełniąc funkcje społeczne, kulturowe i estetyczne.**

- ✓ **Poprawę jakości przestrzeni miejskiej** poprzez wykreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi, łatwo dostępne głównie dzięki transportowi publicznemu. Przestrzenie takie będą stanowić **ulice/place wolne od uciążliwości ruchu samochodowego** (lub z ograniczonym ruchem „uspokojonym”), z **wychodzącymi na nie usługami, urządzeniami ruchu pieszego i rowerowego, wkomponowanymi w dobrze urządzone zieleń.**
- ✓ **Zbliżenie miasta do Wisły**, poprzez realizację planu zagospodarowania przestrzennego jej brzegów z rozwojem pasażerskiego transportu wodnego i budową przystani.

Realizacja powyższych celów ma następować dzięki zastosowaniu środków przewidzianych dla strefy śródmiejskiej, takich jak:

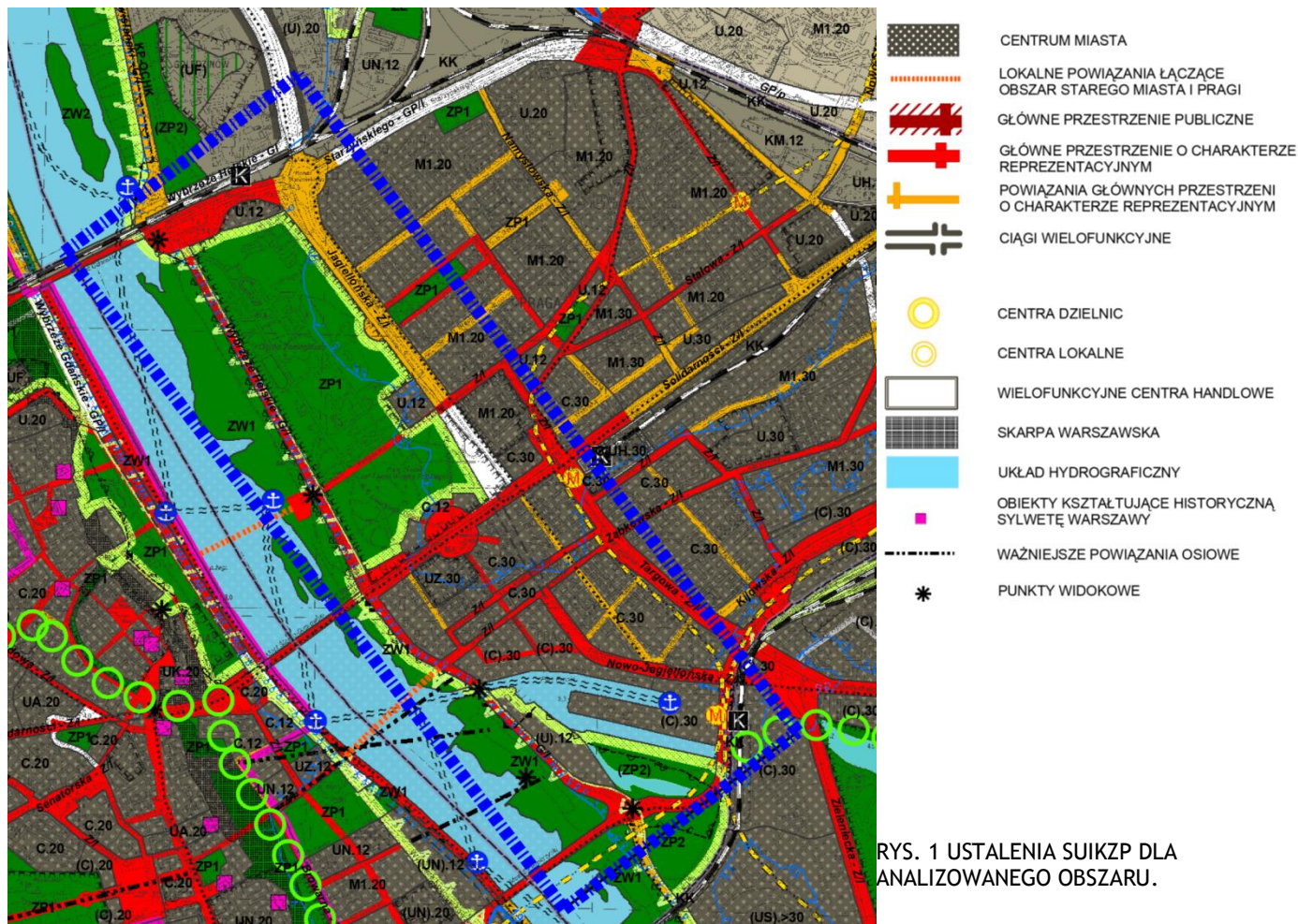
- ograniczanie penetracji obszaru przez samochody osobowe i ciężarowe,
- ograniczanie do minimum działań inwestycyjnych w zakresie układu drogowego, mogących doprowadzić do zwiększenia przepustowości ulic,
- rozwój (i modernizacja) systemu transportu zbiorowego,
- limitowanie liczby miejsc parkingowych (także eliminacja parkowania niezgodnego z przepisami),
- stosowanie normatywu parkingowego (maksymalna dopuszczalna liczba miejsc parkingowych), ograniczającego podaż miejsc parkingowych powstających wraz z nowymi inwestycjami,
- stosowanie opłat za parkowanie,
- rozwój infrastruktury rowerowej (trasy rowerowe, parkingi).

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M. ST. WARSZAWY

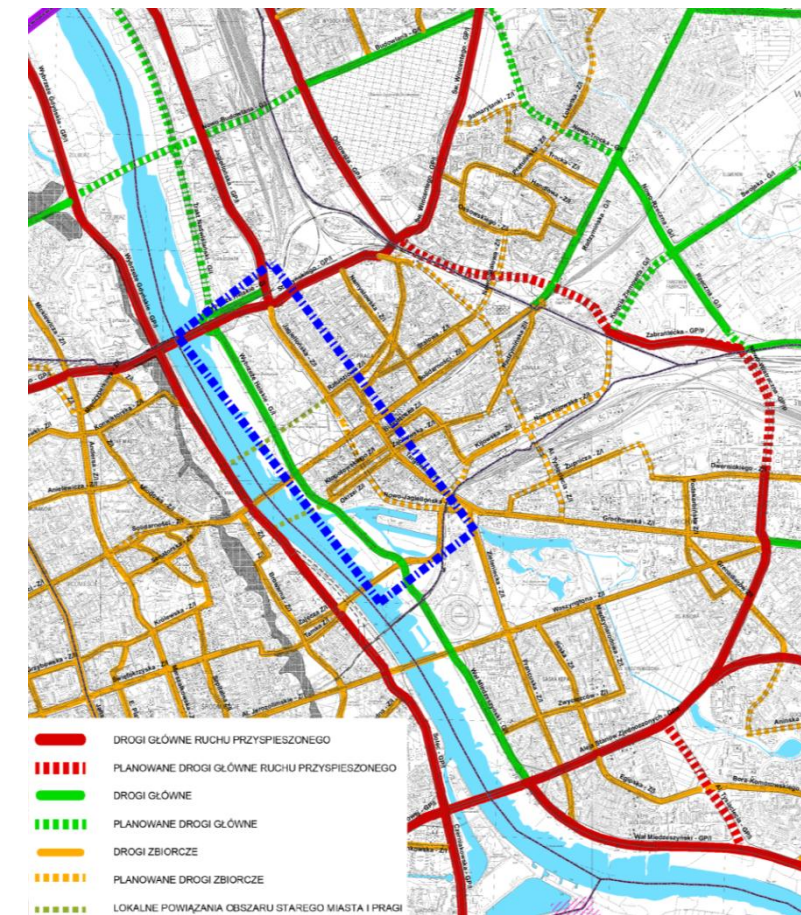
Studium jest dokumentem wyznaczającym kierunki zmian i działań dotyczących kształtowania struktury przestrzennej i krajobrazu Warszawy. Odnosi się do jakości urbanistycznej i ochrony środowiska kulturowo-przyrodniczego, podkreślających i eksponujących elementy kształtujące indywidualny wizerunek miasta i stanowiących o jakości przestrzeni miejskiej.

Studium, wśród głównych elementów, wskazuje na rzekę Wisłę wraz z terenami zieleni nadwiślańskiej. **Nadbrzeża Wisły mają zostać zagospodarowane w sposób umożliwiający dostęp publiczny do rzeki**, poprzez utworzenie przystani rzecznych, plaż o zagospodarowaniu rekreacyjno-wypoczynkowym, bulwarów nadwiślańskich o charakterze ciągów spacerowo-rowerowych (Aleja Nad Wisłą) i innych miejsc ogólnodostępnych. Lokalizowane tu mają być obiekty usługowe zwrócone ku Wiśle (np. obiekty kultury, nauki, gastronomii), akcenty architektoniczne na osiach i płaszczyznach widokowych z wyznaczonych punktów widokowych. W odniesieniu do pozostałych elementów kształtujących strukturę przestrzenną i krajobraz miasta w analizowanym obszarze Studium wymienia: historyczne układy urbanistyczne, zespoły zabudowy i obiekty zabytkowe Starej i Nowej Pragi, Trasę W-Z łączącą Śródmieście i Pragę oraz historyczne parki i ogrody, w tym: Park Praski i ZOO.

Studium wskazuje również na konieczność wytworzenia centrum miasta po stronie praskiej poprzez **rewaloryzację i modernizację rejonów historycznej zabudowy oraz zagospodarowywanie terenów niezabudowanych.** Jako szczególne miejsce planowanego rozwoju wskazuje na Port Praski, obszar obecnie niezagospodarowany i niefunkcjonalny, a przewidziany na nową zabudowę mieszkaniowo-usługową. Istotne jest również powiązanie lewobrzeżnego i prawobrzeżnego centrum miasta połączeniami mostowymi, także o charakterze pieszo-rowerowym, a także innymi formami jak np. połączeniami wodnymi (prom, tramwaj wodny, statek wycieczkowy).



RYS. 1 USTALENIA SUIKZP DLA ANALIZOWANEGO OBSZARU.



RYS. 2 USTALENIA SUIKZP W ODNIESIENIU DO UKŁADU DROGOWO-ULICZNEGO.

W Studium przyjęto, że układ ulic wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej (za wyjątkiem Wistostrady lewobrzeżnej i ciągu ulic Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie - Wał Miedzeszyński) będzie pełnił funkcje ulic zbiorczych i lokalnych mających za zadanie bezpośrednią obsługę przyległego zagospodarowania. Na tych ulicach promowany będzie ruch piesz i rowerowy, z wprowadzaniem ograniczeń dla samochodów osobowych i, zwłaszcza, ciężarowych. Ograniczenia mają polegać na: odpowiedniej organizacji ruchu, uwzględniającej środki redukujące prędkość, utrzymaniu stref płatnego parkowania oraz zrównoważonej polityce parkingowej dostosowującej ilość miejsc parkingowych do wielkości wynikającej z przepustowości ulic. Równocześnie tworzone mają być krótkie powiązania piesze do przystanków i dworców komunikacji zbiorowej i stosowany priorytet dla obsługi obszaru transportem zbiorowym poprzez zapewnienie najwyższej w mieście gęstości sieci i przystanków oraz organizację ruchu preferującą pojazdy komunikacji zbiorowej - odległość dojścia pieszego do przystanków komunikacji zbiorowej nie powinna przekraczać 300 metrów.

W odniesieniu do układu drogowego, w analizowanym obszarze Studium przewiduje:

- Utrzymanie klasy głównej dla ciągu: Wał Miedzeszyński - Wybrzeże Szczecińskie - Wybrzeże Helskie, pomiędzy m. Łazienkowskim a m. Gdańskim. Utrzymanie wyższych parametrów funkcjonalnych dla tego ciągu uzasadnia się jego znaczeniem w obsłudze dojazdów do obszaru. W Studium wskazuje się, że rozwiązanie kolizji tej trasy z otaczającym zagospodarowaniem wymaga specjalnych działań zabezpieczających (np. prowadzenia drogi w tunelu).
- Obniżenie klasy ul. Jagiellońskiej, na odcinku od ronda Starzyńskiego do al. Solidarności (ulica zbiorcza na odcinku od r. Starzyńskiego do ul. Ratuszowej oraz lokalna na odcinku od ul. Ratuszowej do al. Solidarności).
- Utrzymanie klasy ulicy lokalnej dla ul. Jagiellońskiej na południe od al. Solidarności.

- Nowe połączenie w klasie ulicy zbiorczej - ul. Nowo-Jagiellońska, na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową a ul. Sokolą.
- Zmianę klasy ul. Ratuszowej ze zbiorczej na lokalną/dojazdową na odcinku pomiędzy ul. Jagiellońską a Wybrzeżem Helskim.
- Obniżenie klasy ulic: al. Solidarności, ciągu: ul. Targowa - Zamoyskiego - Grochowska, Waszyngtona i al. Zielenieckiej z głównych na zbiorcze.
- Utrzymanie klasy ul. Okrzei jako ulicy zbiorczej.
- Podniesienie klasy ul. Kłopotowskiego, na odcinku pomiędzy ul. Panieńską a ul. Targową oraz ul. Panieńskiej pomiędzy ulicą Okrzei a Kłopotowskiego z lokalnej na zbiorczą.
- Nowe połączenie w klasie ulic zbiorczej - Trasa Świętokrzyska jako trasy łączącej most Świętokrzyski i ul. Sokolą z ul. Kijowską i dalej ze wschodnim odcinkiem Obwodnicy Śródmiejskiej.
- Dwa nowe połączenia lokalne (mostowe) łączące obszar Starego Miasta i Pragi - na przedłużeniu ul. Ratuszowej i ul. Okrzei.
- Nowe połączenie w klasie ulicy głównej - Trakt Nadwiślański, na przedłużeniu ul. Wybrzeże Helskie w kierunku północnym (do rejonu mostu Skłodowskiej- Curie).

Istotne z punktu widzenia analizowanego obszaru i rozkładu ruchu, są również planowane nowe połączenia: ul. Tysiąclecia (zbiorcza) łącząca rondo Żaba z ul. Grochowską i krzyżująca się z Trasą Świętokrzyską, wschodni odcinek Obwodnicy Śródmiejskiej w klasie ulicy głównej ruchu przyspieszonego, trasa mostowa w ciągu ul. Krasieńskiego i Budowlanej, w klasie ulicy głównej oraz al. Tysiąclecia, w klasie ulicy głównej ruchu przyspieszonego, jako łącznik pomiędzy ul. Wał Miedzeszyński a al. Stanów Zjednoczonych.

USTALENIA PLANÓW MIEJSCOWYCH

W analizowanym obszarze obowiązują trzy miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- ✓ **Obszar Nowa Praga II**
- ✓ **Praga Centrum.**
- ✓ **Obszar Saskiej Kępy,**

a w trakcie realizacji są kolejne trzy:

- ✓ **Port Praski,**
- ✓ **Nowa Praga,**
- ✓ **Stadion Narodowy.**

Plany te scharakteryzowano poniżej.

M.P.Z.P OBSZARU NOWA PRAGA II-

UCHWAŁA NR LXI/1683/2013 RADY MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY Z DNIA 11 LIPCA 2013 R.

W odniesieniu do układu komunikacyjnego podstawowe ustalenia m.p.z.p to:

- przebieg ul. Wybrzeże Helskie w tunelu na wysokości ul. Ratuszowej,
- uspokojona ul. Ratuszowa zakończona placem miejskim położonym nad tunelem, gdzie zlokalizowany jest punkt widokowy,
- połączenie mostowe pieszo-rowerowe na przedłużeniu ul. Ratuszowej wychodzące z placu,
- Zlokalizowanie wejścia do Miejskiego Ogrodu Zoologicznego od pl. Hallera



Szczegółowe ustalenia Planu w odniesieniu do układu komunikacyjnego są następujące:

- **Ciąg: most Gdański - rondo Starzyńskiego - ul. Starzyńskiego.** Ulica główna ruchu przyspieszonego przeznaczona do prowadzenia komunikacji publicznej: tramwajowej i autobusowej, z przystankami zlokalizowanymi w rejonie rondo Starzyńskiego. Orientacyjny przebieg ścieżki rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego wskazany jest po stronie południowej.
- **Ulica Wybrzeże Helskie.** Ulica główna przeznaczona do prowadzenia komunikacji autobusowej. Lokalizacja przystanków autobusowych wskazana jest: w rejonie ul. Starzyńskiego i Ratuszowej. Szerokość w liniach rozgraniczających wynosi od 30 m do 35 m. Na wysokości ul. Ratuszowej Plan nakazuje prowadzenie drogi w całości w tunelu z możliwością stosowania rozwiązania tymczasowego. Orientacyjne położenie tunelu i jego długość wskazane jest na rysunku Planu (ok. 500m). Pozostałe

odcinki ulicy prowadzone są na powierzchni, przy czym dopuszcza się prowadzenie ulicy w całości w tunelu. Plan nakazuje realizację ścieżki rowerowej po stronie wschodniej. Dla terenu położonego nad tunelem Plan ustala strefę przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pieszo-rowerowego, w której zakazuje parkowania samochodów oraz ustala staranne opracowanie posadzki, małej architektury z zastosowaniem wysokiej jakości materiałów. W odniesieniu do terenu nad tunelem Plan przewiduje zabudowę o funkcjach z zakresu usług kultury lub usług związanych z działalnością Miejskiego Ogrodu Zoologicznego oraz dopuszcza: usługi sportu, rekreacji, gastronomii oraz usługi towarzyszące funkcji podstawowej. Ponadto Plan nakazuje zorganizowanie punktu widokowego w powiązaniu z towarzyszącą mu zabudową zgodnie z oznaczeniem na rysunku planu. Obsługa komunikacyjna tego terenu przewidziana jest z ulicy Ratuszowej oraz dzięki pieszo-rowerowej przeprawie mostowej. Plan dopuszcza prowadzenie ciągów komunikacyjnych na powierzchni terenu (nad tunelem) przystosowanych przede wszystkim do ruchu pieszego, rowerowego, komunikacji publicznej z maksymalnym ograniczeniem ruchu samochodowego do niezbędnego minimum (obsługa gospodarcza terenu i zabudowy, taxi, straż pożarna, policja, pogotowie itp.). W odniesieniu do rozwiązania tymczasowego Plan dopuszcza przebudowę ul. Wybrzeże Helskie na całym jej przebiegu w poziomie terenu z zastosowaniem parametrów wynikających z ustaleń planu.

- **Ulica Jagiellońska** (odcinek od ronda Starzyńskiego do ul. Ratuszowej). Ulica zbiorcza o szerokości w liniach rozgraniczających od 48 m do 55 m, przeznaczona do prowadzenia komunikacji publicznej: autobusowej i tramwajowej z przystankami zlokalizowanymi: w rejonie rondo Starzyńskiego, pl. Hallera oraz ul. Ratuszowej. Plan ustala nakaz realizacji ścieżki rowerowej (strona wschodnia) lub pasów rowerowych. Ponadto Plan ustala strefy przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszo-rowerowego, w ciągu tej ulicy: w rejonie rondo Starzyńskiego oraz w rejonie pl. Hallera, w których zakazuje parkowania samochodów oraz ustala staranne opracowanie posadzek, małej architektury z zastosowaniem wysokiej jakości materiałów.
- **Ulica Ratuszowa** (odcinek Jagiellońska - Wybrzeże Helskie). Ulica dojazdowa o szerokości w liniach rozgraniczających: 13 m (z lokalnym poszerzeniem według rysunku planu). Plan nakazuje stosowanie rozwiązań przestrzennych i z zakresu organizacji ruchu ukierunkowanych na jej uspokojenie, w tym lokalizowanie wyłącznie równoległych do osi ulicy miejsc postojowych dla samochodów. W odniesieniu do ruchu rowerowego Plan nakazuje realizację ścieżki rowerowej lub pasów rowerowych, w przypadku, jeśli ulica nie będzie miała charakteru jednoprzestrzennego (niewyodrębnione chodniki i jezdnie). Ponadto ulica ta wskazana jest również do prowadzenia komunikacji autobusowej.
- **Przeprawa mostowa - kładka pieszo rowerowa na wysokości ul. Ratuszowej.** Szerokość w liniach rozgraniczających 10m z lokalnym poszerzeniem do 20 m, gdzie dopuszczone jest zorganizowanie przystanku komunikacji rzecznej (tramwaju wodnego).

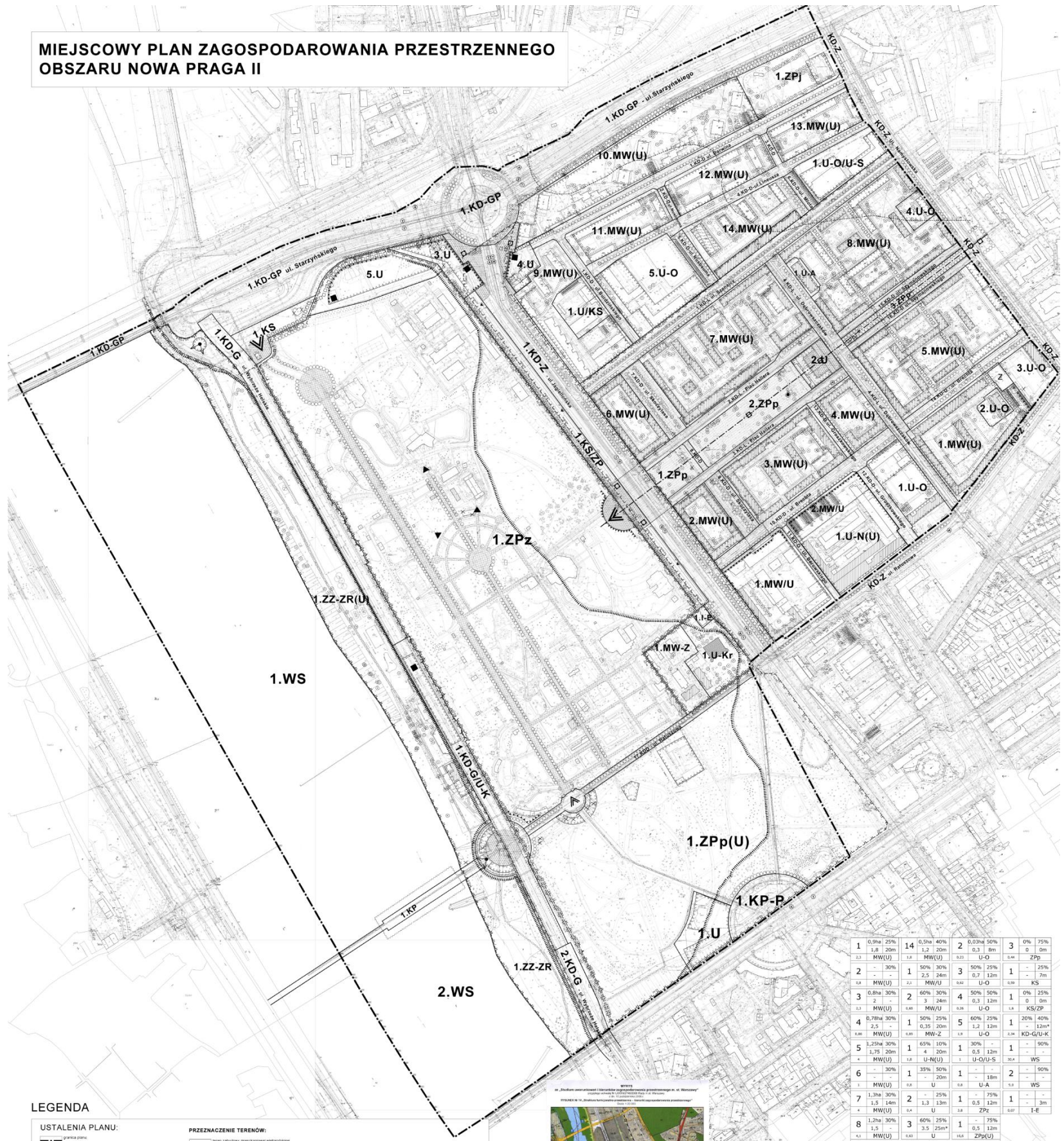
W odniesieniu do pozostałych ulic w obszarze m.p.z.p.:

- komunikację publiczną prowadzić mają ulice lokalne i dojazdowe: Szanajcy, pl. Hallera, Dąbrowszczaków, Szymanowskiego i Ratuszowa;
- orientacyjny przebieg wydzielonych ścieżek rowerowych, pasów rowerowych lub ciągów pieszo-rowerowych wyznaczono na ulicach: Szanajcy (strona północna, dwukierunkowe), ciąg pl. Hallera - ul. Szymanowskiego (ciągi jednokierunkowe: w kierunku wschodnim po północnej stronie placu oraz w kierunku przeciwnym: po południowej), ul. Dąbrowszczaków (strona zachodnia, dwukierunkowe). Wydzielone trasy rowerowe prowadzone są również przez obszary zielone, w tym przez obszar nadrzecznej zieleni naturalnej, usytuowanej pomiędzy rzeką Wisłą a ul. Wybrzeże Helmskie oraz na terenie zieleni urządzonej z dopuszczeniem usług - Park Praski - dwa ciągi łączące pl. Weteranów z ul. Ratuszową (wejściem do MOZ) oraz skrzyżowanie ul. Ratuszowej z ul. Jagiellońską.

Plan przewiduje dwa wydzielone parkingi w rejonie Miejskiego Ogrodu Zoologicznego:

- wzdłuż ulicy Jagiellońskiej - parking terenowy publiczny z towarzyszeniem zieleni urządzonej. Dostęp do parkingu ma być zapewniony od strony ul. Jagiellońskiej,
- w północno-zachodnim narożniku terenu ZOO. Plan dopuszcza realizację parkingu jako wielopoziomowego. Dostęp do parkingu ma być zapewniony od strony ul. Wybrzeże Helmskie.

Plan określa również szczegółowe zasady i wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych, w tym dostosowania zagospodarowania do potrzeb osób niepełnosprawnych.



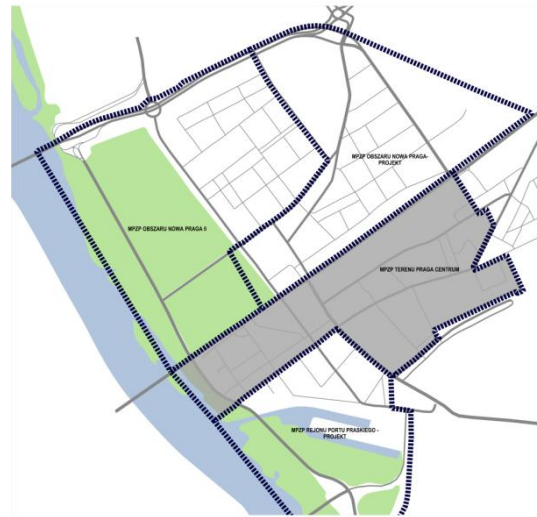
RYŚ. 3 RYSUNEK MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU NOWA PRAGA II.

M.P.Z.P PRAGA CENTRUM

UCHWAŁA NR XCIII/2736/2010 RADY MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY Z DNIA 21 PAŹDZIERNIKA 2010 R.

W odniesieniu do układu komunikacyjnego podstawowe ustalenia m.p.z.p to:

- zaślepienie ul. Kłopotowskiego, od strony ul. Wybrzeże Szczecińskie i zakończenie jej placem,
- most lokalny na połączeniu ulic Okrzei i Karowej, ul. Nowo-Jagiellońska w tunelu,
- układ miejsc i przestrzeni publicznych, w skład którego wchodzi plac miejski: plac Weteranów 1863 r., plac na zachodnim końcu ulicy Kłopotowskiego, plac na skrzyżowaniu ulic: Jagiellońska, Floriańska, Kłopotowskiego i Okrzei oraz plac Wileński) oraz tereny nadrzecznej zieleni naturalnej.



Ponadto Plan ustala dla obszaru preferencje dla obsługi terenów ruchem pieszym oraz komunikacją zbiorową. Wskazuje, że ruch pieszy powinien odbywać się przede wszystkim w poziomie terenu z wykorzystaniem naziemnych przejść dla pieszych przez jezdnie i torowiska tramwajowe, a pasażerów i przejścia podziemne pod placem Wileńskimi i ul. Targową nie mogą zastępować ruchu pieszego w poziomie terenu. Plan dopuszcza również realizację przejść dla pieszych w poziomie terenu lub przejść bezkolizyjnych łączących tereny miejskie z terenami położonymi nad Wisłą.

W odniesieniu do komunikacji rowerowej, oprócz wydzielonych ścieżek rowerowych wskazanych na rysunku, Plan dopuszcza także realizację: pasów rowerowych, pasów dla ruchu autobusowo - rowerowego, ciągów pieszo-rowerowych, prowadzenie ruchu rowerowego w ramach jezdni (ulice uspokojone, place miejskie, drogi wewnętrzne), prowadzenie ruchu dwukierunkowego na ulicach o ruchu jednokierunkowym oraz wprowadzenie ścieżek rowerowych na terenach zieleni urządzonej oraz na terenach nadrzecznej zieleni naturalnej (przy czym muszą być one zgodne z Prawem Wodnym).

W odniesieniu do poszczególnych ulic Plan wprowadza następujące szczegółowe ustalenia:

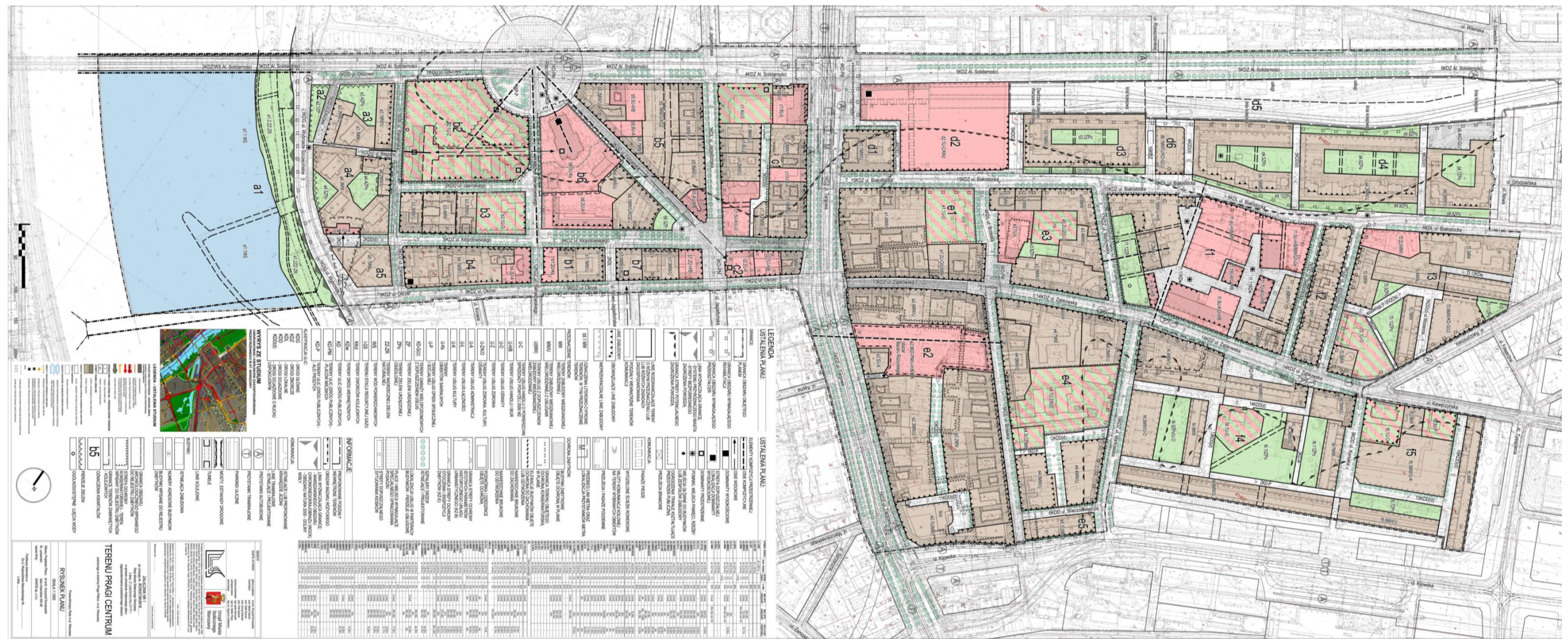
- **Wybrzeże Szczecińskie** - ulica główna z przekrojem nie większym niż 2 jezdnie po 2 pasy ruchu. Plan ustala lokalizację ścieżki rowerowej - według rysunku po stronie wschodniej. Dopuszczona jest realizacja bezkolizyjnych przejść dla pieszych - kładek lub przejść podziemnych łączących zabudowę z terenem zieleni nadwiślańskiej. Lokalizację takiego przejścia wskazano na wysokości ul. Kłopotowskiego. Przejście to łączy nowy plac na zakończeniu ulicy z terenem zielonym nad Wisłą. Plan wskazuje, że zagospodarowanie ulicy powinno uwzględniać komunikację autobusową, a przystanki autobusowe należy lokalizować w rejonie estakady al. Solidarności oraz w rejonie ul. Okrzei.
- **Targowa** - ulica zbiorcza o przekroju nie większym niż 2 jezdnie po 2 pasy ruchu, z torowiskiem tramwajowym w pasie dzielącym lub wspólnym pasem dla ruchu autobusów i tramwajów. Plan dopuszcza realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach. W odniesieniu do ruchu rowerowego Plan ustala lokalizację wydzielonych dróg rowerowych - według rysunku planu zlokalizowane są one po obu stronach ulicy. Plan dopuszcza realizację bezkolizyjnych podziemnych przejść i pasażerów dla pieszych przy stacji metra, przy zachowaniu przejść naziemnych. Zagospodarowanie ulicy powinno uwzględniać komunikację autobusową i tramwajową, a przystanki powinny być lokalizowane przede wszystkim w rejonie Al. Solidarności i wyjść ze stacji metra, w rejonie ul. Żąbkowskiej i w rejonie ul. Kijowskiej.

- **Most Śląsko-Dąbrowski** - ulica klasy zbiorczej o przekroju: 1 jezdnie 4 pasy ruchu w tym 2 pasy tramwajowo - autobusowe. Plan ustala lokalizację trasy rowerowej po stronie północnej.
- **al. Solidarności** - ulica zbiorcza o przekroju nie więcej niż 1 jezdnie z 2-4 pasami ruchu lub 2 jezdnie po 2 pasy ruchu, na odcinku od mostu do pl. Weteranów 1863 r. oraz nie więcej niż 2 jezdnie po 2 - 3 pasy ruchu na odcinku od pl. Weteranów 1863 r. do ul. Targowej (w tym 2 pasy tramwajowo - autobusowe). Plan ustala lokalizację dwukierunkowych tras rowerowych po obu stronach. Przystanki tramwajowe i autobusowe zlokalizowane są w rejonie placu Weteranów 1863 r. oraz w rejonie skrzyżowania z ul. Targową.
- **Kłopotowskiego** - na odcinku od ul. Targowej do ul. Panieńskiej ulica zbiorcza o dopuszczonym przekroju 1 jezdnie z 2 pasami ruchu. Plan dopuszcza realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach. Zagospodarowanie ulicy powinno uwzględniać komunikację autobusową, a przystanki autobusowe dopuszcza się w rejonie ul. Targowej i w rejonie ul. Sierakowskiego. Plan ustala zachowanie i ochronę istniejących nawierzchni brukowych (odcinek pomiędzy ul. Targową a Jagiellońską) oraz odtworzenie nawierzchni brukowych na odcinku pomiędzy Jagiellońską a ulicą lokalną (2KDL) oraz na całym obszarze placu, który ma powstać w miejscu krzyżowania się ulic: Jagiellońskiej, Floriańskiej, Kłopotowskiego i Okrzei. Na odcinku pomiędzy ulicą Panieńską a Wybrzeżem Szczecińskim Plan zakłada, że będzie to ulica dojazdowa. Jest ona zamknięta od strony ul. Wybrzeże Szczecińskie i zapewnia jedynie dojazd do Urzędu Stanu Cywilnego - ukształtowanie przestrzeni ulicy o ruchu uspokojonym. Dopuszcza się tam realizację miejsc parkingowych.
- **Panieńska** - na odcinku pomiędzy ul. Kłopotowskiego a ul. Okrzei jest ulicą zbiorczą i stanowi ciąg jednokierunkowy: Kłopotowskiego - Okrzei. Dopuszczony przekrój ulicy to 1 jezdnie z 2-4 pasami ruchu lub 2 jezdnie z 1-2 pasami ruchu. Ulica Panieńska, na odcinku na północ od ul. Kłopotowskiego jest ulicą lokalną o dopuszczalnym przekroju: 1 jezdnie z 2 pasami ruchu. Na całej ulicy Plan dopuszcza realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach. Zagospodarowanie ulicy powinno uwzględniać komunikację autobusową. Ponadto Plan ustala lokalizację trasy rowerowej po stronie zachodniej.
- **Okrzei** - ulica zbiorcza o dopuszczanym przekroju: 1 jezdnie z 1-2 pasami ruchu. Plan dopuszcza realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach oraz ustala lokalizację trasy rowerowej (według rysunku strona południowa), przy czym przebieg trasy nie może kolidować z istniejącym zadrzewieniem. Zagospodarowanie ulicy powinno uwzględniać komunikację autobusową, a przystanki dopuszcza się w rejonie ul. Targowej, ul. Sierakowskiego i w rejonie ul. Wybrzeże Szczecińskie.
- **Nowo-Jagiellońska** - ulica projektowana w klasie zbiorczej o przekroju 2 jezdnie po 2 pasy ruchu, przechodząca w tunelu pod terenami oznaczonymi na rysunku planu jako b5.1, b6.1, b7.1 (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami) oraz pod ulicami: al. Solidarności, Kłopotowskiego, Okrzei i Floriańską. Plan dopuszcza realizację ulicy wyłącznie w formie tunelu w obszarze Planu, jako części nowej ulicy łączącej ul. Zamoyskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Marcinkowskiego z ulicą Jagiellońską w rejonie skrzyżowania z ul. Ratuszową. Plan zakazuje realizacji miejsc parkingowych oraz połączeń ul. Nowo-Jagiellońskiej z ulicami na obszarze objętym Planem (nie dotyczy to włączenia łącznic ul. Nowo-Jagiellońskiej po północnej stronie Al. Solidarności do Al. Solidarności oraz włączenia łącznic ul. Nowo-Jagiellońskiej po południowej stronie ul. Okrzei do ul. Okrzei). W odniesieniu do tymczasowego zagospodarowania, urządzenia i użytkowania terenów położonych nad tunelem ulicy Nowo-Jagiellońskiej Plan ustala zakaz realizacji zabudowy do czasu realizacji tunelu ul. Nowo-Jagiellońskiej. Zabudowa może być dopuszczona jedynie pod warunkiem, że konstrukcja budynków będzie uwzględniała możliwość późniejszej realizacji trasy pod budynkami. Realizację zabudowy dopuszcza się również jednocześnie z realizacją tunelu. Należy dodać, że według zapisów Planu zakaz realizacji zabudowy traci moc, jeżeli realizacja ul. Nowo-Jagiellońskiej nie zostanie rozpoczęta w terminie 15 lat od dnia wejścia planu w życie tj. do roku 2025.

- 2KDL - nowa ulica lokalna położona pomiędzy ul. Kłopotowskiego i ul. Okrzei. Plan dopuszcza przekrój ulicy: 1 jezdnia z 2 pasami ruchu lub 2 jezdnie po 1 pasie ruchu oraz realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach.
- Jagiellońska - odcinek pomiędzy al. Solidarności a ul. Kłopotowskiego. Ulica lokalna o przekroju: 1 jezdnia z 2 pasami ruchu. Plan dopuszcza realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach i wskazuje, że zagospodarowanie ulicy powinno uwzględniać komunikację autobusową. Ustala również odtworzenie nawierzchni brukowych, w rejonie krzyżowania się z ulicami Okrzei i Kłopotowskiego.

W odniesieniu do placów miejskich Plan ustala:

- Plac Weteranów 1863 r. - plac położony u zbiegu ulic Sierakowskiego i Floriańskiej. Plan ustala lokalizację ścieżek rowerowych przez plac w ciągu al. Solidarności, po obu stronach oraz w ciągu ul. Sierakowskiego.
- Plac położony na zakończeniu ul. Kłopotowskiego przed budynkiem USC - Na placu wskazana jest lokalizacja trasy rowerowej oraz dopuszczona jest realizacja miejsc parkingowych. Ponadto Plan ustala lokalizację wejścia do bezkolizyjnego przejścia dla pieszych z tego placu (podziemne lub kładka) przez ul. Wybrzeże Szczecińskie na teren naturalnej nadrzecznej zieleni.
- Plac położony w ciągu ul. Jagiellońskiej (droga lokalna) między ul. Okrzei i Kłopotowskiego (drogi zbiorcze), gdzie wskazane są do zachowania istniejące oraz odtworzone nawierzchni brukowe.
- Plac położony na skrzyżowaniu ul Targowej i al. Solidarności (ulice zbiorcze). Plan dopuszcza lokalizację stacji II linii metra pod powierzchnią placu, lokalizację przejść podziemnych oraz realizację parkingu podziemnego. Ustala się także lokalizację trasy rowerowej.

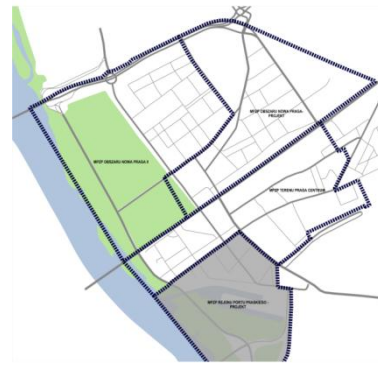


RYS. 4 RYSUNEK MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU PRAGA CENTRUM.

PORT PRASKI

PROJEKT PLANU WYŁOŻONY DO WGLĄDU PUBLICZNEGO W OKRESIE PAŹDZIERNIK - LISTOPAD 2011

Obszar projektu m.p.z.p Portu Praskiego to tereny zlokalizowane wokół basenów portowych, które w większości są terenami niezabudowanymi i nieuporządkowanymi z zielenią nieurządzoną i tymczasową zabudową o charakterze magazynowo - składowym. Wokół basenów oraz wzdłuż ulicy Okrzei planowana jest nowa zabudowa mieszkaniowo-usługowa, a wzdłuż Trasy Świętokrzyskiej (ul. Sokolej) oraz wzdłuż Wybrzeża Szczecińskiego usługowo-biurowa. Obszar nowej zabudowy obsługiwany ma być poprzez ul. Okrzei, Nowo-Jagiellońską i Trasę Świętokrzyską - skrzyżowania z ulicami lokalnymi wewnątrz obszar oraz od ul. Wybrzeże Szczecińskie - dopuszczone wjazdy/zjazdy na prawe skrzyty.



Projektowi Planu odnośnie układu komunikacyjnego proponuje następujące ustalenia:

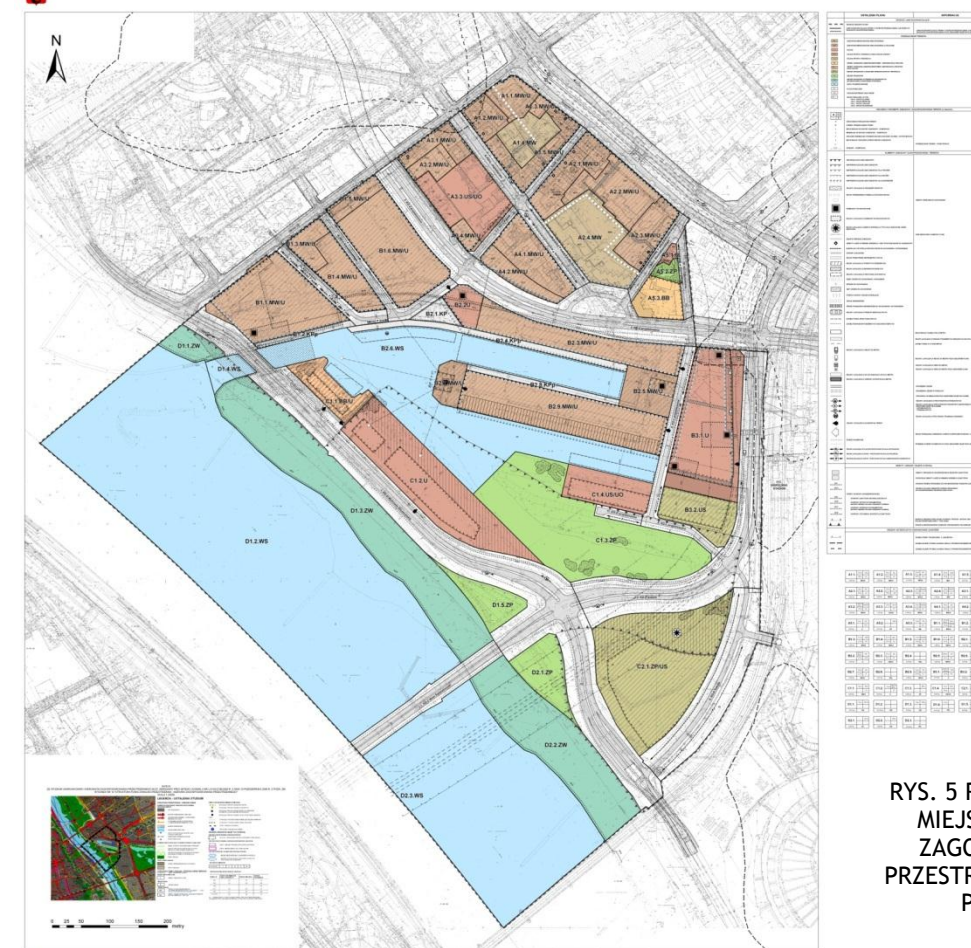
- **Wybrzeże Szczecińskie** - ulica klasy głównej o przekroju dwujezdniowym z pasem dzielącym. Na odcinku na południe od skrzyżowania z ul. Sokolą/Trasą Świętokrzyską projekt dopuszcza przebieg ulicy w tunelu, z poprowadzeniem jezdni zbierająco-rozprowadzających w poziomie terenu. Skrzyżowanie z Trasą Świętokrzyską w postaci skrzyżowania w poziomie terenu. Projekt Planu wskazuje również lokalizację dwóch zjazdów na tereny usługowe położone wzdłuż ul. Wybrzeże Szczecińskie oraz rejon lokalizacji przystanków autobusowych (skrzyżowanie z ul. Sokolą/Trasą Świętokrzyską). Ustala przebieg trasy rowerowej dwukierunkowej po stronie południowo - zachodniej.
- **Nowo-Jagiellońska** - projektowana ulica zbiorcza o szerokości w liniach rozgraniczających co najmniej 40,0 m i przekroju dwujezdniowym z pasem dzielącym. Ustalono przekrój jednojezdniowy ul. Wrzesińskiej (dojazdowej) przebiegającej w liniach rozgraniczających ul. Nowo-Jagiellońskiej (ulica ta jest zakończona placem do zawracania w rejonie skrzyżowania z ul. Kępną). Ulica Nowo-Jagiellońska ma mieć powiązania poprzez skrzyżowania z ul. Jagiellońską, Marcinkowskiego, Kępną oraz „na prawe skrzyty” z ul. Sprzeczną i nową ulicą lokalną (8KDL), przebiegającą przez obszar nowej zabudowy Portu w osi północ - południe na przedłużeniu ulicy Sprzecznnej (lewoskręt z ul. Sprzecznnej dopuszczony jest tylko dla wozów Straży Pożarnej). Na odcinku pomiędzy Sokolą a Jagiellońską projekt Planu ustala prowadzenie komunikacji autobusowej, na pozostałym odcinku jest ona dopuszczona. Po południowo-zachodniej stronie wskazany jest przebieg dwukierunkowej trasy rowerowej.
- **Sokola/Trasa Świętokrzyska** - ulica klasy zbiorczej o szerokości w liniach rozgraniczających co najmniej 36,5 m i przekroju dwujezdniowym z pasem dzielącym. Projekt ustala powiązanie ulicy z ciągiem ulic lokalnych (nowe ulice przebiegające przez obszar nowej zabudowy Portu Praskiego: 8.KD-L - 9.KD-D). Pozostałe skrzyżowania: z ul. Wybrzeże Szczecińskie, Nowo-Jagiellońską oraz Targową. Projekt Planu ustala przebieg tuneli II i III linii metra wraz z rejonem lokalizacji stacji metra oraz z rejonami wejść do metra (zgodnie z rysunkiem planu). Rejony lokalizacji przystanków autobusowych wskazane są przy skrzyżowaniach: z Wybrzeżem Szczecińskim, ciągiem lokalnych ulic z obszaru Portu Praskiego oraz z Nowo-Jagiellońską (nie ma przystanków przy stacji metra!). Trasy rowerowe są prowadzone po obu stronach ulicy, na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do rejonu skrzyżowania z nową ulicą lokalną (obsługującą Port Praski), a na pozostałym odcinku po stronie zachodniej. Projekt ustala także realizację przejść podziemnych, powiązanych z wejściami na stację metra oraz z wejściem na przystanek osobowy linii średnicowej PKP. **Projekt Planu nie zakłada w tym miejscu przejść naziemnych!**
- **Jagiellońska** - ulica lokalna o szerokości w liniach rozgraniczających co najmniej 24,5 m i jednojezdniowym przekroju. Ulica wskazana do obsługi komunikacją autobusową z przystankami w rejonie skrzyżowania z ul. Kępną. Przebieg dwukierunkowej trasy rowerowej wskazany jest po stronie południowej. Projekt Planu ustala parkowanie przyuliczne w formie zatok postojowych bądź na chodnikach w rejonach wskazanych na rysunku.

- **Kępna** - ulica lokalna o szerokości w liniach rozgraniczających co najmniej 13,5 m i jednojezdniowym przekroju, powiązana z ul. Targową, poprzez skrzyżowanie „na prawe skrzyty”.
- **Sierakowskiego** - ulica lokalna o szerokości w liniach rozgraniczających co najmniej 16,5 m i jednojezdniowym przekroju. W projekcie Planu została przedłużona i połączona z ul. Nowo-Jagiellońską na wysokości Kępnej. Projekt Planu dopuszcza prowadzenie komunikacji autobusowej. Wskazano przebieg dwukierunkowej trasy rowerowej: na odcinku od ul. Okrzei do Krowiej, po stronie zachodniej, a od Krowiej do Nowo-Jagiellońskiej po stronie północnej. Ponadto Projekt ustala parkowanie przyuliczne, w formie zatok postojowych bądź na chodnikach w rejonach wskazanych na rysunku Planu.
- **Krowia** - ulica dojazdowa o szerokości w liniach rozgraniczających co najmniej 17,0 i jednojezdniowym przekroju. Projekt Planu przewiduje jej przedłużenie i połączenie z ul. Sierakowskiego. Z ul. Okrzei powiązana jest poprzez skrzyżowanie „na prawe skrzyty”. Projekt Planu ustala parkowane przyuliczne, w zatokach postojowych, po zachodniej i południowej stronie, w rejonach wskazanych na rysunku projektu.

Projekt Planu wprowadza również ciągi i piesze i place miejskie, w tym:

- Wzdłuż północnego basenu portowego, po obu stronach ciągi piesze o szerokości co najmniej 3,0 m jako przestrzenie ogólnodostępne (**bardzo wąskie!**). Wzdłuż tych ciągów projekt Planu nakazuje realizację przestrzeni reprezentacyjnej, o nawierzchni utwardzonej, z wykorzystaniem elementów małej architektury, siedzisk oraz nasadzeń zieleni. Ustala także realizację urządzeń niezbędnych do obsługi przystanku tramwaju wodnego.
- Plac publiczny, w rejonie zakończenia ul. Sierakowskiego po północnej stronie basenu portowego. Projekt planu nakazuje realizację rejonu przestrzeni reprezentacyjnej, o nawierzchni utwardzonej, z wykorzystaniem elementów małej architektury, siedzisk, nasadzeń zieleni oraz oświetlenia. Pod placem ustalono realizację ogólnodostępnego parkingu podziemnego o maksymalnie dwóch kondygnacjach.

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO REJONU PORTU PRASKIEGO - PROJEKT SKALA 1:1000

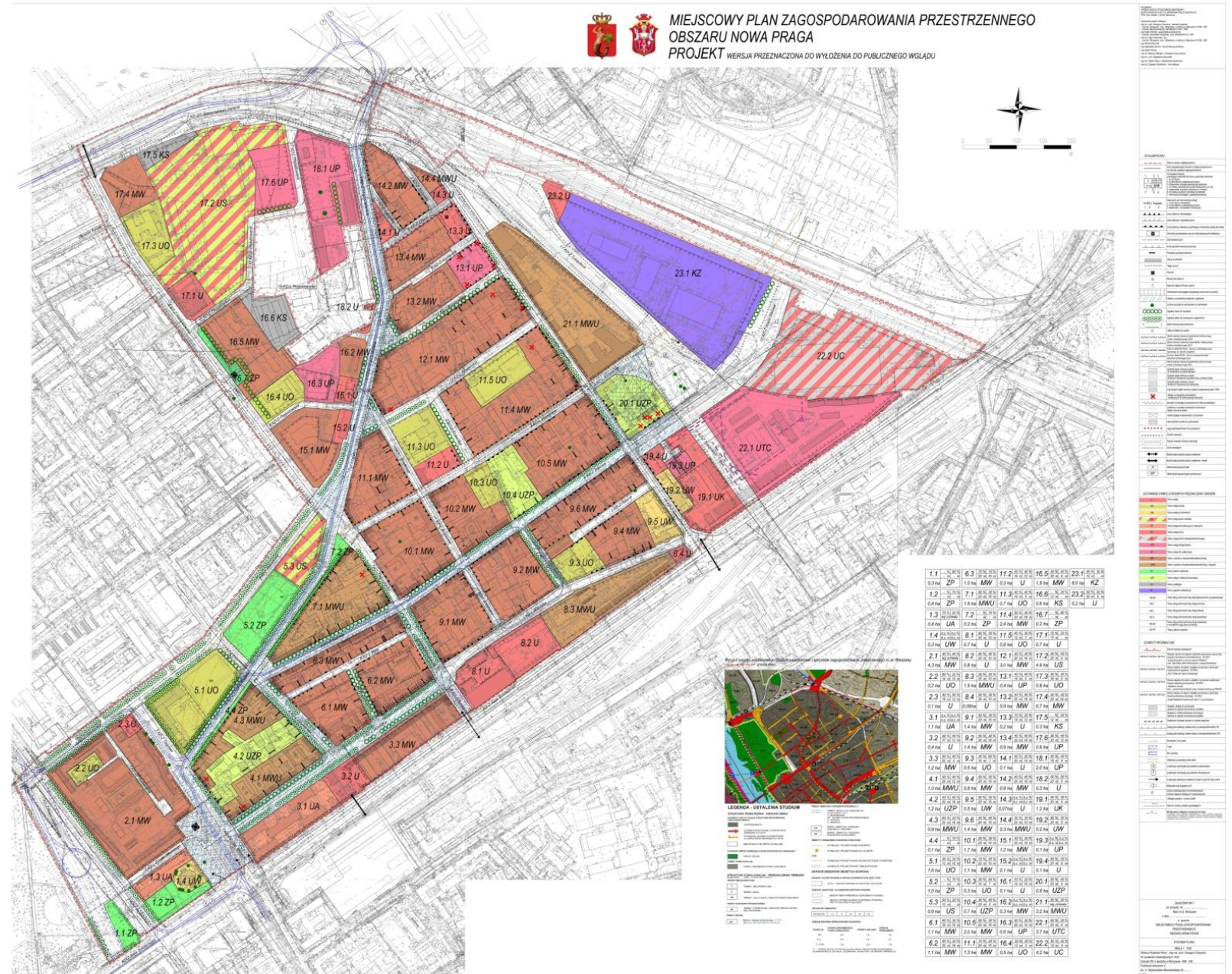


RYS. 5 RYSUNEK PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU PORT PRASKI.

PROJEKT M.P.Z.P OBSZARU NOWA PRAGA (PRAGA PÓLNOĆ) -
 PROJEKT Z PUBLICZNEGO WYŁOŻENIA Z OKRESU WRZESIEŃ - PAŹDZIERNIK 2011

Projekt planu obejmuje obszar w rejonie pl. Wileńskiego i ul. Jagiellońskiej pomiędzy ul. Ratuszową i al. Solidarności. W odniesieniu do ustaleń komunikacyjnych projekt planu przewiduje:

- **Nowo- Jagiellońska** - nowy przebieg ulicy zbiorczej, na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową a al. Solidarności. Projekt dopuszcza realizację ulicy częściowo w tunelu lub w całości w poziomie terenu ze skrzyżowaniem z Al. Solidarności. Projekt planu dopuszcza likwidację lub przesunięcie pętli tramwajowej.
- **Jagiellońska** - stary przebieg, jako ulica lokalna o szerokości w liniach rozgraniczających 36m. Po stronie północno-wschodniej wskazana jest wydzielona droga rowerowa z odgałęzieniem do Parku Praskiego na wysokości ul. Cyryla i Metodego.
- **Nowo- Jagiellońska** - nowy przebieg ulicy zbiorczej, na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową a al. Solidarności. Projekt dopuszcza realizację ulicy częściowo w tunelu lub w całości w poziomie terenu ze skrzyżowaniem z Al. Solidarności. Projekt planu dopuszcza likwidację lub przesunięcie pętli tramwajowej.
- **Jagiellońska** - stary przebieg, jako ulica lokalna o szerokości w liniach rozgraniczających 36m. Po stronie północno-wschodniej wskazana jest wydzielona droga rowerowa z odgałęzieniem do Parku Praskiego na wysokości ul. Cyryla i Metodego.
- **Ratuszowa** - na odcinku na wschód od ul. Jagiellońskiej. Jako ulica zbiorcza z szerokością w liniach rozgraniczających 30,0m. Projekt Planu wyznacza drogę rowerową po stronie północnej.
- **Plac Wileński**. Droga rowerowa przebiega przez plac po jego południowo-zachodniej stronie. Projekt Planu dopuszcza przesunięcie pomnika „Braterstwa Broni” w rejonie Placu Wileńskiego lub jego przemieszczenie poza obszar placu z dopuszczeniem lokalizacji poza obszarem planu. Ponadto projekt Planu dopuszcza, pod terenem placu, realizację infrastruktury linii metra oraz lokalizację na terenie placu wejść do stacji metra.
- **Cyryla i Metodego** - ulica lokalna o szerokości w liniach rozgraniczających 15,0m.



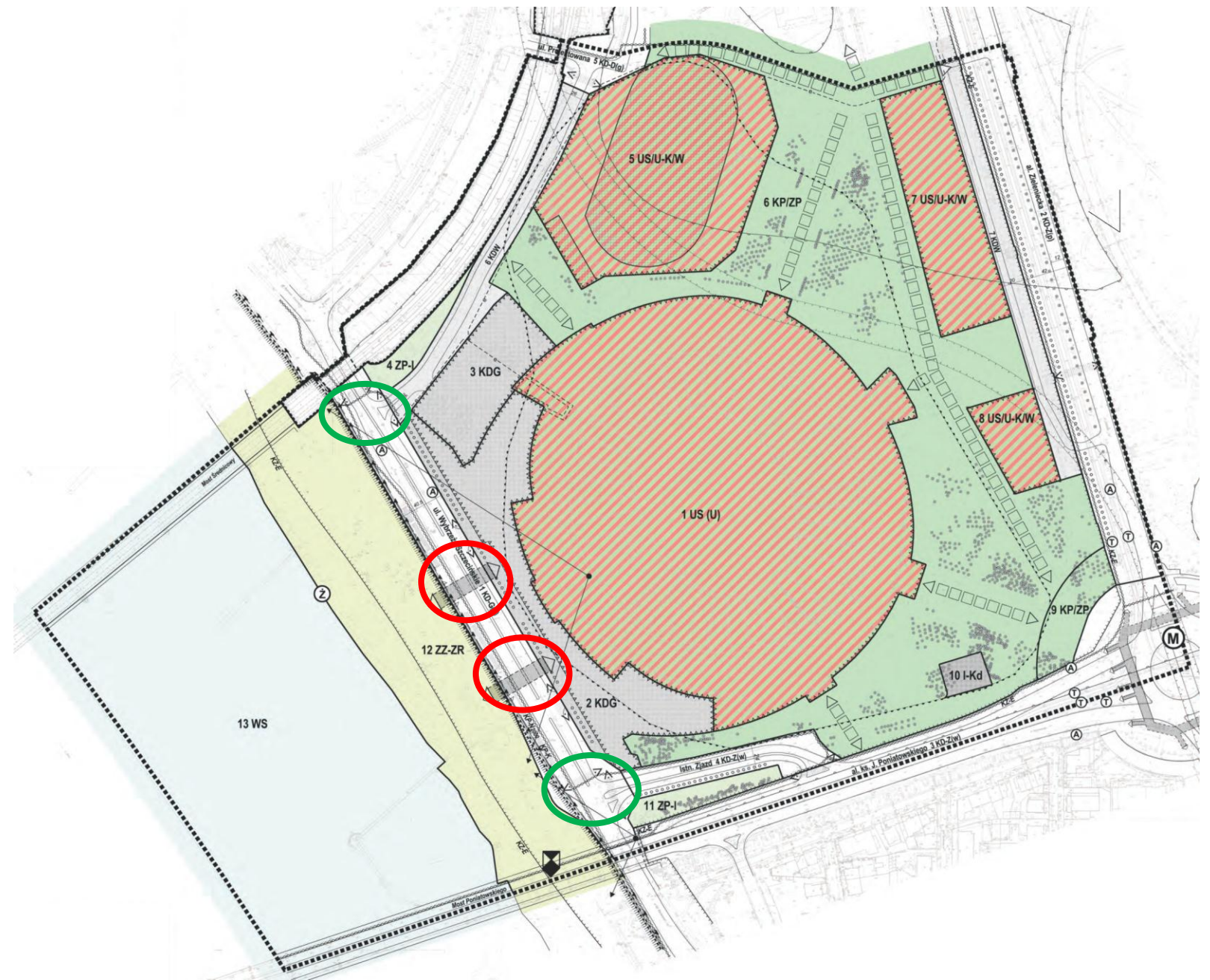
RYŚ. 6 RYSUNEK PROJEKTU MIEJSKOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU NOWA PRAGA.

REJON STADIONU NARODOWEGO

PROJEKT PLANU WYŁOŻONY DO WGLĄDU PUBLICZNEGO W OKRESIE LUTY - MARZEC 2012

Projekt Planu odnośnie układu komunikacyjnego, wzdłuż Wisły, proponuje następujące ustalenia:

- Wybrzeże Szczecińskie - ulica klasy głównej o przekroju dwujezdniowym, przy czym dopuszcza się jedną jezdnię. Projekt planu dopuszcza zagłębienie jezdni ul. Wybrzeże Szczecińskie i poprowadzenie jej w tunelu w granicach planu. W obszarze projektu planu występuje jedno „pełne” skrzyżowanie z drogą publiczną - al. ks. J. Poniatowskiego (poprzez istniejący zjazd, oznaczony na rysunku planu jako 4KD-Z) oraz skrzyżowanie „na prawe skrzyty” z ulicą wewnętrzną, oznaczoną na rysunku projektu planu jako 6KDW. W odniesieniu do komunikacji zbiorowej przewidziana jest komunikacja autobusowa z przystankiem w północnej części obszaru planu tj. w rejonie ulicy 6KDW. Projekt przewiduje obustronne chodniki i ścieżki rowerowe.
- Ścieżki rowerowe istotne z punktu widzenia połączenia obszaru z Wisłą poprowadzone są także w liniach rozgraniczających ulic: al. ks. J. Poniatowskiego (3 KD-Z) - po stronie północnej, Istn. Zjazd (4 KD-Z) - obustronne oraz ulicy Projektowanej (5 KD-D) - po stronie północnej. Ponadto dopuszczona została realizacja ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy 6KDW.
- Projekt planu wyznacza rejony lokalizacji przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych w poziomie terenu przez ul. Wybrzeże Szczecińskie: po południowej stronie linii kolejowej średnicowej (w rejonie skrzyżowania na prawe skrzyty z ul. 6KDW) oraz na skrzyżowaniu z ul. Istn. Zjazd (4 KD-Z).
- Projekt wyznacza także rejony lokalizacji nadziemnych (na rysunku planu w legendzie oznaczonych jako bezkolizyjnych) nowych przejść dla pieszych przez ul. Wybrzeże Szczecińskie. Rejony lokalizacji tych przejść wskazane są na rysunku planu. Łączą one teren oznaczony jako 2KDG tj. teren przeznaczony do obsługi komunikacyjnej i funkcjonalnej Stadionu Narodowego (dojazdy i dojścia piesze do obiektu Stadionu Narodowego, parkingi terenowe, parkingi podziemne, strefy dla wozów transmisyjnych, strefy dla służb ratowniczych i straży pożarnej, lądowiska dla śmigłowców, zieleń urzędowa i usługi związane z funkcjonowaniem Stadionu Narodowego) z terenem nadrzecznej zieleni naturalnej oznaczonym jako 12 ZZ-ZR, gdzie dopuszczone zostały urządzenia wodne takie jak: przystanie, pomosty oraz usługi rekreacji i kultury wraz z towarzyszącą im infrastrukturą komunikacyjną i inżynierską oraz niekubaturowe urządzeniami małej architektury.
- Na terenie nadrzecznej zieleni naturalnej (12 ZZ-ZR) dopuszcza się także realizację ścieżek pieszych i rowerowych oraz realizację obiektów budowlanych nie będących budynkami pod warunkiem uzyskania zgód organów właściwych w sprawach gospodarowania wodami. Przewiduje się tam też przystań tramwaju wodnego.



USTALENIA PLANU:

| | |
|---|---|
| ----- | granice obszaru objętego planem |
| ----- | linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania |
| Przeznaczenie terenów (podstawowe funkcje terenów): | |
| US (U) | tereny usług sportu - Stadion Narodowy |
| US/U-K/W | tereny usług sportu i rekreacji oraz usług kultury i wystawiennictwa |
| KP/ZP | tereny komunikacji pieszej oraz zieleni urządzonej |
| ZP-I | tereny zieleni izolacyjnej |
| ZZ-ZR | tereny nadrzecznej zieleni naturalnej |
| WS | tereny wód powierzchniowych śródlądowych |
| I-Kd | tereny obiektów i urządzeń kanalizacyjnych - przepompownia wód burzowych |
| KD | tereny dróg i ulic publicznych: |
| G - Z - D | klasa drogi: G - główna, Z - zbiorcza, D - ogólnodostępna |
| KDW | tereny dróg wewnętrznych |
| KDG | tereny obsługi komunikacyjnej i funkcjonalnej Stadionu Narodowego |

Zasady zagospodarowania terenów:

| | |
|-------|--|
| ----- | obowiązuje linie zabudowy |
| ----- | nieprzekraczające linie zabudowy |
| ----- | wymiarowanie szerokości w liniach rozgraniczających ulic (w metrach) |
| ----- | otwarcia widokowe |
| ----- | szpalery i skupiska drzew do zachowania |
| ----- | szpalery drzew do nasadzeń lub uzupełnienia |
| ----- | kierunki głównych publicznych ciągów pieszych |
| ----- | kierunki przebiegu głównych ścieżek rowerowych |
| ----- | rejony lokalizacji bezkolizyjnych przejść dla pieszych (istniejące i projektowane) |

OZNACZENIA INFORMACYJNE:

| | |
|-------|--|
| ----- | granica obszaru Natura 2000 - Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków - Dolina Śródkowej Wisły |
| ----- | granica Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu |
| ----- | obiekty wpisane do rejestru zabytków (Most i wiadukt Poniatowskiego - nr rej. 748) |
| ----- | zasięg strefy ochrony konserwatorskiej otoczenia i ekspozycji układów urbanistycznych (KZ-E) |
| ----- | granica terenów zamkniętych |
| ----- | granica strefy wymiaru i regeneracji powietrza miasta |
| ----- | granica obszaru bezpośredniego zagrożenia powodzią |
| ----- | obszary o trudnych warunkach gruntowych, wymagające badań geologicznych |
| ----- | istniejący i proponowany układ jezdni wraz z proponowaną szerokością jezdni (w metrach) |
| ----- | katętno dróg: (k) - krajowa, (w) - wojewódzka, (p) - powiatowa, (g) - gminna |
| ----- | przewidywana stacja III linii metra wraz z urządzeniami pomiarowymi |

| | |
|-------|---|
| ----- | przewidywany zasięg tuneli i stacji III linii metra |
| ----- | rejony lokalizacji wybranych przejść dla pieszych w poziomie terenu |
| ----- | istniejące mosty (Most Średnicowy i Most Poniatowskiego) |
| ----- | istniejące i przewidywane przystanki autobusowe i tramwajowe |
| ----- | przewidywana przystań tramwaju wodnego |
| ----- | przystanek PKP |
| ----- | obiekty i budynki do ewentualnego zachowania |
| ----- | projektowane elektroenergetyczne linie kablowe 110 kV |
| ----- | projektowana stacja elektroenergetyczna 110/15 kV RPZ Stadion |

Odnosnie układu komunikacyjnego, wzdłuż Wisły plan proponuje następujące ustalenia:

Wał Miedzeszyński - ulica klasy głównej o przekroju dwujezdniowym. Obszar planu obejmuje odcinek od al. Poniatowskiego do ul. Afrykańskiej. Na odcinku tym zlokalizowane zostały 4 skrzyżowania z sygnalizacją świetlną: z łącznicą do al. Poniatowskiego, z ul. Zwycięzców, z ul. Wersalską i z ul. Afrykańską. Ponadto wskazane zostały rejony lokalizacji 4 bezkolizyjnych przejść dla pieszych: na przedłużeniu ul. Obrońców, na przedłużeniu ul. Krynicznej, na przedłużeniu ul. Wersalskiej oraz na przedłużeniu ul. Afrykańskiej. Plan wskazuje na lokalizację wydzielonej ścieżki rowerowej w liniach rozgraniczających. Po stronie wschodniej wskazana jest lokalizacja ekranów akustycznych, praktycznie na całym odcinku w obszarze Planu.



REJON PRAGI CENTRUM - STAN ISTNIEJĄCY

ANALIZA RUCHU Z ZAMKNIĘCIAMI ZWIĄZANYMI Z BUDOWĄ II LINII METRA

ANALIZA RUCHU PO LIKWIDACJI ZAMKNIĘĆ ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ II LINII METRA

RUCH ROWEROWY

RUCH PIESZY

PARKOWANIE

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

STAN ISTNIEJĄCY - Z ZAMKNIĘCIAMI ULIC ZWIĄZANYMI Z BUDOWĄ II LINII METRA

W okresie obowiązywania zmian w organizacji ruchu w związku z budową centralnego odcinka II linii metra ulice **Wybrzeże Helskie** i **Wybrzeże Szczecińskie** wraz z ciągiem **Wał Miedzeszyński** tworzą najważniejszą trasę drogową północ-południe prawobrzeżnej Warszawy.

W kierunku południowym natężenie ruchu w szczycie porannym i popołudniowym jest na podobnym poziomie. Wyraźnie silniej jest obciążone Wybrzeże Szczecińskie (odcinek od ul. Kłopotowskiego do mostu Świętokrzyskiego -1500 p/h) niż Wybrzeże Helskie (odcinek od mostu Gdańskiego do ul. Ratuszowej 600-650 p/h). W kierunku północnym większy ruch jest w szczycie popołudniowym. Na odcinku od mostu Świętokrzyskiego do ul. Kłopotowskiego kształtuje się na poziomie 1600 p/h w szczycie porannym i 2250 p/h w szczycie popołudniowym. Na odcinku od ul. Ratuszowej do mostu Gdańskiego jest na poziomie 1000 p/h w szczycie porannym i 1500 p/h w szczycie popołudniowym.

Natężenia ruchu potwierdzają prawidłowość przyjętej organizacji ruchu, na całym ciągu na Wybrzeżu Helskim i Wybrzeżu Szczecińskim 2 pasy ruchu w kierunku północnym.

Znaczne różnice w obciążeniach poszczególnych odcinków Wybrzeża Helskiego i Szczecińskiego wynikają głównie ze standardu przekroju poprzecznego (węższy przekrój na odcinku północnym) oraz rozmieszczenia doływów ruchu (skrzyżowania z ul. Okrzei, Kłopotowskiego i Ratuszową).

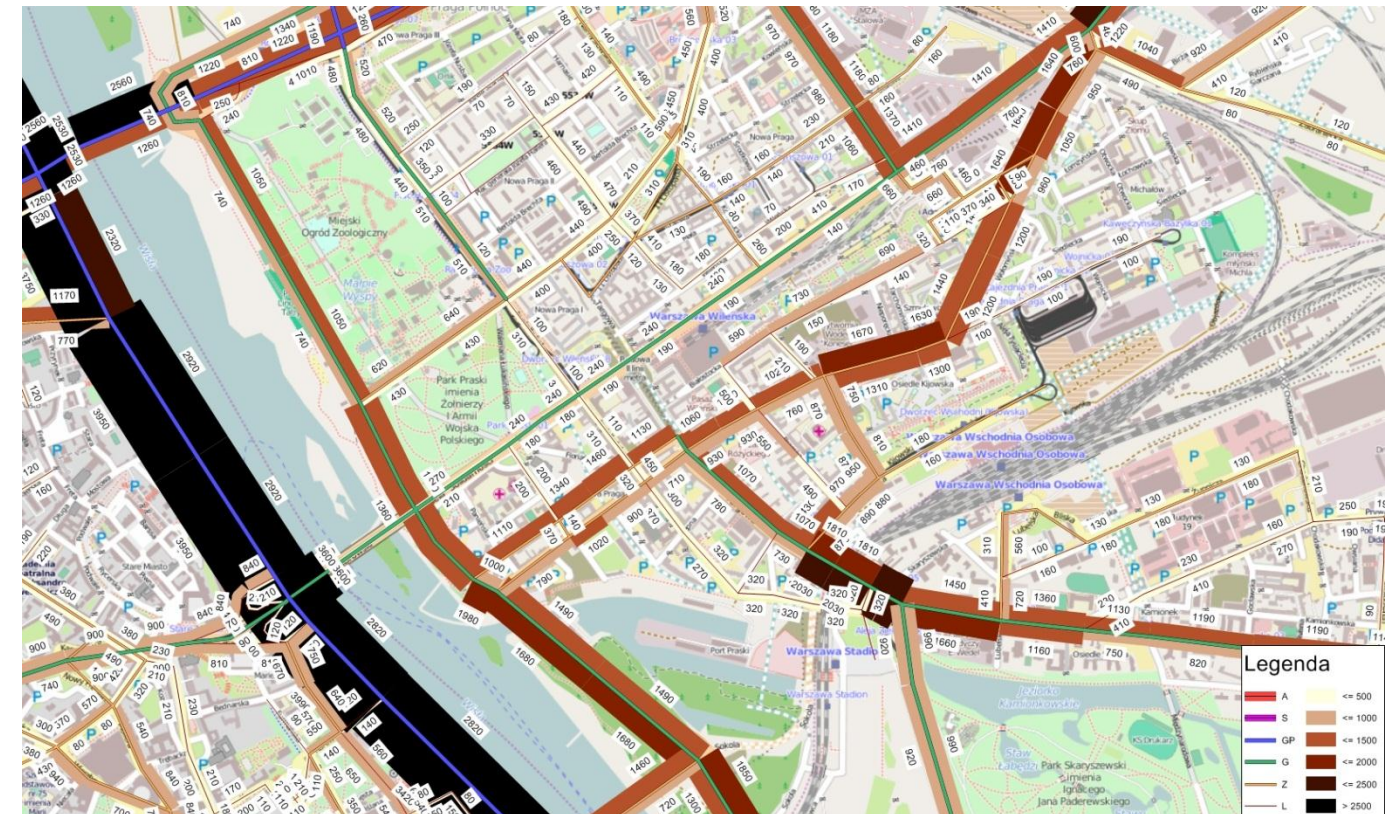
W szczycie porannym za doływ ruchu w kierunku południowym odpowiadają ulice: Jagiellońska (480 p/h), Ratuszowa (450 p/h) i Kłopotowskiego (1000 p/h). W kierunku północnym: Wybrzeże Szczecińskie (1200 p/h), most Świętokrzyski (280 p/h) i ulica Kłopotowskiego (300 p/h). W szczycie popołudniowym doływ ruchu w kierunku południowym następuje ulicami: Jagiellońską (570 p/h), Ratuszową (400 p/h) i Kłopotowskiego (600 p/h). W kierunku północnym: Wybrzeżem Szczecińskim (1700 p/h), mostem Świętokrzyskim (600 p/h) i Kłopotowskiego (520 p/h).

Rozkład przestrzenny ruchu potwierdza, że ciąg Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie funkcjonalnie służy przede wszystkim obsłudze podróży między północnymi i południowymi dzielnicami prawobrzeżnej Warszawy oraz w pewnej części obsłudze podróży związanych z lewym brzegiem miasta (głównie do ścisłego centrum i na Powiśle). W znacznie mniejszym stopniu obsługiwane są podróże dojazdowe do celów położonych wzdłuż analizowanej ulicy i w jej otoczeniu (np. w szczycie porannym ruch dojazdowy z kierunku północnego wynosi tylko ok. 200 p/h - skręt w lewo z Wybrzeża Szczecińskiego w ul. Okrzei).

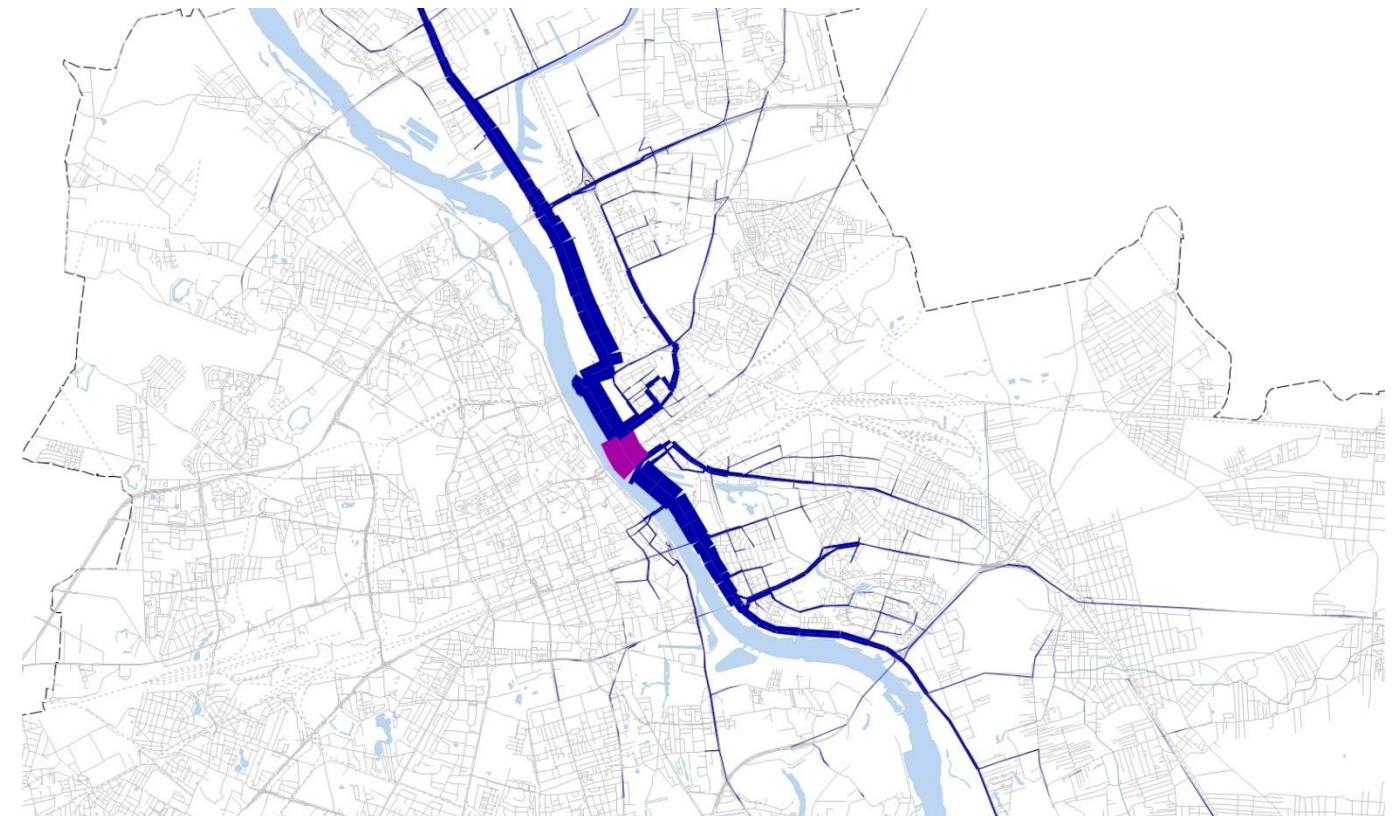
Oznacza to, że Wybrzeże Helskie i Szczecińskie dla centrum prawobrzeżnej Warszawy są przede wszystkim ulicami tranzytowymi, znacznie obciążonymi ruchem pomiędzy północną a południową częścią miasta oraz podróżami na lewy brzeg Wisły.

W godzinach szczytowego obciążenia ruchem (a często i w międzyszczytach) panują złe warunki ruchu (kolejki pojazdów sięgają ul. Jagiellońskiej od strony północnej i ul. Zwycięzców od strony południowej). Wynika to z występowania lokalnych ograniczeń przepustowości na skrzyżowaniach z ul. Ratuszową, Kłopotowskiego i Okrzei.

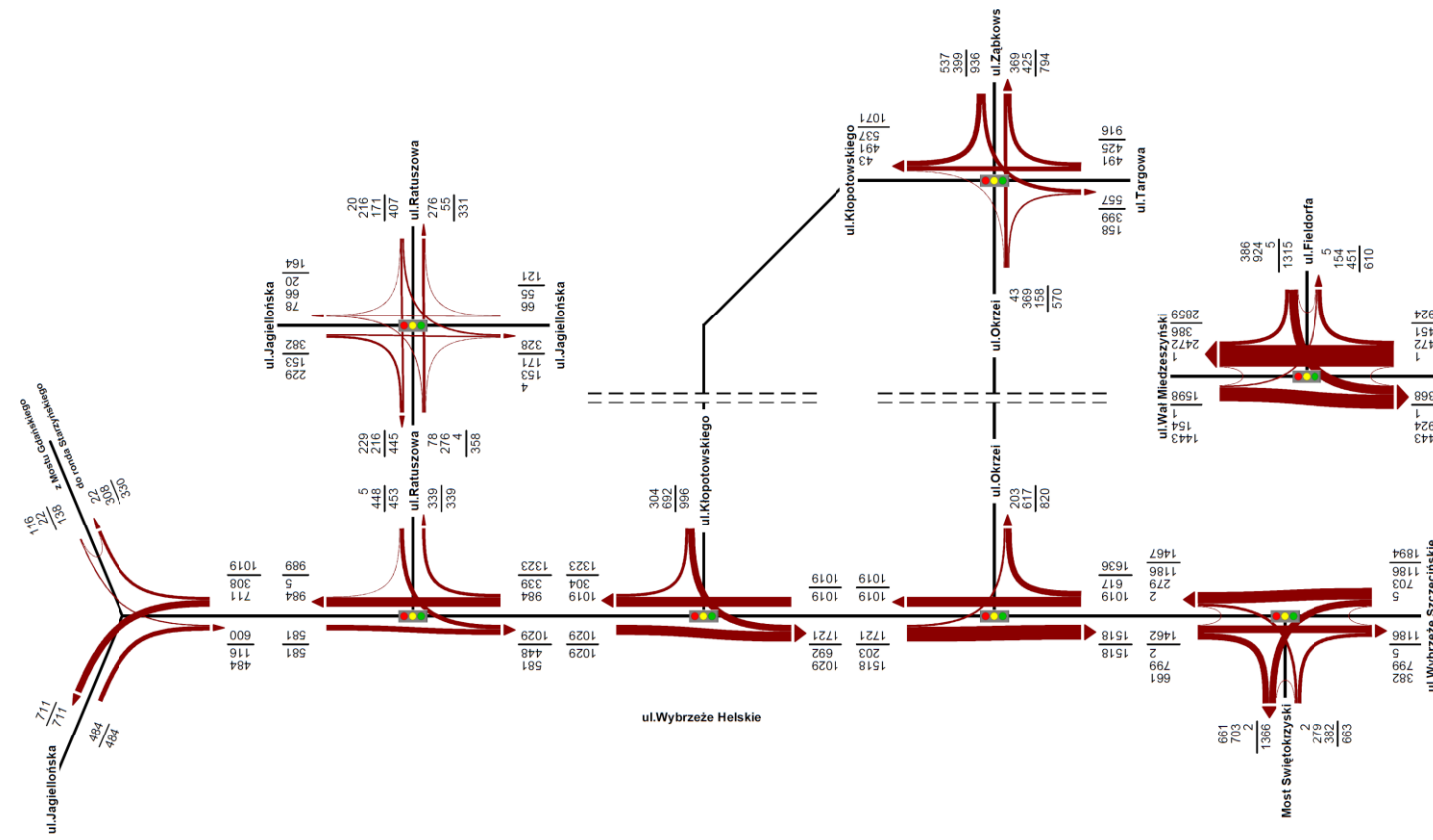
Wyraźnie widoczny jest wpływ tymczasowej organizacji ruchu związanej z budową metra i zamknięć ul. Targowej i rejonu pl. Wileńskiego. Stan ten powoduje dodatkowe obciążenie niektórych tras, między innymi ciągów: Targowa - Kłopotowskiego/Okrzei i 11 Listopada-Ratuszowa, a w efekcie przeciążenie ul. Wybrzeże Szczecińskie i Helskie na skrzyżowaniach z ul. Kłopotowskiego i Ratuszową.



RYS. 7 STAN ISTNIEJĄCY - NATĘŻENIA RUCHU W WARUNKACH ORGANIZACJI RUCHU ZWIĄZANEJ Z BUDOWĄ II LINII METRA.



RYS. 8 STAN ISTNIEJĄCY - ROZKŁAD PRZESTRZENNY RUCHU ZWIĄZANEGO Z WYBRZEŻEM HELSKIM.



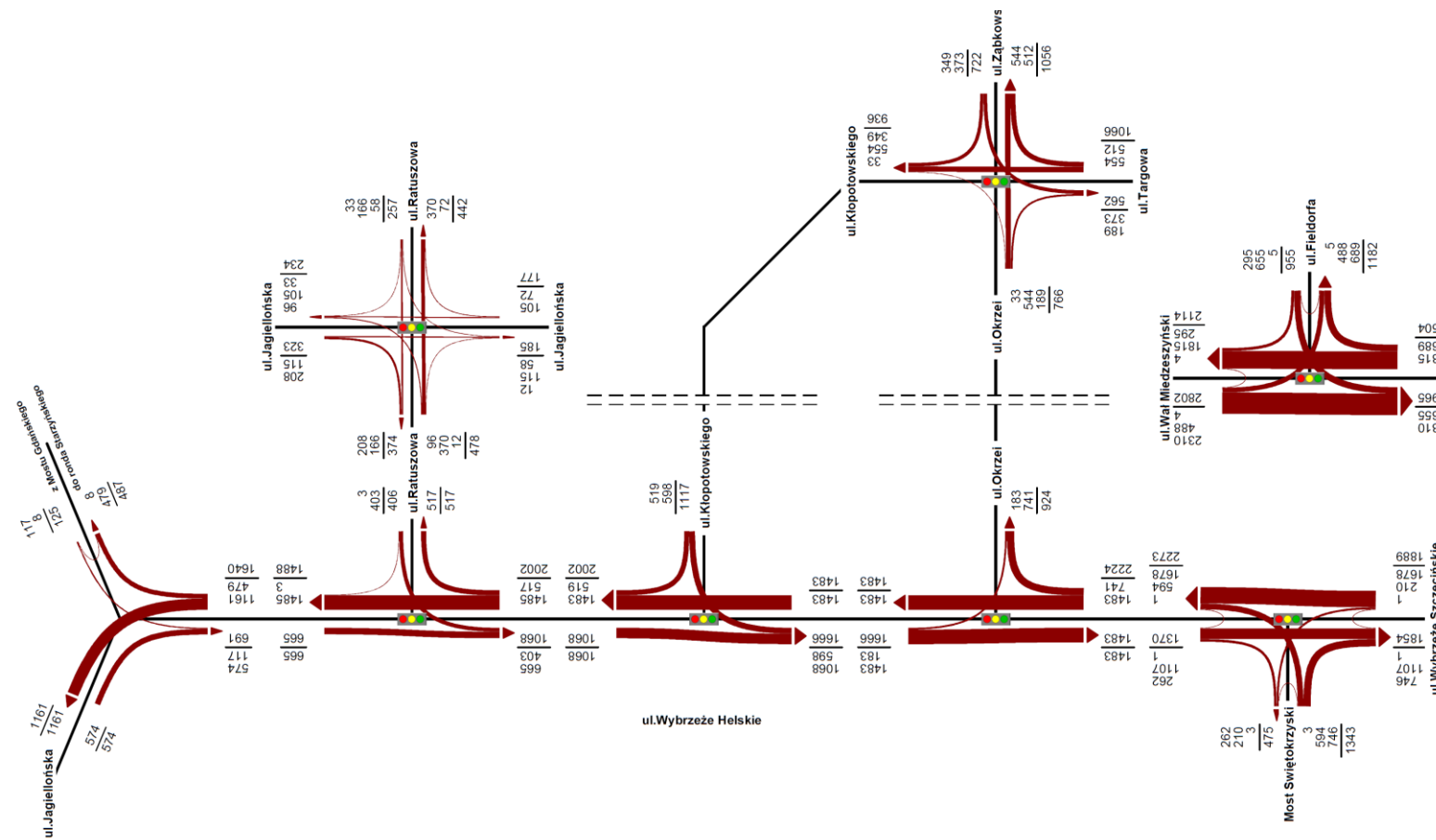
RYS. 9 WYNIKI POMIARÓW RUCHU, SZCZYT PORANNY, WSZYSTKIE POJAZDY.

W kierunku północ - południe średnie prędkości na ciągu wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie są niskie: 14 - 17,6 km/h. W przeciwną stronę zdecydowanie wyższe - 38,7 - 57,5 km/h.

Niepokoją bardzo wysokie (niebezpiecznie wysokie) prędkości na odcinku Ratuszowa - m. Gdański: 72 km/h!

TABELA 1 CZASY PRZEJAZDU, KIERUNEK M. GDAŃSKI-M. ŚWIĘTOKRZYSKI.

| Odcinek | 7:30-8:30 | | 16:00-17:00 | |
|-----------------------------------|-----------|-------|-------------|-------|
| | km/h | min | km/h | min |
| Most Gdański - Ratuszowa | 8,7 | 06:34 | 11,1 | 05:14 |
| Ratuszowa - Most Świętokrzyski | 24,1 | 03:30 | 31,3 | 02:46 |
| Most Gdański - Most Świętokrzyski | 14,0 | 10:04 | 17,6 | 08:01 |



RYS. 10 WYNIKI POMIARÓW RUCHU, SZCZYT POPOŁUDNIOWY, WSZYSTKIE POJAZDY.

TABELA 2 CZASY PRZEJAZDU, KIERUNEK M. ŚWIĘTOKRZYSKI - M. GDAŃSKI.

| Odcinek | 7:30-8:30 | | 16:00-17:00 | |
|-----------------------------------|-----------|-------|-------------|-------|
| | km/h | min | km/h | min |
| Most Świętokrzyski - Ratuszowa | 52,7 | 01:40 | 31,5 | 02:49 |
| Ratuszowa - Most Gdański | 71,9 | 00:47 | 67,0 | 00:50 |
| Most Świętokrzyski - Most Gdański | 57,5 | 02:27 | 38,7 | 03:39 |

Pomiary czasów przejazdu samochodów wykonano 4 marca b.r. (wtorek) w szczycie porannym i popołudniowym (7:30-8:30 i 16:00-17:00) metodą notowania numerów rejestracyjnych.

Wyniki opracowano na podstawie próby przejazdu w szczycie porannym 21 samochodów w kierunku południowym i 24 w kierunku północnym oraz w szczycie popołudniowym 30 samochodów w kierunku południowym i 31 w kierunku północnym.

STAN ISTNIEJĄCY - PO LIKWIDACJI ZAMKNIĘĆ W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ II LINII METRA

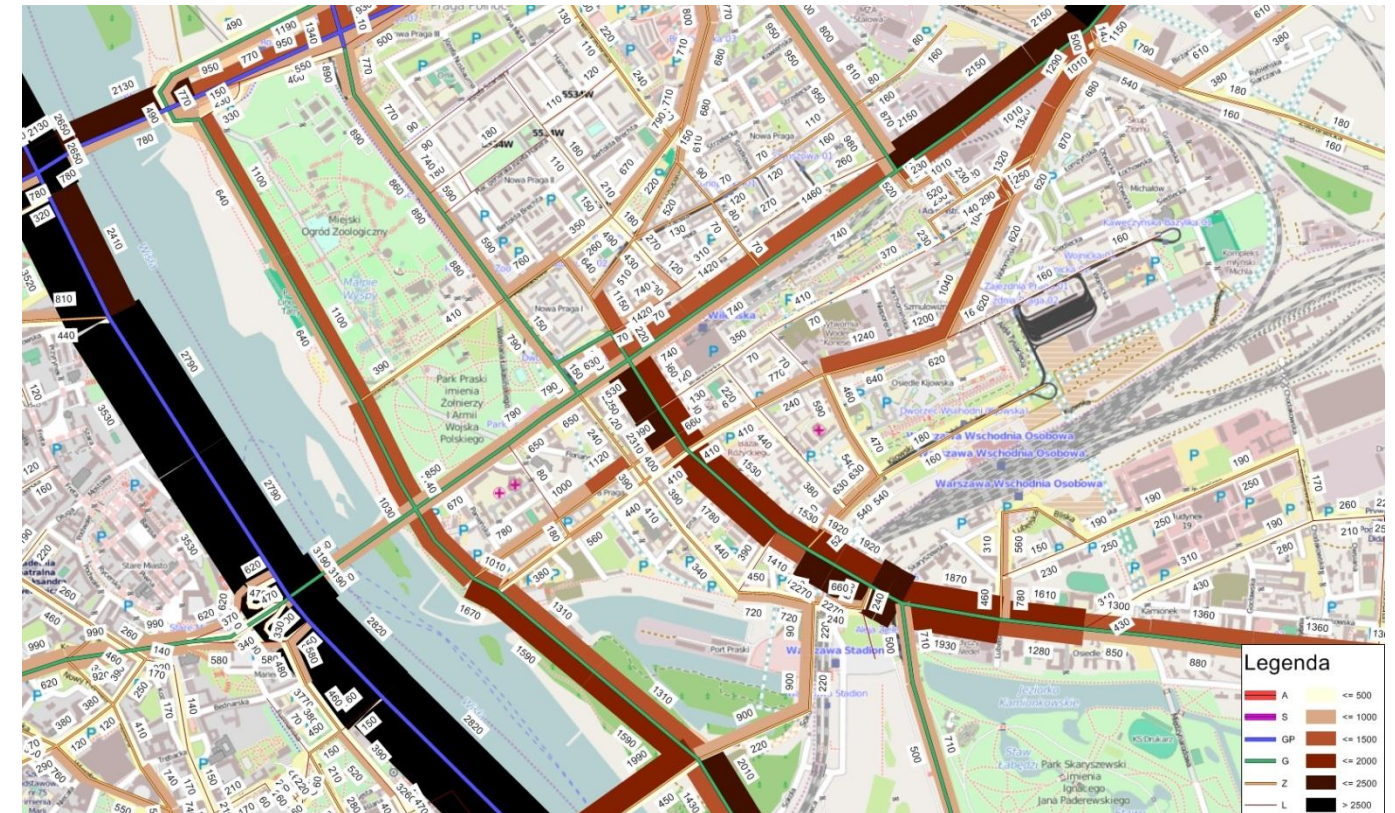
Zakończenie budowy centralnego odcinka II linii metra i przywrócenie stałej organizacji ruchu spowoduje znaczące i korzystne zmiany w rozkładzie ruchu.

W zależności od odcinka, natężenie ruchu na ciągu ulic Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie zmniejszy się od 5 do 15% (poza odcinkiem od ul. Ratuszowej do mostu Gdańskiego, gdzie ruch wzrośnie o ok. 5%). Będzie to związane ze zmniejszeniem dojazdów ulicami: Ratuszową i Kłopotowskiego oraz zmniejszeniem roli ul. Okrzei:

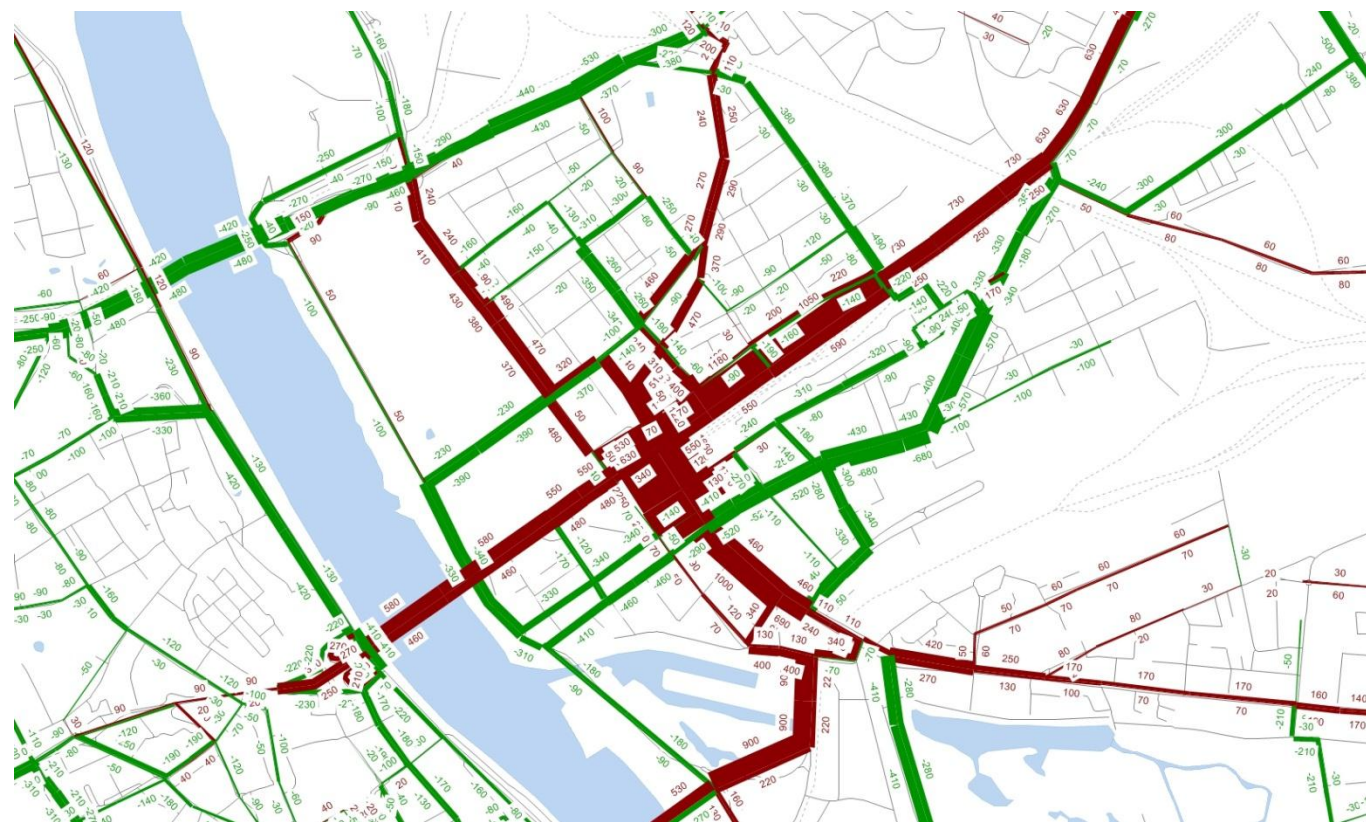
- na ul. Ratuszowej - zmniejszenie ruchu aż o 58% (z 1050 p/h/przekrój do 430 p/h/przekrój),
- na ul. Kłopotowskiego - zmniejszenie ruchu o 30%,
- na ul. Okrzei - zmniejszenie ruchu o 52% (z 790 p/h do 380 p/h).

Część obecnych funkcji ulic Wybrzeże Helskie i Wybrzeże Szczecińskie przejmie ul. Targowa, pl. Wileński i ul. Radzywińska. Wyraźnie wzrośnie też obciążenie ciągów: Jagiellońska-Cyryla i Metodego, 11 Listopada i Grochowska.

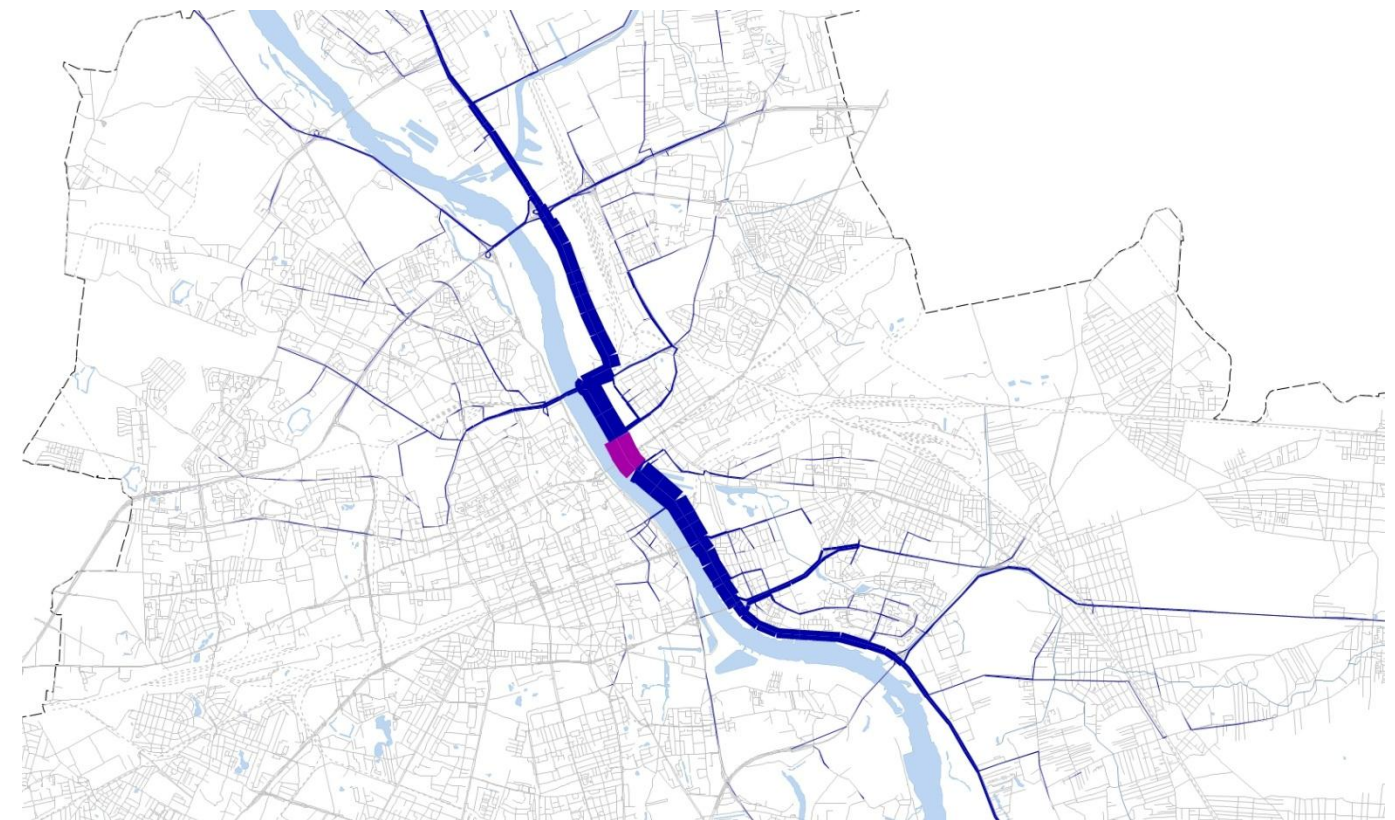
Odczuwalne będzie zmniejszenie natężenia ruchu głównie w rejonie skrzyżowań z ul. Ratuszową oraz Kłopotowskiego/Okrzei. Stworzy to szansę na pewną poprawę warunków ruchu wzdłuż całego ciągu. Zasadniczo nie zmniejszy się jednak presja na wykorzystywanie tego połączenia w powiązaniach pomiędzy ul. Jagiellońską i Wałem Miedzeszyńskim oraz częściowo mostem Świętokrzyskim. Dodatkowo pojawi się relacja z ul. Radzywińskiej, przez ul. Targową i ul. Kłopotowskiego do Wybrzeża Szczecińskiego.



RYC. 12 STAN ISTNIEJĄCY - NATĘŻENIA RUCHU PO LIKWIDACJI ZAMKNIĘĆ ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ II LINII METRA.



RYC. 11 ZMIANA ROZKŁADU RUCHU PO LIKWIDACJI ZAMKNIĘĆ ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ METRA (KOLOR CZERWONY - PRZYRÓST RUCHU, ZIELONY - ZMNIEJSZENIE RUCHU).



RYC. 13 STAN ISTNIEJĄCY PO LIKWIDACJI ZAMKNIĘĆ ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ METRA - ROLA WYBRZEŻA HELSKIEGO W OBSŁUDZE RUCHU.

PODSUMOWANIE ANALIZ RUCHU

1. Ciąg ulic Wybrzeże Helskie i Wybrzeże Szczecińskie pełni obecnie podstawową funkcję w obsłudze ruchu międzydzielnicowego prawobrzeżnej części Warszawy. Zapewnia także powiązania z lewym brzegiem poprzez most Świętokrzyski i most Gdański. Znaczenie tych ulic w obsłudze ruchu dojazdowego do centrum Pragi jest zdecydowanie mniejsze. Ze względu na pełnione funkcje ulice mają klasę G.
2. Występują silne doptywy ruchu na obu krańcach ciągu (ruch z północy i południa Warszawy), niezależnie od zamknięć w rejonie pl. Wileńskiego oraz w jego części centralnej (ul. Ratuszowa i ul. Kłopotowskiego), w związku z obsługą ruchu m.in. związanego z zamknięciami w rejonie pl. Wileńskiego.
3. Warunki ruchu na obu ulicach są złe. Wynika to ze wzmożonego popytu oraz występujących lokalnie ograniczeń przepustowości (skrzyżowania z ul. Ratuszową oraz Kłopotowskiego/Okrzei).
4. Przywrócenie organizacji ruchu po zakończeniu budowy centralnego odcinka II linii metra spowoduje znaczące zmiany w rozkładzie ruchu. Nastąpi częściowe zmniejszenie natężenia ruchu wzdłuż ciągu (5-15%) i znaczące zmniejszenie obciążenia ulic poprzecznych oraz skrzyżowań (z ul. Ratuszową, Kłopotowskiego i Okrzei). Część obecnych funkcji Wybrzeże Helskie i Szczecińskie zostanie przejęta przez ul. Targową oraz ciąg ulic Jagiellońska - Cyryla i Metodego.
5. **Zmniejszenie obciążenia ruchem, w tym przepływu ruchu pomiędzy ul. Jagiellońską i Wałem Miedzeszyńskim oraz częściowo mostem Świętokrzyskim nie będzie na tyle istotne, by stworzyła się szansa na ograniczenie roli tych ulic.** Tym samym nie obecnie nie powinno się ograniczać przepustowości Wybrzeża Helskiego (i Szczecińskiego). Niewielkie zmniejszenie ruchu w połączeniu z działaniami związanymi z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym może być wykorzystane do lepszego dostosowania ulicy do potrzeb ruchu pieszego i rowerowego.

RUCH ROWEROWY

Wybrzeże Helskie jest elementem głównej osi ruchu rowerowego zarówno w codziennym ruchu miejskim, jak i w ruchu rekreacyjnym. Na odcinku od m. Gdańskiego do rejonu skrzyżowania z ul. Kłopotowskiego ruch rowerowy jest prowadzony po wschodniej stronie, jako droga oznaczona znakiem C13-C16 z przerwą ciągłością na wysokości skrzyżowania z ul. Ratuszową. Przed skrzyżowaniem z ul. Kłopotowskiego trasa przechodzi na stronę zachodnią i jest prowadzona po tej stronie do m. Świętokrzyskiego (i dalej, ale bez przejazdu rowerowego na zachodnim wlocie skrzyżowania) - zdjęcie 1.

Brak oddzielenia ruchu rowerowego od ruchu pieszego, lokalne przewężenia trasy (piesi i rowerzyści prowadzeni wspólnie wąskim chodnikiem) oraz stan techniczny nawierzchni (głównie płyty chodnikowe) powodują, że jest to trasa o niskim standardzie, wymagająca gruntownej przebudowy. Ruch rowerowy jest także utrudniony w miejscu przejścia trasy rowerowej ze strony wschodniej na zachodnią (przejście dla pieszych sterowane wzbudzaną sygnalizacją świetlną i niekorzystne ukształtowanie niwelety drogi rowerowej).

Równoległe do Wybrzeża Helskiego droga dla rowerów (C13) przebiega w ciągu ul. Jagiellońskiej - po zachodniej stronie ulicy na odcinku Rondo Starzyńskiego - Ratuszowa i po stronie wschodniej na odcinku Ratuszowa - al. Solidarności, lokalnie oznaczona jako ciąg pieszo-rowerowy C13-C16 - zdjęcie 2. Nie ma ona kontynuacji po południowej stronie al. Solidarności, w stronę ul. Zamoyskiego.

Prostopadle do Wybrzeża Helskiego, infrastruktura rowerowa prowadzona jest w ciągu m. Gdańskiego i ul. Starzyńskiego, częściowo wzdłuż al. Solidarności i na m. Świętokrzyskim. Trasa rowerowa wzdłuż al. Solidarności biegnie po północnej stronie, z nieciągłością na wysokości terenu budowy II linii metra. Od pl. Weteranów 1863 ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych. W tym rejonie ruch rowerowy odbywa się także z wykorzystaniem alejek Parku Praskiego. Są to trasy nieoznakowane, w tym bez zorganizowanego powiązania pomiędzy trasą rowerową wzdłuż Wybrzeża Helskiego i Al. Solidarności (m. Ślasko - Dąbrowskim).

Wzdłuż Wisły biegnie atrakcyjna trasa rekreacyjna wykorzystywana w sezonie także przez spacerowiczów i biegaczy, a w zimie przez narciarzy - zdjęcie 3. Długość trasy wynosi nieco poniżej 10 km (odcinek Most Gdański - Most Świętokrzyski ma długość ok. 3 km).

Wadą infrastruktury rowerowej, oprócz niskiej jakości trasy wzdłuż Wybrzeża Helskiego, jest brak kompletności systemu, w tym zorganizowania ruchu rowerowego w ulicach: Ratuszowa, Kłopotowskiego, Okrzei, Panieńska, Sierakowskiego i Jagiellońska (część południowa). Brak jest także rozwiązań ruchu rowerowego na skrzyżowaniach (np. Jagiellońska/al. Solidarności, Wybrzeże Helskie/Ratuszowa, Wybrzeże Szczecińskie/Kłopotowskiego/Okrzei). W rezultacie na ul. Ratuszowej, ul. Kłopotowskiego, ul. Okrzei i na ul. Jagiellońskiej na południe od al. Solidarności ruch rowerowy odbywa się na zasadach ogólnych.

W obszarze analizy funkcjonuje system miejskich wypożyczalni Veturilo. Lokalizację stacji i istniejącą infrastrukturę rowerową przedstawiono na RYS. 14.



RYS. 14 SCHEMAT OBECNEGO UKŁADU TRAS ROWEROWYCH I PRZYKŁADY ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ.



1



2



3

RUCH PIESZY

W analizowanym obszarze skupiona jest większość mankamentów charakterystycznych dla ruchu pieszego w Warszawie. Są one szczególnie widoczne zwłaszcza w okresach wzmożonego ruchu pieszego, związanego z charakterem obszaru - bliskość Wisły, lokalizacja ZOO. W przyszłości ruch pieszych będzie wzrastać w związku z planami aktywizacji terenów nadwiślańskich, rewitalizacją centrum Pragi oraz uruchomieniem II linii metra.

Najważniejsze z nich to:

- ✓ **BLOKOWANIE CHODNIKÓW PRZEZ PARKUJĄCE POJAZDY**, problem dotyczy m.in Ratuszowej i Wybrzeża Helskiego w weekendy, kiedy przyjeżdżający do ZOO oraz nad Wisłę parkują blokując przestrzeń dla pieszych (zdjęcia 1-3); problem dotyczy także innych ulic, gdzie w wielu miejscach parkowanie odbywa się na chodniku ograniczając przestrzeń pieszą - np. ul. Okrzei, Panieńska, Kłopotowskiego (zdjęcia 4-5).



- ✓ **RÓŻNICE POZIOMÓW NA CIĄGACH PIESZYCH** - niedostosowane do ruchu osób niepełnosprawnych. np. w rejonach zejść z mostu Gdańskiego i Śląsko-Dąbrowskiego (zdjęcia 6,7).



- ✓ **NIEDOSTATECZNA ILOŚĆ PRZEJŚĆ PRZEZ JEZDNIĘ** w miejscach zwiększonego ruchu pieszego, np. przez ul. Wybrzeże Helskie, na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową i al. Solidarności, gdzie aleje piesze z Parku Praskiego, prowadzą w kierunku ulicy i zakończone są ślepo (zdjęcia 8, 9) oraz **NIEPEŁNE UKŁADY PRZEJŚĆ NA SKRZYŻOWANIACH** np. Okrzei/ Wybrzeże Szczecińskie/ Kłopotowskiego, Wybrzeże Szczecińskie/ Sokola, Wybrzeże Helskie/ Ratuszowa.



- ✓ **ZŁY STAN TECHNICZNY i NISKA ESTETYKA ROZWIĄZAŃ** (zdjęcia 10, 11).

- ✓ **ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA NA PRZEJŚCIACH PRZEZ JEZDNIĘ**, w szczególności dotyczy to ciągu Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie, z funkcjonującymi przejściami dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej i ruchem samochodów z dużą prędkością (zdjęcia 12, 13).



PARKOWANIE

Obszar analizy jest częściowo objęty Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Płatne parkowanie obejmuje teren ograniczony ulicami: al. Solidarności, Targowa, Zamoyskiego - Port Praski i Wybrzeże Helskie.

W tym obszarze występuje duże zapotrzebowanie na parkowanie. Szczegółową inwentaryzacją objęto ulice Kłopotowskiego, Okrzei, Jagiellońską (na odcinku al. Solidarności - Okrzei) oraz Panieńską. Obecnie, na ul. Jagiellońskiej obowiązuje tymczasowa organizacja ruchu w związku z budową II linii metra. Oznacza to całkowity zakaz parkowania na odcinku al. Solidarności - Kłopotowskiego. Parkowanie na odcinku Kłopotowskiego - Okrzei możliwe jest na parkingu przy Urzędzie Skarbowym (po zachodniej stronie ulicy) - zdjęcie 1.

Na ul. Kłopotowskiego i ul. Okrzei parkowanie ma różny charakter, w zależności od odcinka. Pomiedzy ul. Targową a ul. Jagiellońską parkowanie związane jest głównie z dostawami do pobliskich lokali i parkowaniem pojazdów służb miejskich - zdjęcie 2.

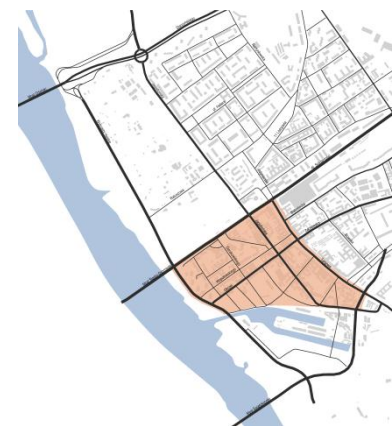
Parkowanie na ul. Kłopotowskiego zorganizowane jest po stronie północnej w zatokach parkingowych oraz pod kątem i równoległe na jezdni po stronie południowej (zdjęcie 3). W sumie, w ciągu dnia roboczego parkuje ok. 100 samochodów przy dostępnych 130 miejscach, a ok. 1/3 samochodów posiada abonament parkingowy. Na ul. Okrzei zorganizowanych jest ok. 70 miejsc, z czego zdecydowana większość to parkowanie równoległe na chodniku - ok. 60 miejsc. Podczas pomiaru odnotowano 53 samochody i tylko 9 z nich miało abonament.

Na ul. Panieńskiej dostępnych jest 13 miejsc i zaparkowanych było 10 samochodów, z czego większość niezgodnie z przepisami, pod kątem zamiast równoległe, powodując znaczące ograniczenie szerokości chodnika - zdjęcie 4.

W weekendy, zwłaszcza w sezonie letnim i wiosennym, dużym zainteresowaniem cieszy się Miejski Ogród Zoologiczny. Wiąże się to z bardzo dużym zapotrzebowaniem na parkowanie w soboty i niedziele. W pomiarze przeprowadzonym w słoneczną sobotę, z umiarkowaną temperaturą ok. 15 °C ok. między godz. 14.00 a 15.30 wokół ZOO odnotowano ponad 500 zaparkowanych samochodów! W pobliżu wejść, zarówno od ul. Starzyńskiego jak i od ul. Ratuszowej, każda wolna przestrzeń jest wykorzystywana do postoju samochodów. Przy północnym wejściu parkuje ponad 180 samochodów, z czego część zajmując pas zieleni, część pasa ruchu na łącznicach zjazdowych i część chodnika (zdjęcie 5 i 6). Przy ul. Ratuszowej parkuje ok. 130 samochodów, głównie zajmując szerokość chodnika - zdjęcie 7. Wzdłuż Wybrzeża Helskiego parkuje ok. 130 samochodów, również na południe od ul. Ratuszowej - zdjęcie 8. Parkingiem dysponuje też Park linowy - 25 samochodów.

Ekstensywne parkowanie powoduje szereg problemów - ograniczenie szerokości chodników, zwłaszcza na ul. Ratuszowej, ograniczenie widoczności pieszych na przejściach dla pieszych - na łącznicach z ul. Starzyńskiego oraz ograniczenie przepustowości układu drogowego przez zakłócenia związane z włączaniem się do ruchu. Warunki ruchu na ul. Wybrzeże Helskie w dni weekendowe (w kierunku południowym) są zbliżone do warunków ruchu w dni robocze, w szczycie porannym.

Dużą część odwiedzających ZOO stanowią rodziny z dziećmi. Ta grupa odwiedzających wymaga, oprócz miejsca do parkowania, także większej przestrzeni w otoczeniu samochodu, umożliwiającej wyciągnięcie i rozłożenie wózków czy szersze otwarcie drzwi i zabezpieczenie dziecka przy wychodzeniu z samochodu. Oprócz parkingu przy północnym wejściu, żadna inna lokalizacja miejsc parkingowych nie jest dostosowana do tego typu potrzeb.



RYS. 15 STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO.



1



RYS. 16 PARKOWANIE W WEEKENDY - TEREN WOKÓŁ ZOO.



5



2



3



4



6



7



8

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO (BRD)

Stan bezpieczeństwa ruchu w obszarze na podstawie danych o zdarzeniach drogowych z okresu 4 lat: 2008 - 2011:

Skrzyżowanie Jagiellońska/Solidarności:

- 1 wypadek - najechanie na pieszego przez samochód osobowy (2 osoby lekko ranne),
- 7 kolizji.

Ciąg Wybrzeże Helskie - Szczecińskie (od m. Gdańskiego do Okrzei):

- 1 wypadek - najechanie na pieszego (1 osoba lekko ranna),
- 10 kolizji.

Kłopotowskiego i Okrzei od Wybrzeża do Jagiellońskiej (obejmuje skrzyżowania z Jagiellońską):

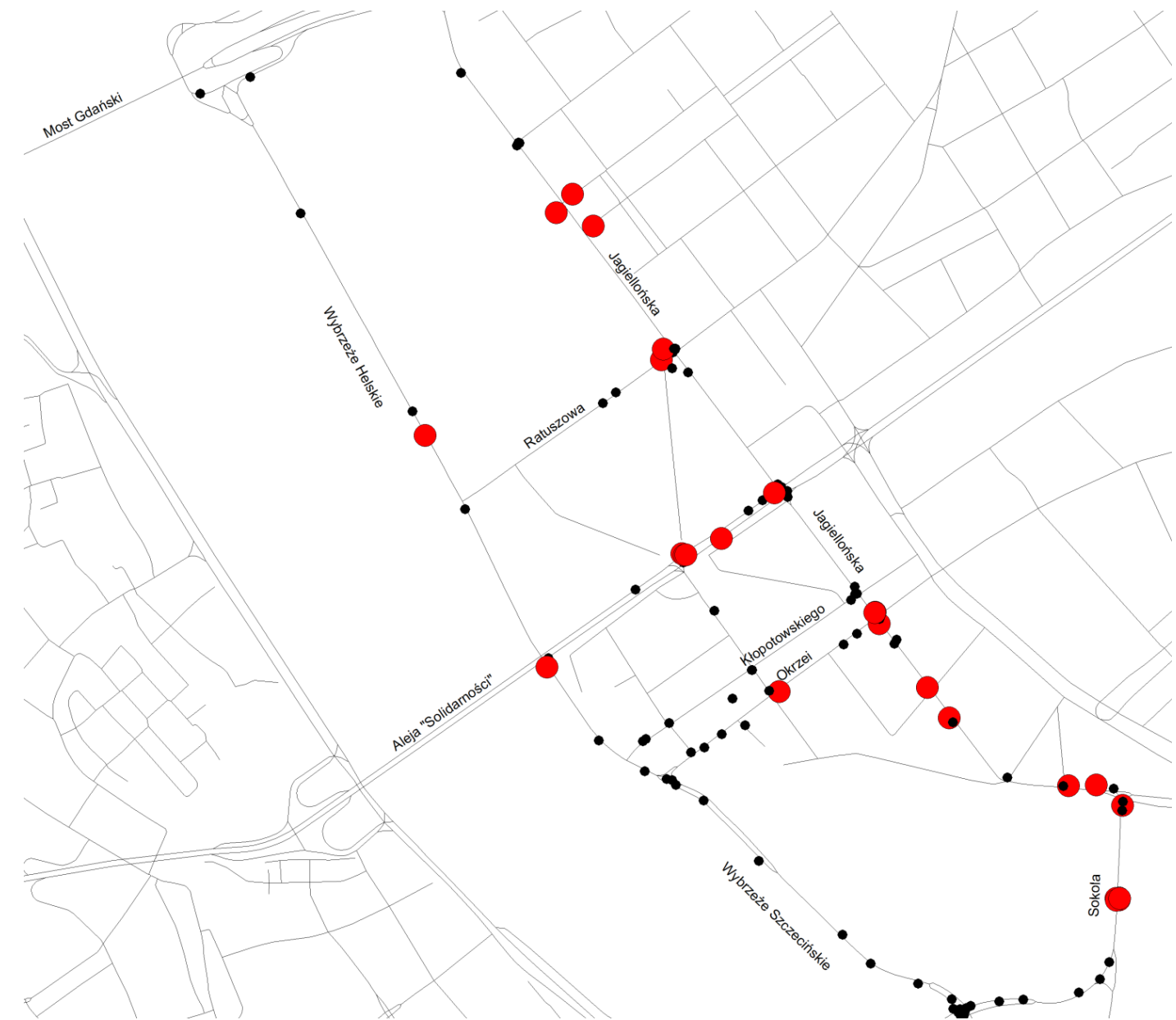
- 3 wypadki , w tym 2 wypadki to najechanie na pieszego (3 osoby ranne),
- 20 kolizji.

Ratuszowa:

- 6 wypadków, w tym 2 wypadki to najechanie na pieszego (8 osób rannych),
- 4 kolizje.

W analizowanym obszarze zidentyfikowano także inne przypadki najechań na pieszego:

- **ul. Jagiellońska**, w rejonie pl. Hallera: 1 wypadek z powodu nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych (1 pieszy lekko ranny) i 2 kolizje z powodu nieostrożnego wejścia na jezdnię przed jadącym pojazdem,
- **ulica Jagiellońska**, odcinek pomiędzy Okrzei a Sokolą - 4 wypadki (4 pieszych lekko rannych),
- **ul. Sokola** - 6 wypadków, w tym 5 z powodu nieprawidłowego przejeżdżania przejść dla pieszych oraz jeden z winy pieszego,
- **al. Solidarności** - 2 wypadki i 2 kolizje, w rejonie ul. Sierakowskiego, wszystkie z powodu wejścia na przejście przy czerwonym świetle (2 pieszych lekko rannych).



RYS. 17 LOKALIZACJA ZDARZEŃ DROGOWYCH W ANALIZOWANYM OBSZARZE.

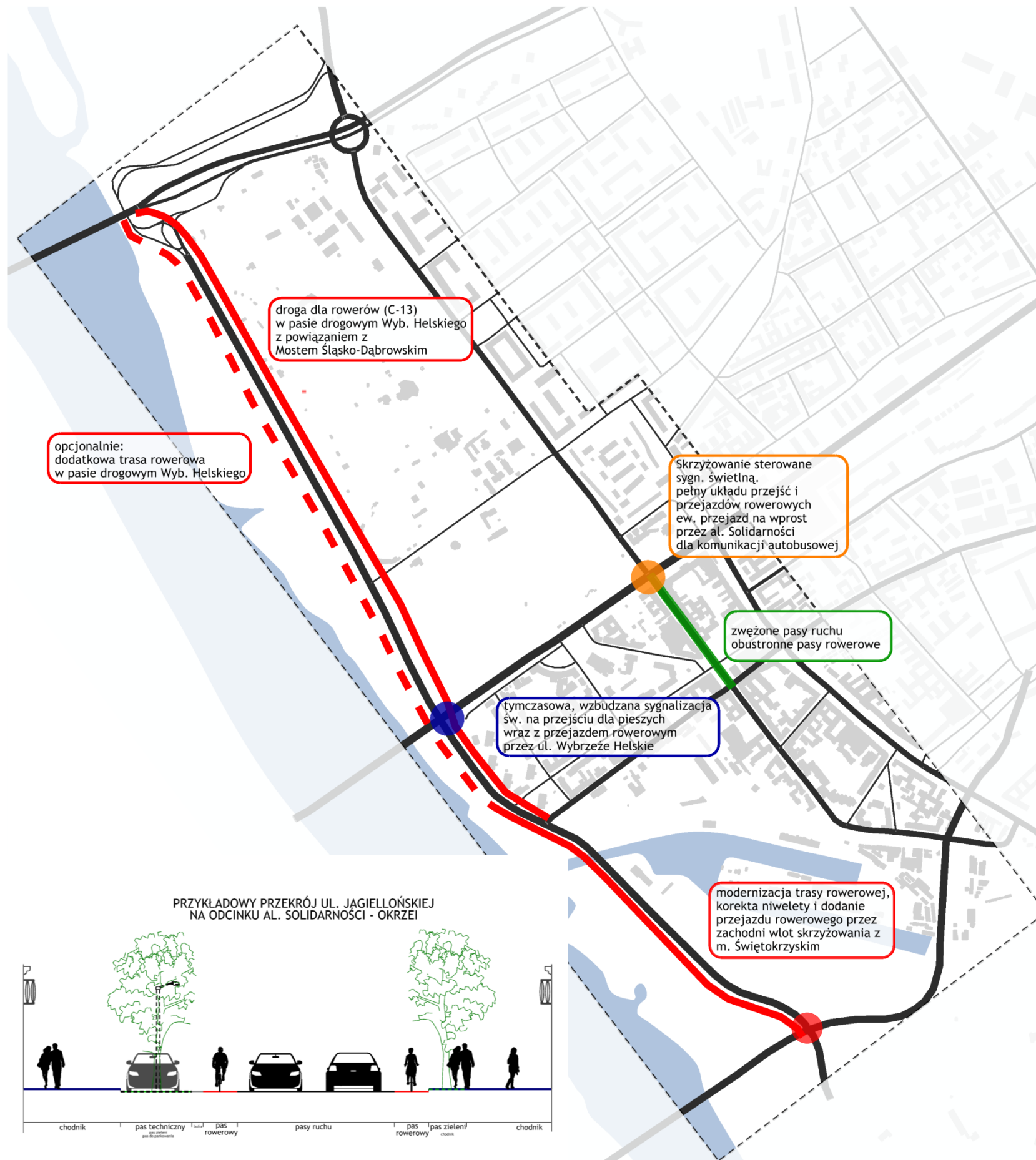
kolor czerwony - najechanie na pieszego (w okresie 4 lat 26 przypadków); kolor czarny - inne zdarzenia.

KONCEPCJA ROZWOJU UKŁADU DROGOWEGO ODCINEK MOST GDAŃSKI - MOST ŚWIĘTOKRZYSKI WRAZ Z ULICAMI POPRZECZNYMI

DO POWSTANIA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ

PO POWSTANIU TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ

PO POWSTANIU WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ



OKRES DO POWSTANIA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ

Od uruchomienia centralnego odcinka II linii metra do wybudowania Trasy Świętokrzyskiej (co najmniej odcinka do ul. Targowej) powinien być utrzymany dotychczasowy standard przekroju Wybrzeża Helskiego i Wybrzeża Szczecińskiego z dwoma pasami ruchu w kierunku północnym.

Wobec braku trasy alternatywnej (tj. wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej) ulice te będą musiały służyć obsłudze nie tylko ruchu związanego z obszarem centrum Pragi, ale także ruchu międzydzielnicowego.

Rozbudowa przekroju i skrzyżowań jest jednak niewskazana - w dłuższej perspektywie rola ulicy Wybrzeże Helskie na odcinku od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego powinna być osłabiona i ograniczona do funkcji zbierająco-rozprowadzającej ruch związany z zagospodarowaniem funkcjonującym w jej otoczeniu. W okresie przejściowym, wykorzystując np. prace związane z zabezpieczeniem przeciwpowodziowym) rekomenduje się:

- **Usprawnienie obsługi ruchu rowerowego**, głównie poprzez poprawienie standardu trasy rowerowej po stronie wschodniej Wybrzeża Helskiego od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego wraz z jej powiązaniem z m. Śląsko-Dąbrowskim.
- Modernizację trasy rowerowej po stronie zachodniej od ul. Kłopotowskiego do m. Świętokrzyskiego, m.in. poprzez korektę niwelety (podniesienie do poziomu jezdni Wybrzeża Szczecińskiego) oraz dodanie przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania Wybrzeże Szczecińskie/m. Świętokrzyski.
- **Zabezpieczenie przejścia dla pieszych pod m. Śląsko-Dąbrowskim** za pomocą (tymczasowej) wzbudzonej sygnalizacji świetlnej z dodaniem przejazdu rowerowego i doprowadzeniem ruchu rowerowego do trasy rowerowej wzdłuż Wisły na terenach zieleni nadwiślańskiej.
- Rozważenie możliwości budowy wydzielonej drogi dla rowerów (ew. drogi dla pieszych i rowerów C13|C16) po stronie zachodniej ul. Wybrzeże Helskie na odcinku m. Gdański - Kłopotowskiego (z dowiązaniem do odcinka istniejącego wzdłuż Wybrzeża Szczecińskiego. Decyzja powinna być jednak uzależniona od dostępności miejsca, możliwości technicznych oraz z uwzględnieniem podniesienia poziomu kosztów planowanych prac przeciwpowodziowych.

W okresie do uruchomienia Trasy Świętokrzyskiej (co najmniej na odcinku do ul. Targowej) nie powinna być ograniczana przepustowość ciągu Wybrzeże Helskie-Szczecińskie, tj.: powinien być zachowany obecny układ relacji i przejść dla pieszych na skrzyżowaniu z ulicami Ratuszową oraz Kłopotowskiego/Okrzei.

Uruchomienie centralnego odcinka II linii metra i tym samym zmniejszenie znaczenia korytarza transportu zbiorowego w osi m. Śląsko-Dąbrowskiego otwiera możliwość reorganizacji skrzyżowania al. Solidarności i ul. Jagiellońskiej polegającej na:

- wprowadzeniu na stałe sygnalizacji świetlnej,
- wyznaczeniu pełnego układu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych,
- wprowadzeniu przejazdu autobusu wzdłuż ul. Jagiellońskiej (szczegółowo w rozdziale dotyczącym transportu zbiorowego)

oraz uporządkowania przekroju ul. Jagiellońskiej (1x2 + pasy dla rowerów).

Rozwiązanie to będzie korzystne ze względu na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz zwiększy dostępność (powiązanie obszarów) Pragi po obu stronach al. Solidarności.

PO POWSTANIU TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ

Trasa Świętokrzyska (natężenia ruchu ok. 2500 p/h/przekrój) przyniesie niewielkie odciążenie Wybrzeża Szczecińskiego na odcinku od m. Świętokrzyskiego do ul. Kłopotowskiego (zmniejszenie ruchu o ok. 10%) i nie wpływając zasadniczo na odc. Wybrzeża Helskiego na wysokości ZOO. Większe zmiany będą odczuwane na ul. Targowej (zmniejszenie ruchu o ok. 15%) i ul. Żąbkowskiej (zmniejszenie o 30%). Zauważalny będzie także wpływ funkcjonowania Trasy Świętokrzyskiej na układ ulic pomiędzy Wybrzeżem Szczecińskim i ul. Jagiellońską zwłaszcza zmniejszenie natężenia ruchu na ul. Kłopotowskiego z 780-1120 p/h do 780 - 890 p/h oraz na ul. Okrzei z 380-440 p/h do 350-370 p/h.

Nowe połączenie obsługujące podróże w osi wschód-zachód i wschód-południe umożliwi ograniczenie roli ulic wewnątrz obszaru centrum Pragi w obsłudze ruchu tranzytowego. Wymaga to jednak zmiany standardu ich przekroju poprzecznego. Ograniczenie parametrów przekroju poprzecznego z dwóch do jednego pasa ruchu wpłynęłoby na dalsze ograniczenie natężeń ruchu: na ul. Kłopotowskiego do poziomu: 600 - 700 p/h, a na ul. Okrzei do poziomu 260-290 p/h. Pozwoliłoby to lepiej wykorzystać potencjał Trasy Świętokrzyskiej przy jednoczesnym zmniejszeniu obciążenia Wybrzeża Szczecińskiego (z 2620 p/h do 2520 p/h).

W związku z powyższym, po uruchomieniu Trasy Świętokrzyskiej (co najmniej do ul. Targowej), **rekomenduje się ograniczenie roli ulic Kłopotowskiego i Okrzei**, które w obecnym kształcie układu drogowego w zbyt dużym stopniu są wykorzystywane do przejazdów tranzytowych. Wiązałoby się to ze zredukowaniem liczby pasów ruchu do jednego w każdym kierunku.

Ograniczenie liczby pasów ruchu będzie sprzyjać uspokojeniu ruchu oraz umożliwi zorganizowanie kontrapasów rowerowych, dzięki czemu na obu ulicach zapewniony będzie dwukierunkowy ruch rowerowy. Na obu ulicach utrzymane byłoby parkowanie w postaci pasów do parkowania równoległego.

Zmiany w organizacji ruchu powinny wiązać się także z:

- zastąpieniem skrzyżowań z sygnalizacją świetlną Okrzei/Sierakowskiego i Kłopotowskiego/Sierakowskiego skrzyżowaniami równorzędnymi lub mini rondami,
- dostosowaniem organizacji ruchu na skrzyżowaniu Wybrzeże Szczecińskie/Kłopotowskiego/Okrzei do nowych przekrojów ulic.

Eventualna zabudowa Portu Praskiego jeszcze przed uruchomieniem wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej zwiększyłaby ruch w tej części miasta. W obszarze analizy wiązałoby się ze wzrostem ruchu na: ul. Targowej (do 190 p/h), Trasie Świętokrzyskiej (do 320 p/h), ul. Okrzei (do 390 p/h), ul. Kłopotowskiego (do 100 p/h), Wybrzeżu Szczecińskim (do 50 p/h).

Wymagałoby to pilnej realizacji ul. Nowo-Jagiellońskiej (na odcinku Kłopotowskiego - Trasa Świętokrzyska) oraz powrotu do przekroju 2-pasowego na ul. Okrzei kosztem pasa do parkowania.



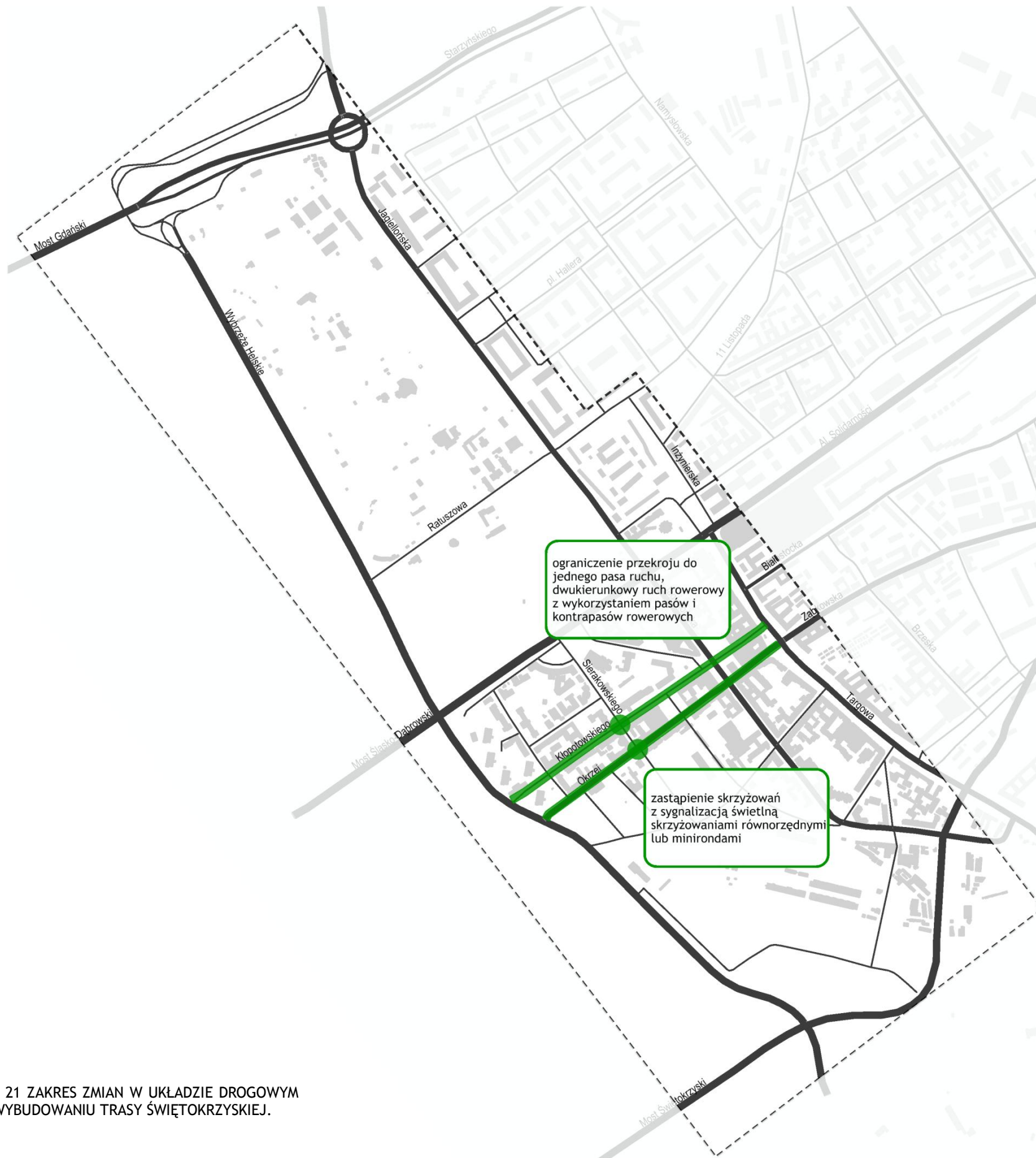
RYS. 19 PROGNOZA RUCHU PO POWSTANIU TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ - NATĘŻENIA Z ZABUDOWĄ W PORCIE PRASKIM.



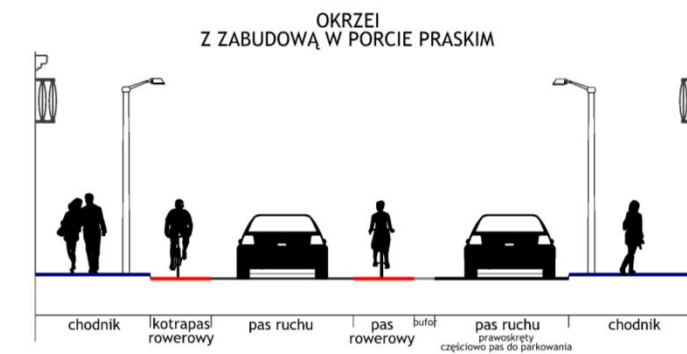
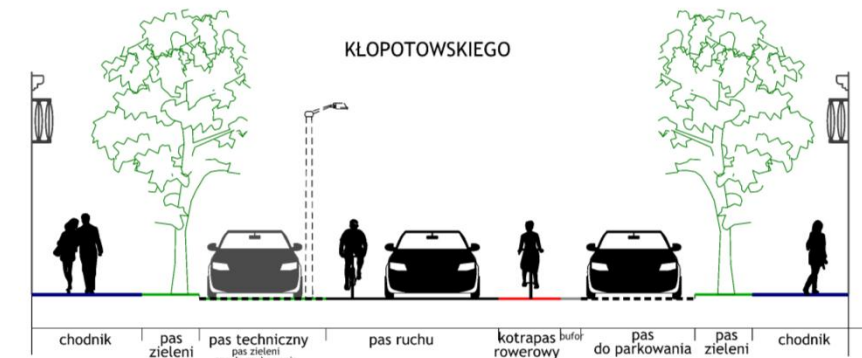
RYS. 18 PROGNOZA RUCHU PO POWSTANIU TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ - NATĘŻENIA BEZ ZABUDOWY W PORCIE PRASKIM.



RYS. 20 WPLYW ZABUDOWY W PORCIE PRASKIM NA OBCIĄŻENIE ULIC RUCHEM (kolor czerwony wzrost ruchu, zielony spadek).



PRZYKŁADOWE PRZEKROJE ULIC
KŁOPOTOWSKIEGO I OKRZEI



Po przekształcaniu ulicy Kłopotowskiego dostępnych będzie ok. 110 miejsc (obecnie ok. 130 miejsc). Zmniejszenie będzie związane ze zmianą sposobu parkowania z prostopadłego na równoległe po północnej stronie ul. Kłopotowskiego oraz likwidacją możliwości parkowania na chodnikach.

Na ul. Okrzei dostępnych będzie ok. 60 miejsc po stronie południowej (obecnie zgodnie z przepisami parkuje 70 pojazdów). Zmniejszenie będzie związane z uporządkowaniem parkowania w pasie drogowym po stronie południowej.

RYS. 21 ZAKRES ZMIAN W UKŁADZIE DROGOWYM PO WYBUDOWANIU TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ.

PO POWSTANIU WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ

Uruchomienie wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej (5,0-5,5 tys. p/h/przekrój) wywoła zasadnicze zmiany w rozkładzie przestrzennym ruchu, ułatwiając podjęcie działań ograniczających rolę wybranych ulic w obszarze Pragi. Zmniejszy się obciążenie ruchem ul. Targowej (o ok. 30%), ul. Radzywińskiej (o ok. 37%), Trasy Świętokrzyskiej (w zależności od odcinka 14-32%), ul. Grochowskiej (47%).

Na tym etapie możliwe będzie **ograniczenie funkcji ulicy Wybrzeże Helskie i jej znaczenia w rozrządzie ruchu miejskiego, połączone z ograniczeniem przekroju do standardu 1x2** na odcinku od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego. Będzie to oznaczać także zmniejszenie natężeń ruchu samochodowego z ok. 2100 p/h/przekrój (w standardzie przekroju o trzech pasach ruchu) do 1300 p/h/przekrój.

Uruchomienie obwodnicy wraz z ograniczeniem funkcji Wybrzeża Helskiego ograniczy także obciążenie ul. Kłopotowskiego (z 600-700 p/h/przekrój do 430-640 p/h/przekrój) i ul. Okrzei (z 260-290 p/h/przekrój do 110-130 p/h/przekrój).

Wraz z wprowadzaniem docelowej funkcji ul. Wybrzeże Helskie (obsługa terenów nad Wisłą i ruchu dojazdowego do centrum Pragi) rekomenduje się:

- ✓ wprowadzenie **ograniczenia ruchu ciężarowego** na całym odcinku od m. Gdańskiego do m. Świętokrzyskiego (do 3,5 T),
- ✓ **zorganizowanie pełnego układu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych** na skrzyżowaniu z ul. Ratuszową,
- ✓ **zorganizowanie pełnego układu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych** na skrzyżowaniach z ul. Kłopotowskiego i ul. Okrzei,
- ✓ wprowadzenie **azyłu** na przejściu dla pieszych pod m. Śląsko-Dąbrowskim (zastąpienie tymczasowej sygnalizacji) oraz **dodatkowego przejścia dla pieszych** (z azyłem) łączących Park Praski z Wisłą (na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową i m. Śląsko-Dąbrowskim),
- ✓ wprowadzenie **stałego pasa do parkowania równoległego** po stronie wschodniej na odcinku pomiędzy m. Gdańskim i ul. Ratuszową oraz **zatków postojowych** pomiędzy ul. Kłopotowskiego i ul. Ratuszową.

Zmiany przekroju nie powinny dotyczyć ul. Wybrzeże Szczecińskie (odc. Kłopotowskiego - m. Świętokrzyski), której standard (przekrój 2x2) powinien być utrzymywany ze względu na prognozowane natężenie ruchu (1700 p/h/przekrój) i planowaną rolę w obsłudze dojazdów do obszaru rozwojowego Portu Praskiego.

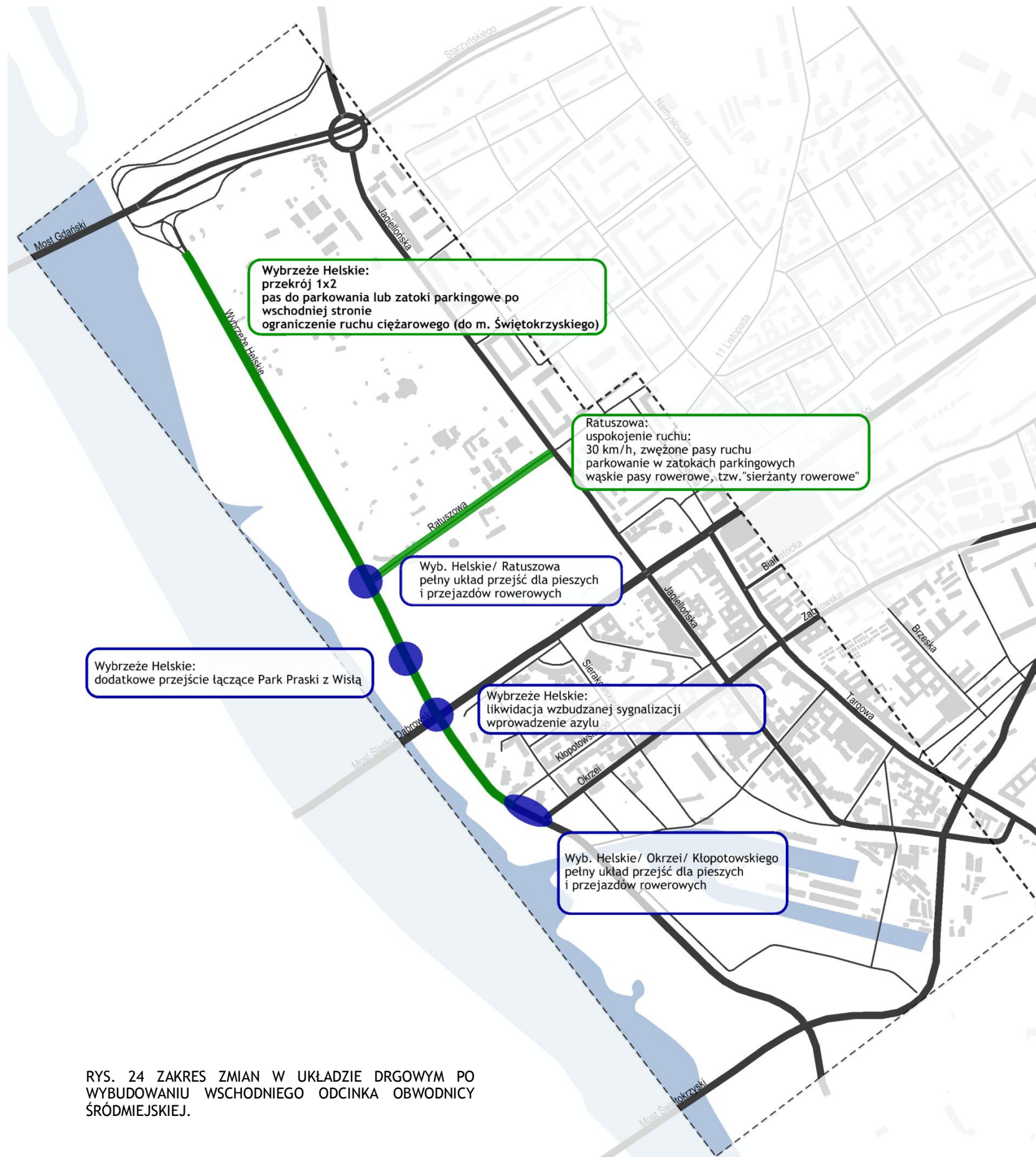
Rozwój zabudowy w Porcie Praskim docelowo będzie wiązać się ze zwiększeniem obciążenia ulic: Okrzei (o ok. 270-390 p/h), Kłopotowskiego (o ok. 60-70 p/h), Sierakowskiego (320 p/h/przekrój), Wybrzeża Szczecińskiego (ok. 90 p/h/przekrój), Nowo-Jagiellońskiej (do 760 p/h/przekrój), Trasy Świętokrzyskiej (do 250 p/h/przekrój). Wpływ na ul. Wybrzeże Helskie będzie niewielki - do 30 p/h/przekrój.



RYS. 22 PROGNOZA RUCHU PO POWSTANIU WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ - NATĘŻENIA BEZ ZABUDOWY W PORCIE PRASKIM.

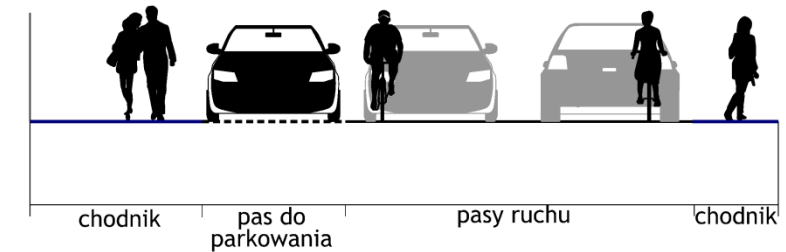


RYS. 23 WPŁYW ZABUDOWY W PORCIE PRASKIM NA OBCIĄŻENIE ULIC RUCHEM (kolor czerwony wzrost ruchu, zielony spadek).

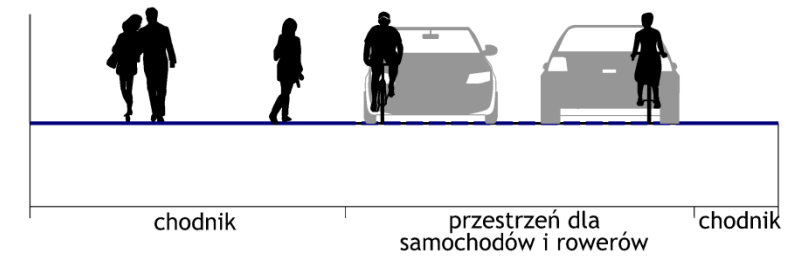


rys. 24 ZAKRES ZMIAN W UKŁADZIE DRGOWYM PO WYBUDOWANIU WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ.

UL. RATUSZOWA
PRZEBUDOWA ULICY Z ZACHOWANIEM PARKOWANIA

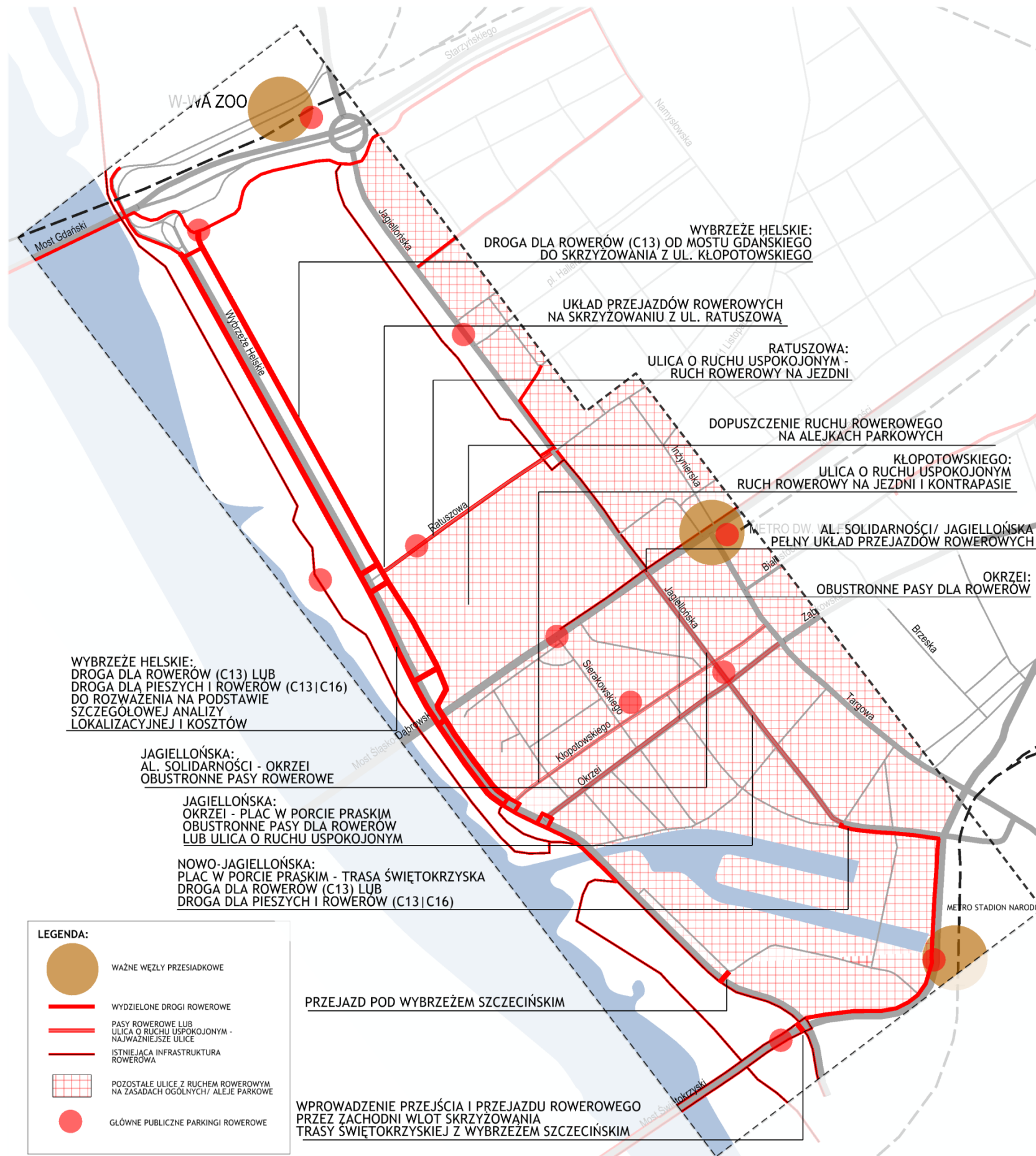


PRZEBUDOWA ULICY W PRZYPADKU POWSTANIA
PARKINGU KUBATUROWEGO W REJONIE RONDA STARZYŃSKIEGO



W weekendy na ul. Ratuszowej parkuje ok. 130 samochodów, zajmując przede wszystkim przestrzeń chodnika. Zalecane uporządkowanie parkowania i uwolnienie przestrzeni pieszej z samochodów. Przy zorganizowanym parkowaniu dostępnych byłoby ok. 55 miejsc oraz miejsca do tymczasowego postoju (podwożenie) zlokalizowane przy wejściu do ZOO.

Rekomenduje się analizę możliwości budowy parkingu kubaturowego, zlokalizowanego w południowo-zachodnim narożniku Ronda Starzyńskiego. Odciążyłoby to układ drogowy wokół ZOO i stworzyłoby możliwość całkowitego przekształcenia ul. Ratuszowej w ulicę uspokojoną, z szeroką przestrzenią pieszą. Istotne byłoby pozostawienie parkingów do krótkotrwałego postoju (np. 20 min), który wykorzystywany byłby podobnie do parkingów w systemie K+R.



RUCH ROWEROWY

Zmiana funkcji i charakteru układu drogowego w obszarze centrum Pragi otwiera możliwość jakościowej zmiany warunków ruchu rowerowego i przekształcenia sieci rowerowej w spójny system tras rowerowych i ulic o charakterze uspokojonym.

Poprawa jakości powinna dotyczyć zwłaszcza ul. Wybrzeże Helskie - po stronie wschodniej. Po stronie zachodniej rekomenduje się przeanalizowanie lokalizacji trasy rowerowej w poziomie jezdni pod kątem wykonalności technicznej i kosztów realizacji.

Na pozostałych ulicach w analizowanym obszarze centrum Pragi rekomenduje się:

- ✓ na ul. Kłopotowskiego: kontrapas rowerowy,
- ✓ na ul. Okrzei: obustronne pasy rowerowe,
- ✓ na ul. Ratuszowej: uspokojenie ruchu,
- ✓ na ul. Jagiellońskiej na odcinku al. Solidarności - plac w Porcie Praskim: obustronne pasy rowerowe, plac w Porcie Praskim - Trasa Świętokrzyska: droga dla rowerów (C13) lub droga dla pieszych i rowerów (C13|C16).

Na pozostałych ulicach, oprócz ul. Targowej i al. Solidarności, ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych, z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.

Oprócz tras rowerowych rekomenduje się zorganizowanie parkingów rowerowych:

- ✓ przy wejściach do ZOO od ul. Hallera, od strony północno-wschodniej oraz od ul. Ratuszowej,
- ✓ w rejonie skrzyżowania Jagiellońskiej z Okrzei/ Kłopotowskiego,
- ✓ w sąsiedztwie ważnych węzłów przesiadkowych,
- ✓ przy Urzędzie Dzielnicy Praga Północ,
- ✓ przy m. Świętokrzyskim.

Elementem systemu parkingów rowerowych powinny być także ogólnodostępne stojaki rowerowe na ulicach i placach, rozlokowane w bezpośrednim sąsiedztwie wybranych celów podróży.

Rekomendacje dotyczące infrastruktury rowerowej na dalszym odcinku Wybrzeża Szczecińskiego oraz Wału Miedzeszyńskiego na południe od Mostu Świętokrzyskiego do granic miasta przedstawiono w rozdziale poświęconym centrum rekreacyjnym na prawym brzegu Wisły.

RUCH PIESZY

Obszar centrum Pragi położony jest w strefie śródmiejskiej - prawobrzeżnym centrum miasta.

Założono, że w całym obszarze piesi będą uprzywilejowani, a rozwiązania dla ruchu pieszego obejmą:

- ✓ rewitalizowanie ulic z m.in. organizacją przestrzeni dla pieszych i dostosowywaniem parametrów przekroju poprzecznego do potrzeb ruchu pieszego, z wymianą nawierzchni, z porządkowaniem przekrojów i wdrażaniem rozwiązań dla osób niepełnosprawnych;
- ✓ stosowanie zasady prowadzenia ruchu pieszego na powierzchni terenu, na ciągach pieszych wolnych od przeszkód i dostosowanych do intensywności ruchu pieszego, z przekraczaniem jezdni na przejściach naziemnych i z dostosowaniem sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu pieszego;
- ✓ eliminowanie barier komunikacyjnych dla ruchu pieszego, m.in. poprzez modernizowanie dojazdów do przejść przez jezdnię i otoczenia przejść (ze stosowaniem ułatwień dla osób niepełnosprawnych), modernizowanie schodów (doposażenie w pochylnie); dogęszczanie liczby przejść przez jezdnię na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami;
- ✓ zapewnienie pełnego dostępu do środków transportu, infrastruktury i informacji oraz ułatwienia podróżowania pieszo wszystkim potencjalnym użytkownikom, w tym także: niepełnosprawnym, osobom starszym, rodzicom z dziećmi, przewożących bagaż itp.;
- ✓ ograniczenie ruchu samochodowego i parkowania (na chodnikach eliminowanie parkowania) w celu stworzenia lepszych warunków dla ruchu pieszego;
- ✓ oddzielanie ruchu pieszego od intensywnego ruchu rowerowego (drogi dla rowerów, pasy dla rowerów na jezdni);
- ✓ poprawę bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym i bezpieczeństwa osobistego.

Założono także, że przestrzenie ulic i placów powinny posiadać wyraźnie rozdzielone funkcje, ze wskazaniem części przeznaczonych dla pieszych i innych użytkowników.

Powyższe zasady powinny dotyczyć całego obszaru centrum Pragi, przy czym w szczególności należy je wdrażać wzdłuż ciągów, gdzie spodziewana jest największa intensywność ruchu. Analizując istniejące zagospodarowanie, dokumenty planistyczne, plany rozwojowe w obszarze oraz biorąc pod uwagę rolę II linii metra wraz z dwoma węzłami przesiadkowymi: Wileńska i Stadion Narodowy wyznaczono główne kierunki ruchu pieszego. Łączą one:

- ✓ place miejskie i inne przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym (istniejące i planowane): pl. Wileński, pl. Weteranów, wejścia do Miejskiego Ogrodu Zoologicznego, plac w ciągu ul. Jagiellońskiej (pomiędzy ulicami Okrzei i Kłopotowskiego), plac w Porcie Praskim, przyszłe Bulwary Praskie wokół basenów portowych, planowane przestrzenie publiczne w obszarze Portu Praskiego, w tym: galerie plenerowe, amfiteatr, kawiarnie, plaże itp., plac na zakończeniu ul. Ratuszowej, plac na zakończeniu ul. Kłopotowskiego, istniejące i planowane powiązania pomiędzy obszarem Starego Miasta i Pragi;
- ✓ parki miejskie: Park Praski, planowane tereny parkowe w Porcie Praskim;
- ✓ Wisłę wraz z terenami zieleni i obszarami usług;
- ✓ przystanki komunikacji publicznej, w tym: stacje II linii metra na pl. Wileńskim i przy Stadionie Narodowym, stacje kolejowe: W-wa, Stadion Narodowy, W-wa Wileńska, W-wa Zoo, przystanki miejskiej komunikacji autobusowej i tramwajowej oraz proponowanej nowej, okresowej linii Praskiej, przystanie tramwaju wodnego;
- ✓ parkingi zlokalizowane przy Miejskim Ogrodzie Zoologicznym;
- ✓ inne cele podróży typu: obiekty administracji, kino Praha, teatr Baj, kościoły, szpital Praski itp.

Główne kierunki ruchu pieszego w obszarze:

- ✓ ciąg łączący stację II linii metra Stadion (a także stację kolejową i przystanki autobusowe) - Bulwary Praskie - ul. Sierakowskiego - Park Praski z wejściem do ZOO od strony ul. Ratuszowej,
- ✓ ul. Ratuszowa pomiędzy ul. Jagiellońską a Wybrzeżem Helmskim,
- ✓ ul. Jagiellońska pomiędzy rondem Starzyńskiego a ul. Okrzei,
- ✓ ciąg wzdłuż północnej granicy ZOO pomiędzy rondem Starzyńskiego a wejściem do ZOO,
- ✓ ciąg Wybrzeże Szczecińskie - Wybrzeże Helmskie, na odcinku Starzyńskiego - Sokola,
- ✓ al. Solidarności i most Śląsko Dąbrowski od pl. Wileńskiego w kierunku Starego Miasta,
- ✓ ul. Kłopotowskiego pomiędzy Targową a Wybrzeżem Helmskim,
- ✓ ul. Okrzei pomiędzy Jagiellońską a Wybrzeżem Helmskim,
- ✓ ul. Floriańska,
- ✓ ciągi w Porcie Praskim wzdłuż nowych ulic lokalnych/dojazdowych łączących stację II linii metra Stadion Narodowy z obszarem, gdzie planowane są przestrzenie publiczne typu: amfiteatr, galerie plenerowe, place parkowe, plaże, kawiarnie itp.,
- ✓ ciąg Sokola - Jagiellońska, jako łączący istniejącą zabudowę wielorodzinną ze stacją II linii metra Stadion Narodowy,
- ✓ ciąg wzdłuż Bulwarów Praskich pomiędzy stacją II linii metra Stadion (a także stację kolejową i przystanki autobusowe) a rejonem pomnika Kościuszkowców.

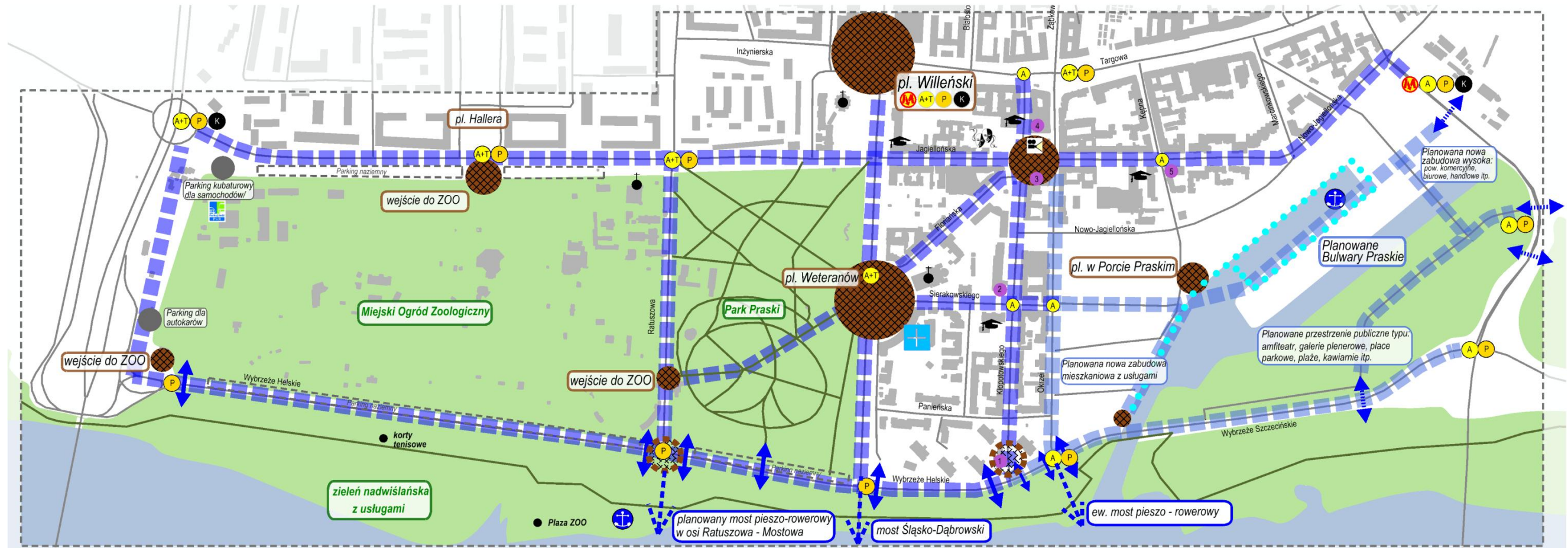
Ważne jest stworzenie dogodnych powiązań analizowanego obszaru z Wisłą oraz wyeliminowanie bariery komunikacyjnej, jaką dla pieszych mógłby tworzyć ciąg ulic Wybrzeże Helmskie - Wybrzeże Szczecińskie. W związku z powyższym proponuje się wprowadzenie powiązań:

- ✓ W postaci przejść dla pieszych w poziomie terenu:
 - w rejonie północnego wejścia do ZOO (od strony ul. Starzyńskiego, z azylem),
 - w rejonie skrzyżowania z ul. Ratuszową - skrzyżowanie sterowane sygnalizacją świetlną - pełny układ przejść przez wszystkie wloty/wyloty,
 - na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową a al. Solidarności w miejscu, gdzie wyprowadzony jest ciąg pieszy z Parku Praskiego (przejście z azylem),
 - w rejonie estakady mostu Śląsko-Dąbrowskiego (przejście z azylem),
 - na skrzyżowaniu z ulicami Kłopotowskiego i Okrzei - skrzyżowania sterowane sygnalizacją świetlną z pełnym układem przejść dla pieszych,
 - na skrzyżowaniu przy Moście Świętokrzyskim - skrzyżowanie sterowane sygnalizacją świetlną z pełnym układem przejść dla pieszych
- ✓ na odcinku pomiędzy ul. Okrzei a ul. Sokolą po powstaniu zabudowy Portu Praskiego - przejście w tunelu

Ponadto proponuje się następujące powiązania przez ul. Sokolą/Trasę Świętokrzyską:

- na skrzyżowaniu z nowymi ulicami lokalnymi obsługującymi obszar Portu Praskiego- skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną w poziomie z pełnym układem przejść dla pieszych,
- na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem Wybrzeże Szczecińskie/Sokola a Sokola/nowe ulice lokalne obsługujące Port Praski - powiązanie planowanych przestrzeni reprezentacyjno-rekreacyjnych w kierunku Stadionu Narodowego - powiązanie to może być zrealizowane w formie bezkolizyjnej (tunel),
- w rejonie stacji II linii metra i przystanku kolejowego Stadion Narodowy - oprócz przejścia bezkolizyjnego przejście dla pieszych także w poziomie terenu.

Rekomendacje dotyczące ruchu pieszego na dalszym odcinku Wybrzeża Szczecińskiego oraz Wału Miedzeszyńskiego na południe od Mostu Świętokrzyskiego przedstawiono w rozdziale poświęconym centrum rekreacyjnym na prawym brzegu Wisły.



LEGENDA:

- | | | | |
|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> układ istniejących i planowanych ulic w obszarze place miejskie, przestrzenie reprezentacyjne w obszarze istniejące i planowane planowane place miejskie obszar zieleni publicznej: Park Praski, zielen nadwiślańska, obszar Miejskiego Ogrodu Zoologicznego ciągi piesze w Parku Praskim oraz na terenach zieleni nadwiślańskiej parkingi dla autokarów i samochodów obsługujące Miejski Ogród Zoologiczny planowane Bulwary Praskie | <ul style="list-style-type: none"> obiekty administracji, w tym: 1 - Urząd Stanu Cywilnego; 2 - Urząd Dzielnicy Praga Północ; 3 - Urząd Skarbowy; 4 - Urząd Marszałkowski Woj. Maz.; 5 - Prokuratura Rejonowa Praga Północ licea, gimnazja, szkoły podstawowe teatr BAJ kino PRAHA kościoły szpital PRASKI istniejące usługi w obszarze zieleni nadwiślańskiej | <p>Komunikacja miejska w obszarze:</p> <ul style="list-style-type: none"> stacje metra przystanki autobusowe i tramwajowe przystanki autobusowe linii Praskiej przystanki kolejowe przystanie tramwaju wodnego | <p>Kierunki ruchu pieszego w obszarze, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> główne kierunki ruchu pieszego w obszarze kierunki ruchu pieszego kształtujące się po powstaniu zabudowy Portu Praskiego istniejące i planowane połączenia pomiędzy obszarem Starego Miasta i Pragi powiązania piesze obszaru wzdłuż ulic Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie z terenem Wisły przyszłe powiązania piesze po powstaniu zabudowy Portu Praskiego |
|--|--|--|--|

RYŚ. 25 UKŁAD RUCHU PIESZEGO W REJONIE CENTRUM PRAGI.

ANALIZA ZMIAN W UKŁADZIE KOMUNIKACJI PISZEJ PRZED I PO WYBUDOWANIU STACJI METRA STADION NARODOWY ORAZ PO ZAGOSPODAROWANIU PORTU PRASKIEGO

Stacja II linii metra Stadion Narodowy zlokalizowana będzie pod ulicą Sokolą pomiędzy wejściem na perony stacji kolejowej PKP, a skrzyżowaniem z ulicą Zamojskiego. Wyjścia ze stacji metra zlokalizowane będą po obu stronach Trasy Świętokrzyskiej. Ponadto przejścia podziemne umożliwią połączenie stacji metra ze stacją kolejową Warszawa Stadion oraz Stadionem Narodowym i obszarem wokół niego.

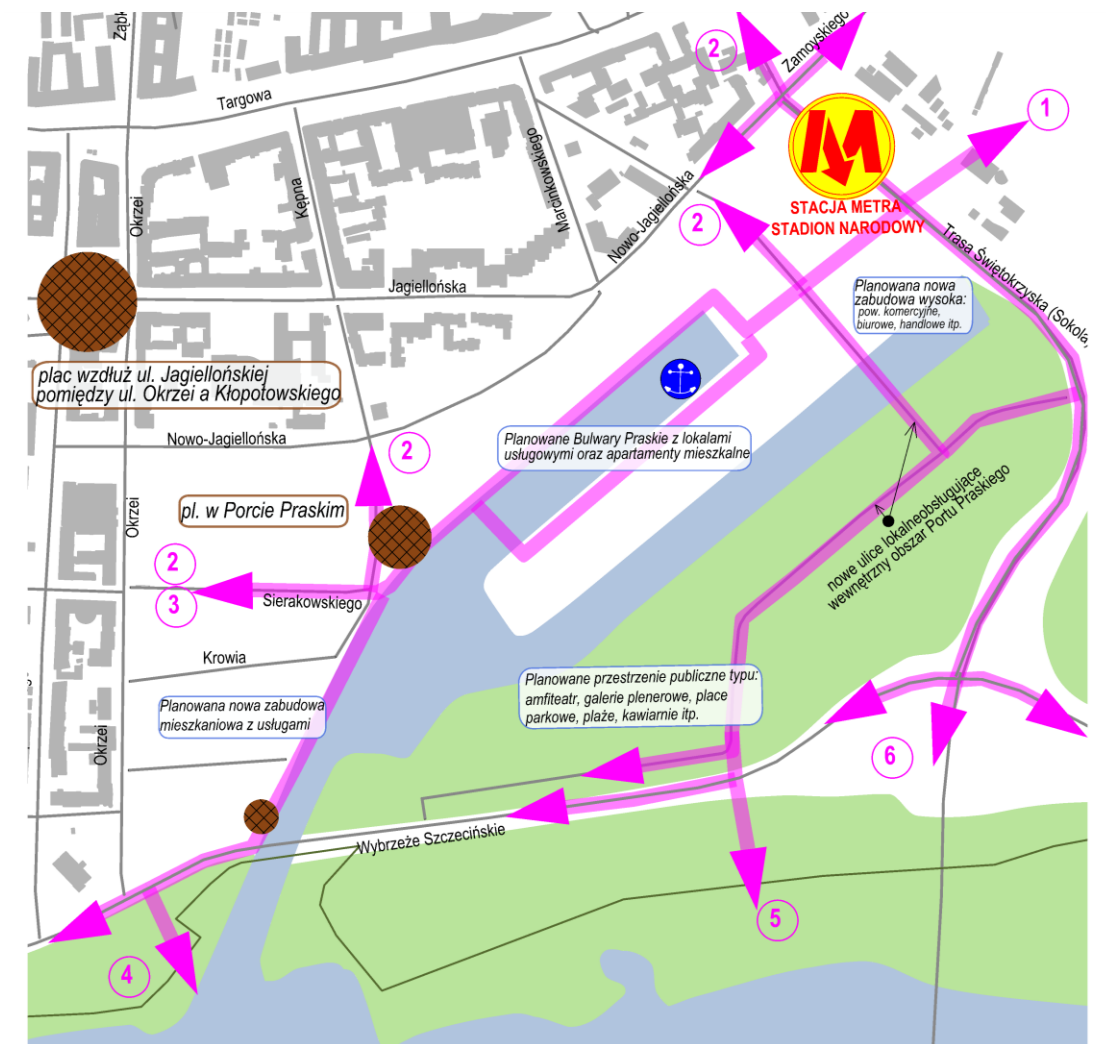
Planowana zabudowa Portu Praskiego będzie mieć bardzo zróżnicowany charakter. W bezpośrednim sąsiedztwie węzła komunikacyjnego W-wa Stadion/ Stadion Narodowy, wzdłuż Trasy Świętokrzyskiej planowana jest zabudowa najbardziej intensywna (zabudowa wysoka, centrum biznesowo-usługowe oraz apartamenty na ostatnich kondygnacjach).

W kierunku Wisły Port Praski będzie się rozwijać głównie w formie zabudowy mieszkaniowej. W dawnych dokach portowych powstają apartamenty mieszkalne oraz bulwary z lokalami usługowymi. Natomiast wzdłuż ul. Okrzei zabudowa mieszkaniowa kwartałowa tzw. Nowa Praga z lokalami usługowo-handlowymi w parterach Na styku obszarów Doków i Nowej Pragi planowany jest plac, połączony ze środkowym pirssem mostem pieszym.

Wzdłuż ul. Wybrzeże Szczecińskie planowane są przestrzenie przeznaczone do wypoczynku, pikników i rekreacji, galerie plenerowe, amfiteatr, place parkowe, plaże, boiska, aleje spacerowe itp.

Po powstaniu stacji metra Stadion oraz zagospodarowania Portu Praskiego należy spodziewać się wytworzenia następujących nowych kierunków ruchu pieszego, które obecnie nie występują (numery według rysunku):

1. w kierunku stacji kolejowej PKP, Stadionu Narodowego oraz planowanych tam usług rekreacyjno-sportowych;
2. w kierunku istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej usytuowanej w obszarze ulic: Targowej, Zamojskiego, Jagiellońskiej oraz planowanej w obszarze Portu Praskiego;
3. w kierunku w planowanych bulwarów wzdłuż basenów portowych, planowanego placu miejskiego i dalej w kierunku Parku Praskiego i ZOO,
4. w kierunku planowanych bulwarów wzdłuż basenów portowych, planowanego placu miejskiego, placu przy pomniku Kościuszkowców i dalej nad Wisłę poprzez przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną lub dalej wzdłuż ulicy Wybrzeże Szczecińskie - Wybrzeże Helskie (szacunkowa odległość dojścia od stacji metra do przejścia dla pieszych prowadzącego nad Wisłę korytarzem tym wynosi ok. 1 km);
5. wzdłuż nowych ulic lokalnych obsługujących wewnętrzny obszar Portu Praskiego, w kierunku planowanych atrakcyjnych przestrzeni publicznych w Porcie Praskim typu amfiteatr, galerie plenerowe, plaże, boiska, kawiarnie itp. oraz w kierunku Wisły - poprzez proponowane przejście podziemne lub dalej wzdłuż ciągu Wybrzeże Szczecińskie - Wybrzeże Helskie (szacunkowa odległość dojścia od stacji metra do przejścia podziemnego prowadzącego nad Wisłę korytarzem tym wynosi ok. 700m);
6. wzdłuż Trasy Świętokrzyskiej w kierunku skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie i dalej poprzez naziemne przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną w kierunku Wisły, mostu Świętokrzyskiego lub ciągu Wybrzeże Szczecińskie (szacowana odległość dojścia od stacji metra do przejścia prowadzącego nad Wisłę korytarzem tym wynosi ok. 500m, przy czym korytarz ten prowadzi wzdłuż ulicy i może okazać się mniej atrakcyjny), w stosunku do korytarzy prowadzących przez obszar Portu Praskiego.



TRANSPORT ZBIOROWY

Uruchomienie II linii metra oraz rozwój układu drogowego (Trasa Świętokrzyska, Obwodnica Śródmiejska) zmienia warunki obsługi komunikacyjnej analizowanego obszaru. Podstawą systemu pozostanie transport szynowy (metro, kolej, tramwaj). Z uwagi na II linię metra nowego określenia wymaga rola komunikacji autobusowej wraz z odpowiednim układem linii.

Podstawowe znaczenie będzie pełnić układ II linii metra (13-19 tys. pas./h/przekrój) powiązanej z trzema liniami kolejowymi, do Tłuszcza, Mińska Maz. i Otwocka (8- 13 tys. pas./h/przekrój) spięty w dwóch bardzo ważnych węzłach przesiadkowych prawobrzeżnej Warszawy: Metro Dworzec Wileński i Metro Stadion Narodowy.

Istotną rolę w tym systemie będzie pełnić tramwaj z liniami prowadzonymi w ulicach: Targowa (8,5 tys. pas./h/przekrój), Grochowska (6,5 tys. pas./h/przekrój), 11 Listopada (6,8 tys. pas./h/przekrój). Mniejsze znaczenie będą mieć odc. tras tramwajowych w ulicach: al. Zieleniecka, Kijowska i Jagiellońska (do 2,5 tys. pas./h/przekrój). Mniejsze niż II linia metra, ale nadal duże znaczenie, będzie mieć korytarz tramwajowo-autobusowy na m. Śląsko-Dąbrowskim (tramwaje: 8 tys. pas./h/przekrój, autobusy: 3,3 tys. pas./h/przekrój).

Z uwagi na bogatą ofertę transportu szynowego (do centrum: metro, kolej, dwie trasy tramwajowe; na Pragę Południe: kolej, dwie trasy tramwajowe; na Targówek: metro, trasa tramwajowa) oraz dużą dostępność stacji i przystanków, komunikacja autobusowa powinna pełnić rolę uzupełniającą. Rekomenduje się wytworzenie następujących powiązań:

- Z Białołęki (rejon Tarchomina) ciągiem ulic: Modlińska-Jagiellońska - (Nowo-Jagiellońska) Trasa Świętokrzyska do węzła przesiadkowego Warszawa Stadion (metro/kolej/autobus). Trasa w korytarzu alternatywnym do tramwaju (Jagiellońska - Ratuszowa - Targowa) zapewniająca także obsługę źródeł i celów ruchu na Pradze oraz poprawiająca powiązanie obszarów Pragi na północ i południe od osi al. Solidarności (potok do 3,9 tys. pas./h/przekrój).
- Z rejonu Saskiej Kępy i Goławia ciągiem ulic: al. Zieleniecka - Targowa - Trasa Świętokrzyska) do węzła przesiadkowego Warszawa Stadion (potok do 3,3 tys. pas./h/przekrój).
- Z rejonu Targówka Fabrycznego wzdłuż Trasy Świętokrzyskiej do węzła przesiadkowego Warszawa Stadion (potok do 1,1 tys. pas./h/przekrój).

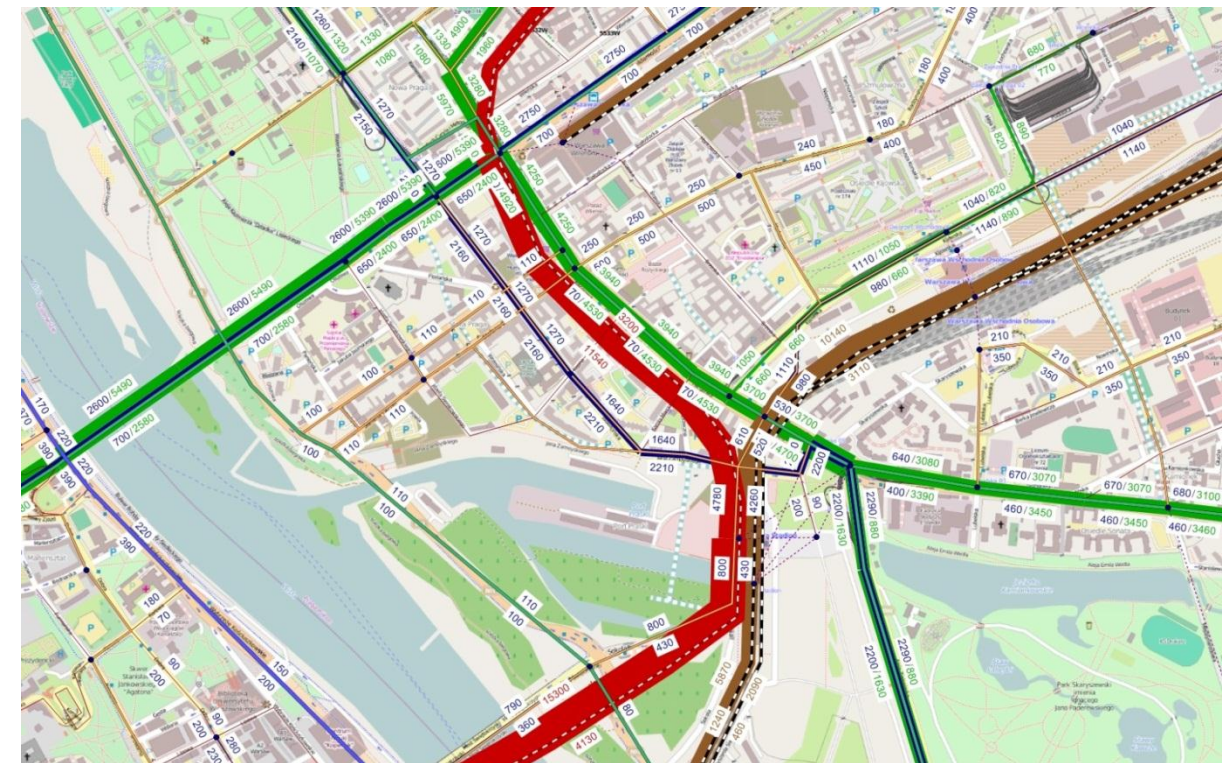
oraz dwóch linii lokalnych prowadzonych:

- wzdłuż osi ul. Jagiellońskiej (i Nowo - Jagiellońskiej) pomiędzy rejonem pl. Hallera i węzłem Stadion Narodowy (powiązanie obszarów położonych na północ i południe od osi al. Solidarności z zapewnieniem obsługi terenów Portu Praskiego). Potok do 500 pas./h/przekrój,
- wzdłuż osi ul. Ząbkowskiej oraz Kłopotowskiego/Okrzei i Wybrzeża Szczecińskiego do węzła przesiadkowego Stadion Narodowy (powiązanie obszarów położonych na wschód i zachód od osi ulicy Targowej z zapewnieniem obsługi terenów Portu Praskiego). Potok do 750 pas./h/przekrój.

Nie rekomenduje się wprowadzenia stałej obsługi komunikacją autobusową ul. Wybrzeże Helskie i Ratuszowa. Linie takie miałyby niewielki udział w obsłudze codziennych podróży związanych ze źródłami i celami podróży w centrum Pragi. Podróże dłuższe oraz obsługa celów specjalnych (np. ZOO) powinna odbywać się transportem szynowym.

W zamian proponuje się wprowadzenie okresowej linii autobusowej (np. w dni świąteczne, weekendy, ew. wakacje), przeznaczonej do obsługi wybranych celów podróży (np. ZOO) i zapewniającej powiązanie z ważnymi praskimi węzłami transportu zbiorowego (przykładowa nazwa: Linia Praska). Trasa autobusu powinna mieć charakter pętli o następującym przebiegu: Rondo Starzyńskiego - Jagiellońska - Cyryla i Metodego - węzeł przesiadkowy Dworzec Wileński - Targowa - Trasa Świętokrzyska - węzeł przesiadkowy Stadion Narodowy - Wybrzeże Szczecińskie - Wybrzeże Helskie - rondo Starzyńskiego. Obsługa powinna być prowadzona małymi autobusami (np. elektrycznymi) kursującymi z możliwie dużą częstotliwością (np. co 5 minut).

Trasa takiej linii ze względu na czas dostępu do celów podróży, powinna ograniczać się wyłącznie do obszaru prawobrzeżnej Warszawy. Nie powinna być nadmiernie wydłużana i nie powinna tworzyć alternatywy dla innych środków transportu, łączących oba brzegi Wisły, takich jak: transport szynowy (kolej, metro, tramwaj), regularne linie autobusowe, tramwaj wodny, promy oraz ciągi piesze i rowerowe (na istniejących i proponowanych nowych przeprawach przez Wisłę).



RYS. 26 PROGNOZA PRZEWOZÓW W TRANSPORCIE SZYNOWYM, ROK 2020.



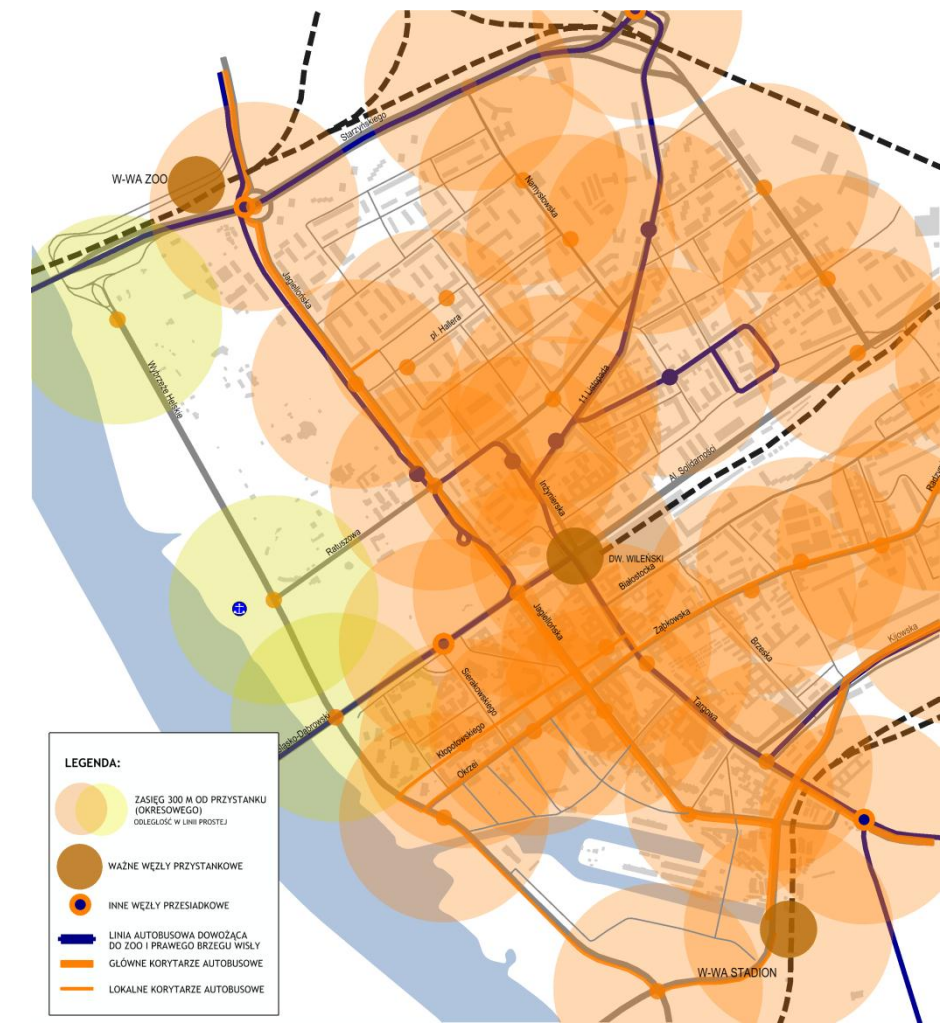
RYS. 27 PROGNOZA PRZEWOZÓW W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ, ROK 2020.



RYS. 28 SCHEMAT REKOMENDOWANYCH KORYTARZY TRANSPORTU ZBIOROWEGO.

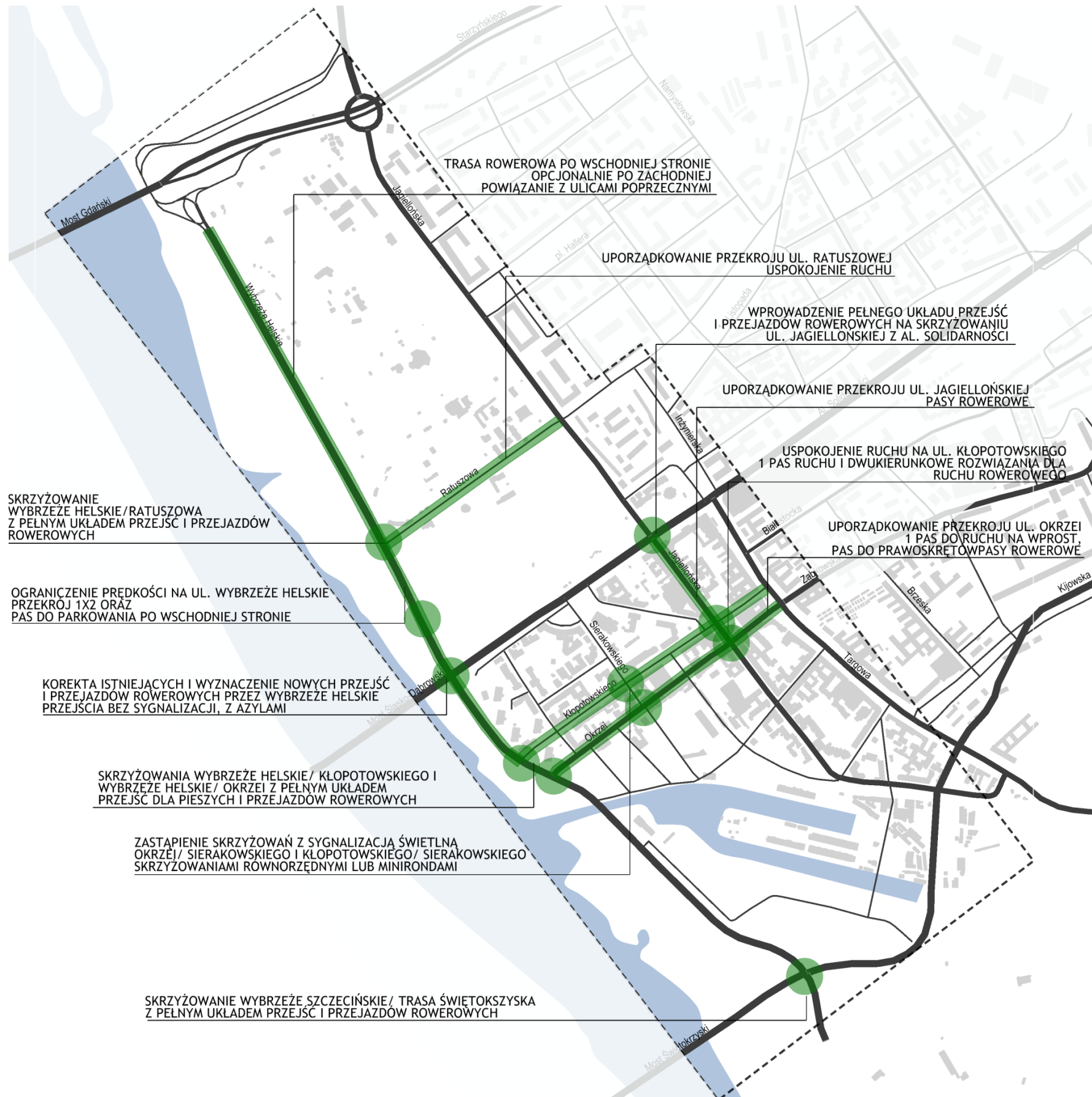


RYS. 29 REKOMENDOWANY PRZEBIEG OKRESOWEJ LINII AUTOBUSOWEJ.

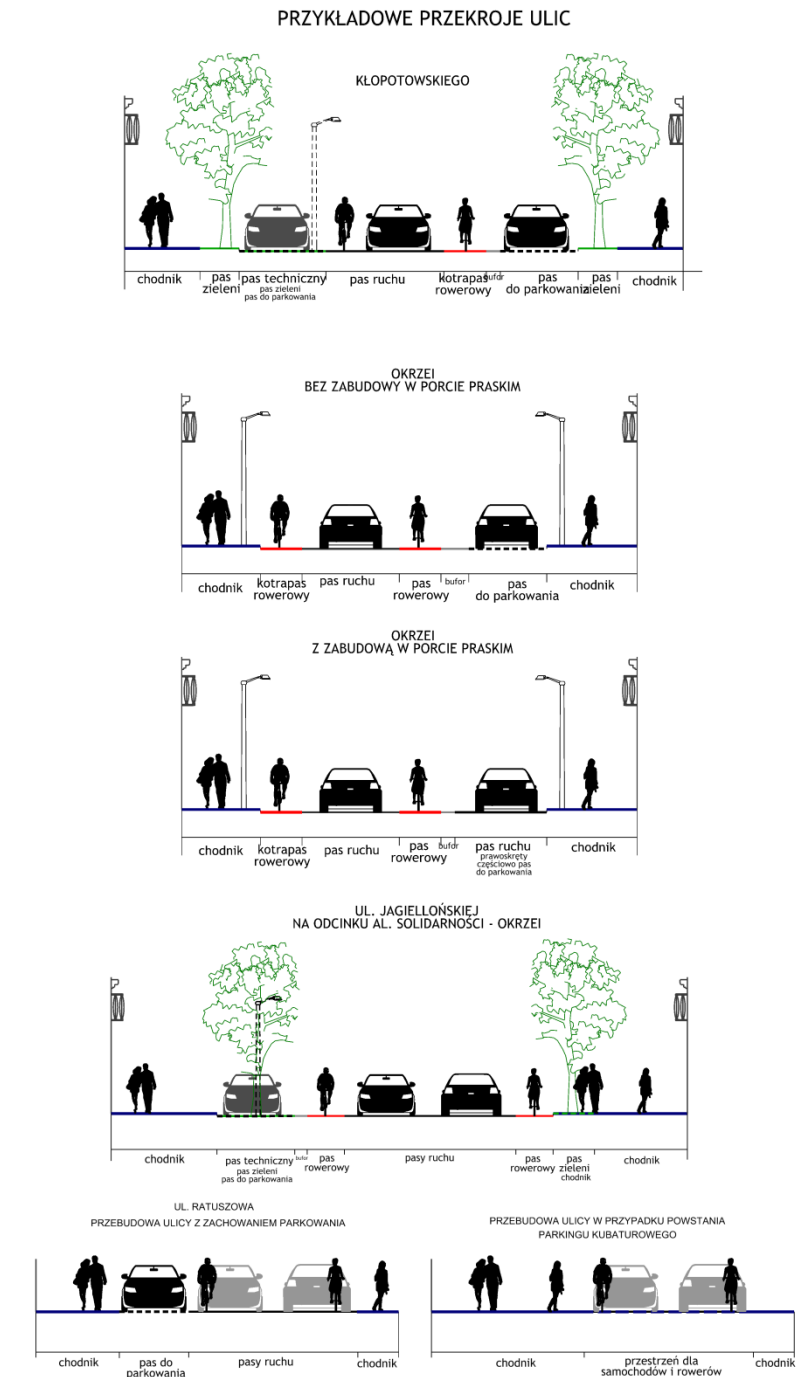


RYS. 30 ZASIĘG PRZYSTANKÓW - ODLEGŁOŚĆ DOJŚCIA 300 M.

EFEKT BRD



Zaproponowane zmiany w systemie transportowym przyniosą korzyści z punktu widzenia poprawy poziomu bezpieczeństwa ruchu. Oprócz ograniczenia natężeń ruchu w obszarze, będzie to wynikać ze zmiany standardu przekrojów ulic, ograniczenia szerokości jezdni, wprowadzenia przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych oraz uporządkowania parkowania (patrz rysunek obok i poniżej).



WAŁ MIEDZESZYŃSKI

FUNKCJA ULICY

POPRZECZNE POWIĄZANIA PIESZE

INFRASTRUKTURA ROWEROWA

Od Portu Praskiego na południe zmienia się charakter układu drogowego wzdłuż Wisły oraz charakter zabudowy.

Na odcinku od m. Świętokrzyskiego do m. Poniatowskiego, ul. Wybrzeże Szczecińskie przechodzi w ul. Wał Miedzeszyński, a przekrój z jednoprzestrzennego 1x4 w dwujezdniowy 2x2. Zdecydowaną dominantą zarówno przestrzenną, jak i funkcjonalną jest Stadion Narodowy. Powiązania z pasem nad Wisłą zapewniają skrzyżowania z sygnalizacją świetlną na skrzyżowaniu z m. Świętokrzyskim i budowaną Trasą Świętokrzyską oraz w węźle związanym z m. Poniatowskiego oraz przejście dla pieszych na południe od wiaduktu kolei średnicowej.

Pomiędzy m. Poniatowskiego a m. Łazienkowskim po wschodniej stronie ulicy przeważa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, oddzielona od ulicy (i rzeki) pasem wysokich ekranów przeciwhałasowych. Na całym odcinku pomiędzy m. Świętokrzyskim i Łazienkowskim ulica ma klasę G.

Po uruchomieniu Trasy Świętokrzyskiej zwiększy się znaczenie ciągu ulic Wybrzeże Szczecińskie - Wał Miedzeszyński dla obsługi ruchu międzydzielnicowego. Ciąg ten będzie obsługiwać podróże w osi północ - południe oraz powiązania z Trasą Łazienkowską. Z kolei uruchomienie wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej przyniesie osłabienie znaczenia tego fragmentu układu drogowego i możliwość ew. obniżenia jego klasy funkcjonalnej do Z i zwiększenia dostępności (zgodnie z charakterem innych ulic wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej).

Na południe od Trasy Łazienkowskiej, ul. Wał Miedzeszyński pełni funkcję trasy drogowej klasy GP. Do ulicy Wersalskiej w standardzie przekroju 2x2, a następnie 2x3 pasy ruchu. Przekroczenia jezdni możliwe są w rejonach skrzyżowań sterowanych sygnalizacją świetlną: Wersalska, Ateńska, Afrykańska, Algierska i Fieldorfa. Zabudowa mieszkaniowa, biurowa i usługi zlokalizowane są po stronie wschodniej, a w pasie nad Wisłą funkcjonują głównie sezonowo punkty usługowe i gastronomiczne. Nie należy oczekiwać osłabienia znaczenia komunikacyjnego tego odcinka ulicy, tworzącego łącznik pomiędzy Obwodnicą Śródmiejską a Trasą Siekierską oraz trasę wylotową z miasta w kierunku południowym i wschodnim.

Biorąc powyższe pod uwagę, ze względu na funkcje w układzie komunikacyjnym, charakter przyległej zabudowy oraz położenie względem centrum miasta, odcinki m. Świętokrzyski - m. Łazienkowski oraz m. Łazienkowski - m. Siekierski powinny się traktować odrębnie:

- Na odcinku od m. Świętokrzyskiego do m. Łazienkowskiego rekomenduje się utrzymanie przekroju 2x2 (z dodatkowymi pasami ruchu na skrzyżowaniach) oraz utrzymanie dostępności ulicy (powiązań poprzecznych) charakterystycznej dla ulicy klasy Z (docelowo z obniżeniem klasy funkcjonalnej ulicy do Z).
- Na odcinku od m. Łazienkowskiego do m. Siekierskiego rekomenduje się utrzymanie przekroju 2x3 (z dodatkowymi pasami ruchu na skrzyżowaniach) oraz dostępności ulicy charakterystycznej dla ulicy klasy GP (ew. docelowo G).

Rekomenduje się wzmocnienie powiązań pieszych w poprzek ul. Wał Miedzeszyński w sposób następujący:

- na skrzyżowaniu z łącznicą północną m. Poniatowskiego poprzez dodanie południowego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego, wraz z dostosowaniem sygnalizacji świetlnej do wzmożonego ruchu pieszego, zwłaszcza w okresach weekendowych (niezbędne stosowanie zróżnicowanych programów sterowania ruchem w dostosowaniu do popytu pieszego),
- powiązanie przejścia dla pieszych przy południowej łącznicy m. Poniatowskiego z Saską Kępą - poszerzenie ciągu do ul. Walecznych
- modernizacja i estetyzacja istniejącego przejścia podziemnego na przedłużeniu ul. Krynicznej,
- wprowadzenie pełnego układu przejść i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Zwycięzców,
- wprowadzenie bezkolizyjnego połączenia (tunelu) na przedłużeniu ul. Obrońców dostosowanego również do prowadzenia ruchu rowerowego.

W badaniach ruchu pieszego (niedziela 18 maja 2014 (godz. 12-13) na Wale Miedzeszyńskim odnotowano:

- ✓ 48 pieszych i 34 rowerzystów na przejściu na południe od wiaduktu kolejowego,
- ✓ 170 pieszych i 154 rowerzystów na przejściu dla na północ od m. Poniatowskiego,
- ✓ 38 pieszych i 20 rowerzystów na przejściu na południe od m. Poniatowskiego i
- ✓ 82 pieszych i 112 rowerzystów na przejściu przy skrzyżowaniu z ul. Zwycięzców.

W badaniach ruchu rowerowego (ten sam okres) stwierdzono 220 rowerzystów/godzinę na odcinku vis a vis Stadionu Narodowego, 232 rowerzystów/godzinę na południe od m. Poniatowskiego i 144 rowerzystów/godzinę w rejonie ul. Zwycięzców.



Wybrz. Szczecińskie na południe od m. Świętokrzyskiego



Wał Miedzeszyński na wysokości Stadionu Narodowego



Widok na most Poniatowskiego wraz z zejściem pieszym od strony południowej



Wał Miedzeszyński na odcinku pomiędzy m. Poniatowskiego i Trasą Łazienkowską



Wał Miedzeszyński na odcinku pomiędzy Trasą Łazienkowską i Siekierską

WAŁ MIEDZESZYŃSKI - TRASY ROWEROWE

Wzdłuż ciągu ul. Wybrzeże Szczecińskie - Wał Miedzeszyński (odc. m. Świętokrzyski - m. Siekierski) infrastruktura rowerowa istnieje, ale brak jest ciągłości tras i występują liczne mankamenty techniczne:

- Wybrzeże Szczecińskie (most Świętokrzyski - most Poniatońskiego/ Al. Ks. J. Poniatońskiego) - funkcjonuje dwukierunkowa trasa rowerowa po stronie zachodniej,
- Wał Miedzeszyński, rejon mostu Poniatońskiego - Wersalska, występują nieciągłości trasy rowerowej oraz funkcjonuje droga dla pieszych i rowerzystów C13|C16 wymagająca przebudowy,
- Wał Miedzeszyński, Wersalska - Trakt Lubelski - funkcjonuje dwukierunkowa trasa rowerowa po stronie wschodniej, lokalnie po obu stronach

Na całym ciągu od m. Świętokrzyskiego do m. Siekierskiego, ze względu na znaczną szerokość pasa drogowego korzystne byłoby zorganizowanie obustronnych, dwukierunkowych tras rowerowych z wykorzystaniem fragmentów tras już istniejących. Założenia dot. rozwoju tras rowerowych w ul. Wał Miedzeszyński w perspektywie roku 2020 przyjęto w opracowaniu „Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020” (ZTM Warszawa, grudzień 2013 r). Po stronie zachodniej ulicy zidentyfikowano jednak poważne ograniczenia dostępności pasa drogowego, które będą utrudniać uzyskanie w pełni wysokiego standardu rozwiązań rowerowych.

W związku z powyższym po zachodniej stronie ulicy proponuje się następujące rozwiązania:

1. W rejonie m. Poniatońskiego występuje nieciągłość trasy rowerowej w związku ze zwężeniem pasa wykorzystywanego jedynie na chodnik (szerokość 1,90m wraz z barierką oddzielającą od jezdni). Możliwe są dwa sposoby zlikwidowania tej nieciągłości: (i) poprzez poszerzenie pasa na zachód od istniejącego chodnika dzięki przesunięciu muru oporowego, lub dobudowaniu platformy umożliwiającej wytyczenie drogi dla pieszych i rowerów (znak C13|C16); (ii) poprzez poszerzenie pasa na wschód od istniejącego chodnika z zajęciem

prawego pasa ruchu samochodowego (w rejonie mostu jest to rozwiązanie możliwe z zachowaniem 2 pasów ruchu samochodowego na wprost) - rekomendowane.

2. Na południe od m. Poniatońskiego wskazane jest wyznaczenie przejazdu rowerowego przez zjazd na tereny nad Wisłą, a następnie poprowadzenie trasy rowerowej z wykorzystaniem części chodnika o szerokości 3m (z latarniami) i częściowo pasa zieleni; trasa oznakowana C13|C16).
3. Na odcinku pomiędzy m. Poniatońskiego i m. Łazienkowskim trasa powinna przebiegać częściowo z wykorzystaniem szerokiego chodnika (o szerokości > 6 m z zamianą nawierzchni z płyt na asfaltową) i częściowo z wykorzystaniem dla dwukierunkowego ruchu rowerowego, dwóch odcinków jezdni manewrowych do miejsc parkingowych (równoległych).
4. Na odcinku m. Łazienkowski - Wersalska, rozwiązanie w formie dwukierunkowej trasy rowerowej (C13|C16) prowadzonej początkowo z wykorzystaniem szerokiego chodnika (na południe od mostu Łazienkowskiego chodnik o szerokości 4m), a następnie chodnika i pasa zieleni (chodnik o szerokości 3 m + możliwość zajęcia pasa zieleni do 1m).
5. Na południe od ul. Wersalskiej warunki prowadzenia ruchu rowerowego znacząco się pogarszają. Chodnik przylega do murków, ogrodzeń i wraz z barierą odgradzającą od jezdni ma szerokość do 2,80 m. W związku z powyższym możliwe są następujące rozwiązania (i) na skrzyżowaniu z ul. Wersalską przeniesienie ruchu rowerowego tylko na stronę wschodnią; (ii) przeniesienie ruchu rowerowego na stronę wschodnią oraz na pas nad Wisłą (wykorzystanie ścieżki rekreacyjnej); (iii) utrzymanie ruchu po stronie zachodniej przy założeniu lokalnych przewężeń i nie w pełni korzystnych dla ruchu rowerowego i pieszego rozwiązań (chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym - C13/C16). Uzyskanie lepszego standardu prowadzenia ruchu rowerowego (co najmniej rozwiązanie C13|C16) wymagałoby zwężenia zachodniej jezdni z 3 do 2 pasów ruchu, lub kosztownej przebudowy (poszerzenia) korony drogi. Rozwiązanie takie nie jest rekomendowane ze względu na koszty i kolizyjność z istniejącymi obiektami nad Wisłą.





Widok na zwężenie chodnika w rejonie m. Poniatowskiego - możliwe rozwiązanie ruchu pieszego i rowerowego poprzez poszerzenie dzięki przesunięciu muru oporowego



Widok na zwężenie chodnika w rejonie m. Poniatowskiego - możliwe rozwiązanie ruchu pieszego i rowerowego poprzez poszerzenie dzięki wykorzystaniu jednego z trzech pasów ruchu (nadmiarowego w stosunku do typowego przekroju 2x2)



Widok na zjazd na tereny nad Wisłą usytuowany na południe od m. Poniatowskiego (rekomendowane zorganizowanie przejazdu rowerowego) a następnie kontynuacja trasy rowerowej (C13|C16) z wykorzystaniem części chodnika i pasa zieleni



Widok na pas terenu i ciąg pieszo- rowerowy za zjazdem na tereny nad Wisłą - rekomendowane zastąpienie rozwiązania C13/C16 poprzez C13|C16 (dzięki zajęciu części pasa zieleni)



Widok na szeroki chodnik do wykorzystania na trasę rowerową zorganizowaną jako C13 lub C13/C16.



Widok na jezdnię manewrową do wykorzystania na trasę rowerową - dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerowego.



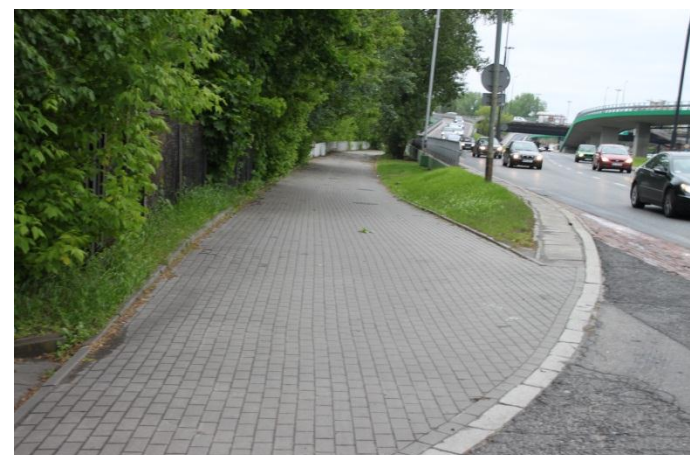
Widok na zakończenie jezdni manewrowej przed m. Łazienkowskim - rekomendowane wykorzystanie części chodnika i dowiązanie trasy do istniejącej trasy rowerowej w rejonie węzła.



Widok na rejon w. z Trasą Łazienkowską i rekomendowane dowiązanie do istniejącej trasy rowerowej.



Widok na istniejącą trasę rowerową przechodzącą po zachodniej stronie węzła z Trasą Łazienkowską



Widok na szeroki chodnik na południe od Trasy Łazienkowskiej częściowo do wykorzystania na trasę rowerową (C13|C16)



Odcinek od Tras Łazienkowskiej do ul. Wersalskiej - częściowo chodnik i pas zieleni do wykorzystania na trasę rowerową (C13|C16)



Przykład ograniczeń terenowych na południe od ul. Wersalskiej, ograniczających możliwość zorganizowania trasy rowerowej po zachodniej stronie Wału Miedzeszyńskiego.

CENTRA REKREACYJNE PRAWEGO BRZEGU WISŁY

ISTNIEJĄCE I PLANOWANE CENTRA REKREACYJNE

DOSTĘPNOŚĆ DLA PIESZYCH ROWERZYSTÓW - REKOMENDACJE

ISTNIEJĄCE I PLANOWANE CENTRA REKREACYJNE

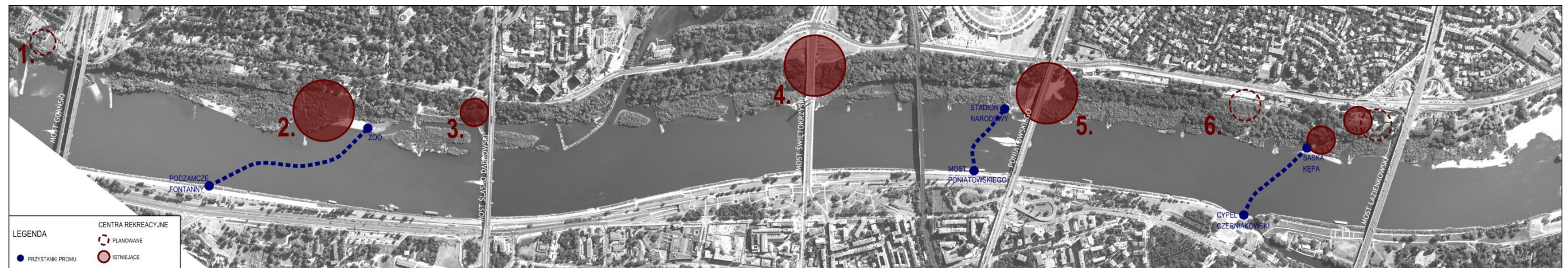
Zgodnie z materiałami przekazanymi przez Zamawiającego, tj. Programem inwestycyjnym na lata 2014 - 2020 w związku z rewitalizacją Wisły Warszawskiej oraz wykazem działek dzierżawionych lub wynajmowanych pod działalność sportowo-rekreacyjną, kulturową i inną wyznaczono 6 „centrów rekreacyjnych” na prawym brzegu Wisły - miejsc o istniejącej i przyszłej koncentracji atrakcyjnych dla mieszkańców (i nie tylko) funkcji:

1. Pawilon edukacyjny LIFE (w programie inwestycyjnym) - położony na północ od Mostu Gdańskiego, w niedalekiej odległości od przystanku kolejowej Warszawa ZOO i niedaleko wejścia do ZOO
2. Obszar lokalizacji usług gastronomicznych, sportowo-rekreacyjnych: klub La Playa, plaża przy ZOO, park linowy, przystanek promu wodnego ZOO - położony ok. 800 metrów od przystanku tramwajowego na Moście Gdańskim i od przystanku Park Parki na al. Solidarności.
3. Obszar lokalizacji działalności sportowo-rekreacyjnej - wynajmowany pod działalność sportowo-rekreacyjną z dopuszczeniem usług gastronomii
4. Obszar lokalizacji funkcji sportowo-rekreacyjnej - dzierżawiony lub wynajmowany pod usługi z lub bez gastronomii i innych towarzyszących położony na przecięciu dwóch tras o ponadlokalnym znaczeniu - Wybrzeża Szczecińskiego i Trasy Świętokrzyskiej
5. Obszar intensywnie wykorzystywany rekreacyjnie, położony przy Stadionie Narodowym. Obecnie występują funkcje głównie sportowo-rekreacyjne z usługami gastronomicznymi oraz prowadzona jest działalność kulturalna. W części południowej teren wykorzystywany do rekreacji i miejsce ognisk. Miejsce lokalizacji nowego pawilonu plażowego. Jest to miejsce położone niedaleko Powiśla - ok. 600 m oraz ul. Francuskiej, dodatkowo połączone z lewym brzegiem promem wodnym (przystanek Stadion Narodowy).

6. Obszar wymagający rewitalizacji i przywrócenia funkcji - obecnie zniszczone baseny kąpielowe i byłe tereny AZS. Słabo powiązany z Saską Kępą - Wał Miedzeszyński stanowi barierę dla ruchu pieszego i rowerowego. W programie inwestycyjnym zakłada się rewitalizację i przebudowę basenów kąpielowych oraz rewitalizację klubów na Saskiej Kępie z budową ośrodka wioślarskiego na byłych terenach AZS przy plaży na Saskiej Kępie

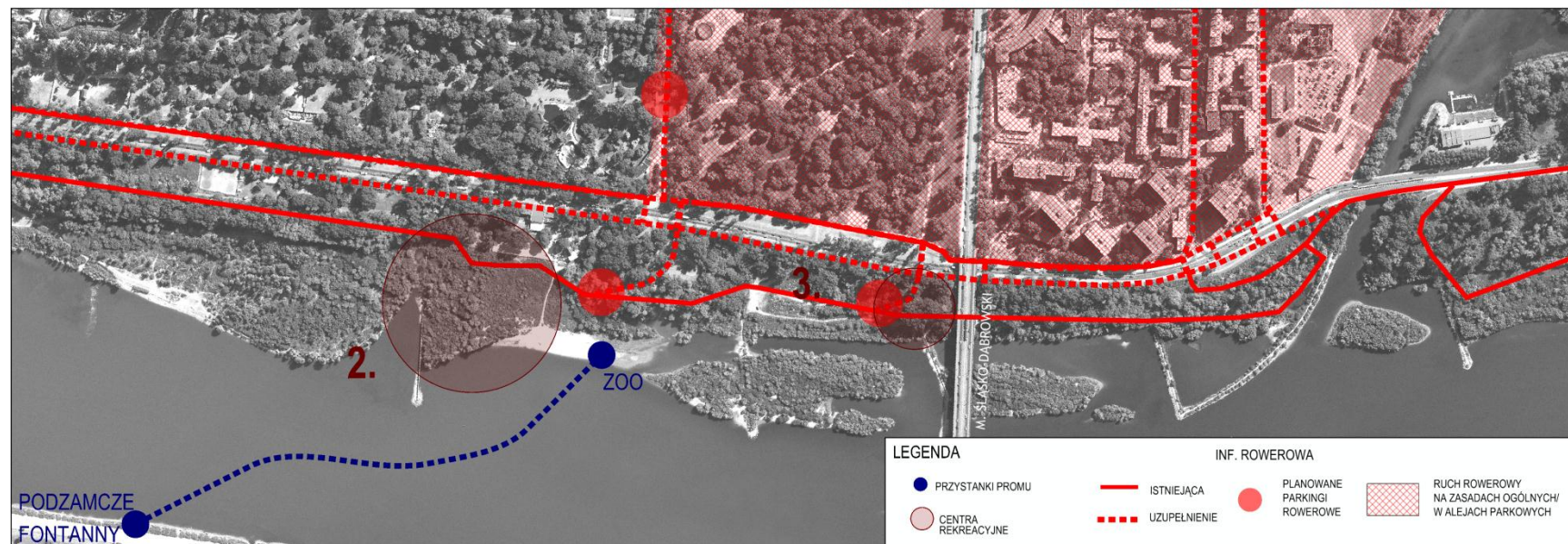
Punkty 2,3 oraz częściowo punkt 4 szczegółowo zostały opisane w rozdziale poświęconym koncepcji rozwoju układu drogowego części Pragi.

Punkty 4, 5 leżą w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Rejonu Stadionu Narodowego, a punkt 6 w granicach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Obszaru Saskiej Kępy.

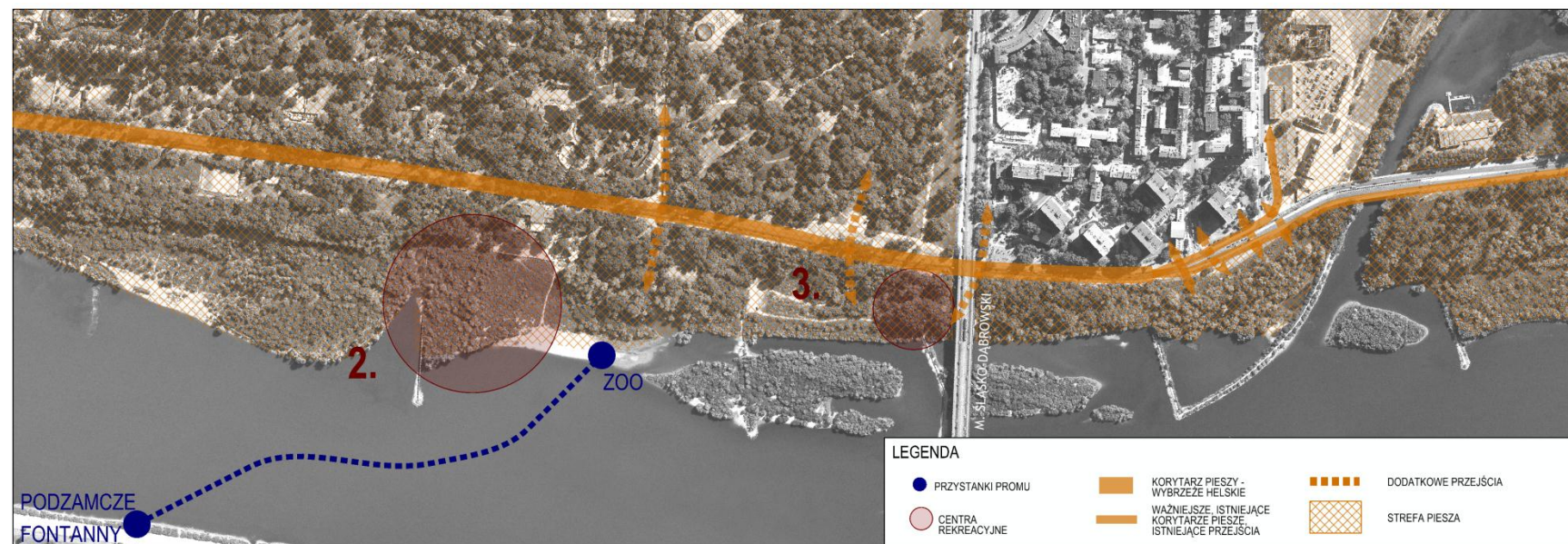


PUNKT 1, 2, 3

| Nr punktu | Uwarunkowania | Rekomendacje | Szczegółowe rekomendacje | |
|-----------|---|--|---|--------------|
| | | | Ruch rowerowy | Ruch pieszzy |
| 1 | Planowany Pawilon edukacyjny Life, położony po północnej stronie mostu Gdańskiego | Likwidacja barier architektonicznych i doprowadzenie infrastruktury rowerowej do miejsca lokalizacji pawilonu, zwłaszcza od przystanku Warszawa ZOO. Dodatkowe oznaczenia tras dojścia. | Organizacja parkingu rowerowego w obszarze pawilonu | - |
| 2 | Obszar, na którym zlokalizowane są usługi gastronomiczne i sportowo-rekreacyjne: klub La Playa oraz plaża miejska, a także park linowy. | Doprowadzenie ciągu pieszego i trasy rowerowej od ul. Ratuszowej przez Wybrzeże Helskie do ścieżki rekreacyjnej i przystanku promu ZOO oraz organizacja parkingów rowerowych przy plaży miejskiej i przy przystanku promu. | Szczegółowe rekomendacje w rozdziale poświęconym rozwiązaniom dla ruchu pieszego i rowerowego przy Wybrzeżu Helskim wraz z ulicami poprzecznymi | |
| 3 | Teren atrakcyjny ze względu na bliskość Parku Praskiego, dobrze skomunikowany - bliskość przystanku tramwajowo-autobusowego Park Praski | Doprowadzenie ciągu pieszego i trasy rowerowej od rekomendowanych w Studium przejść i przejazdów dla pieszych przez Wybrzeże Helskie do ścieżki rekreacyjnej oraz organizacja parkingów rowerowych w ramach potrzeb. | Szczegółowe rekomendacje w rozdziale poświęconym rozwiązaniom dla ruchu pieszego i rowerowego przy Wybrzeżu Helskim wraz z ulicami poprzecznymi | |



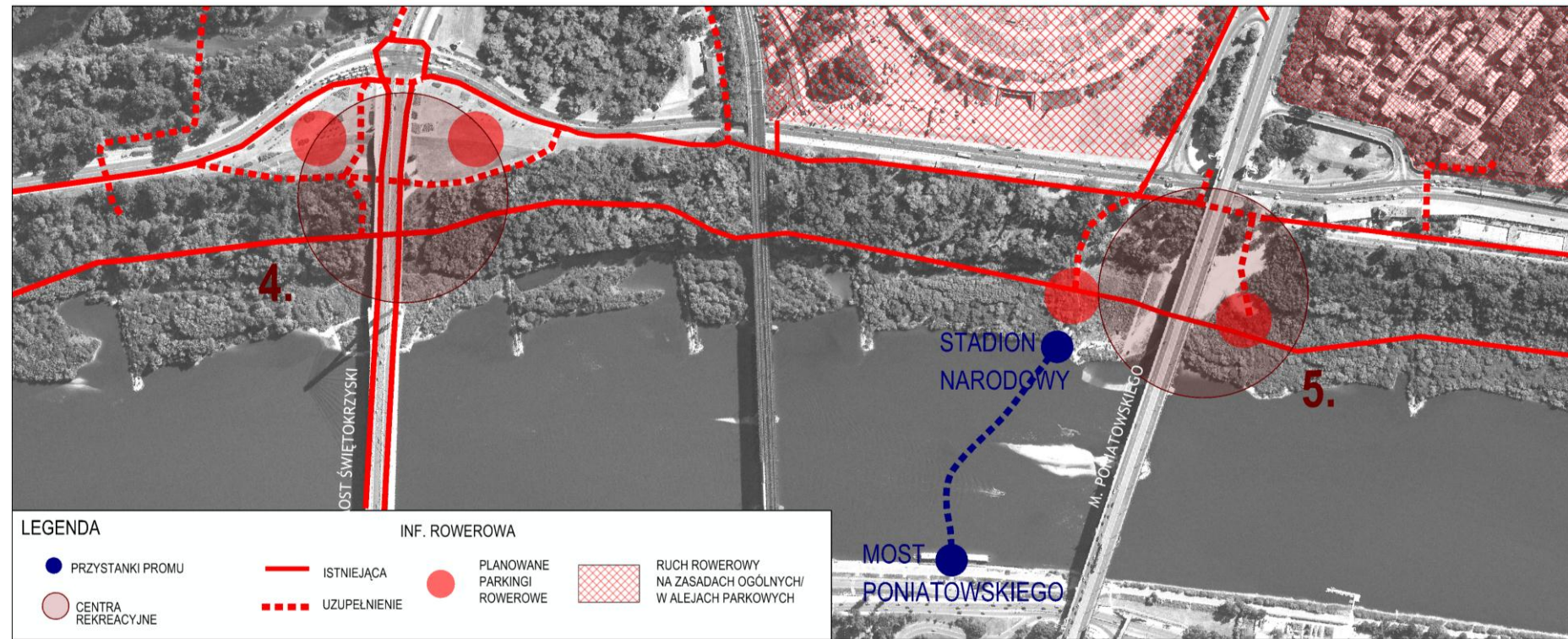
POWIĄZANIA ROWEROWE



POWIĄZANIA PIESZE

PUNKT 4, 5

| Nr punktu | Uwarunkowania | Rekomendacje | Szczegółowe rekomendacje | |
|-----------|---|---|---|---|
| | | | Ruch rowerowy | Ruch pieszzy |
| 4 | Teren w bezpośrednim sąsiedztwie m. Świętokrzyskiego, dobrze skomunikowany z II linią metra (stacje Stadion Narodowy i Powiśle), ale rozcięty dwoma trasami - Wybrzeżem Szczecińskim i Trasą Świętokrzyską (w trakcie realizacji). | Dla prawidłowej obsługi centrum rekreacji oraz zachowania ciągłości infrastruktury rowerowej i ciągu pieszego rekomendowane wprowadzenie przejścia i przejazdu rowerowego przez zachodni wlot skrzyżowania z m. Świętokrzyskim. Wraz z zabudową w porcie Praskim analiza możliwości przeprowadzenia ruchu rowerowego i pieszego pod Wybrzeżem Szczecińskim, na przedłużeniu projektowanego ciągu na terenie Portu Praskiego | Organizacja parkingów rowerowych po północnej i południowej stronie Mostu Świętokrzyskiego (lokalizowanych w ramach potrzeb). Na wysokości mostu połączenie ścieżki rekreacyjnej z planowaną trasą rowerową w ciągu Trasy Świętokrzyskiej - rowerowe połączenie Wisły ze stacją metra Stadion Narodowy. | Ciąg pieszzy łączący rekreacyjną ścieżkę nad Wisłą z obszarem Portu Praskiego i stacją metra Stadion Narodowy wraz z oznakowaniem drogi dojścia/ dojazdu rowerowego od stacji metra Stadion Narodowy nad Wisłą. |
| 5 | Obszar intensywnie wykorzystywany rekreacyjnie, położony przy Stadionie Narodowym. Obecnie występują funkcje głównie sportowo-rekreacyjne z usługami gastronomicznymi oraz prowadzona jest działalność kulturalna. W części południowej teren wykorzystywany do rekreacji i miejsce ognisk. | Główne powiązania piesze z Wisłą w tym obszarze: <ul style="list-style-type: none"> - Pomiędzy stacją metra i stacją kolejową Stadion Narodowy - realizowane poprzez ciąg pieszzy wzdłuż ulicy wewnętrznej i poprzez przejście naziemne w rejonie skrzyżowania na prawe skrzyżowanie ulicy 6KDW z ul. Wybrzeże Szczecińskie (rekomendowane przejście z sygnalizacją). - Pomiędzy rejonem ronda Waszyngtona - przystanki komunikacji miejskiej - tramwaj i autobus - poprzez ciąg pieszzy wzdłuż ulic: al. Ks. J. Poniatowskiego, Istn. Zjazd (4KD-Z) oraz przejście naziemne na skrzyżowaniu ul. Istn. Zjazd z ul. Wybrzeże Szczecińskie - skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną - Od strony mostu Poniatowskiego również poprzez ciąg pieszzy wzdłuż mostu, a następnie ulicy Istn. Zjazd (4KD-Z) oraz przejście naziemne na skrzyżowaniu ul. Istn. Zjazd z ul. Wybrzeże Szczecińskie - skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną - Pomiędzy przystankiem autobusowym na ul. Wybrzeże Szczecińskie, który jest w rejonie skrzyżowania na prawe skrzyżowanie ul. Wybrzeże Szczecińskie a ul. 6KDW - dwie możliwości albo poprzez przejście naziemne albo skorzystanie z proponowanego bezkolizyjnego. <p>Rekomenduje się zróżnicowanie programu sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z północną łącznicą z m. Poniatowskiego i dostosowanie do potoków pieszych i rowerzystów oraz wprowadzenie przejścia i przejazdu rowerowego po południowej stronie łącznicy. Ze względu na różnice wysokości i tym samym wydłużenie drogi przejścia/ przejazdu nie rekomenduje się rozwiązania wielopoziomowego, w tym wprowadzenia kładek przez Wybrzeże Szczecińskie na wysokości Stadionu Narodowego (dodatkowo ograniczyłoby to powierzchnię centrum rekreacji).</p> | Zapewnienie dojazdu rowerowego i organizacja parkingów rowerowych (utwardzenie nawierzchni) przy przystanku promu wodnego „Stadion Narodowy” oraz po południowej stronie mostu. Uzupełnienie infrastruktury rowerowej w ciągu Wału Miedzeszyńskiego, rozwiązanie w formie dwukierunkowej trasy rowerowej zlokalizowanej po stronie zachodniej poprzez poszerzenie istniejącego chodnika z uwzględnieniem możliwości dobudowania platformy poszerzającej chodnik i umożliwiającej wytyczenie drogi dla pieszych i rowerów (C13-C16) - rozwiązanie zgodne w programem rozwoju tras rowerowych do 2020 roku. W ramach rozwiązania należy przewidzieć zorganizowanie rozrządu ruchu rowerowego w obrębie skrzyżowania z m. Poniatowskiego. | Zorganizowanie dojścia do przystanku promu wolnego od przeszkód i barier architektonicznych. Poszerzenie chodnika po stronie zachodniej, np. poprzez dobudowanie platformy przeznaczonej do ruchu pieszych i rowerzystów. Doprowadzenie ciągu pieszego do przejścia dla pieszych przez Wał Miedzeszyński na północ od ul. Walecznych wraz z dodatkowym oznakowaniem dojścia nad Wisłą od ul. Walecznych - konieczna jest korekta istniejących ekranów akustycznych i ew. poszerzenie platformy. Most Poniatowskiego, jako wpisany do rejestru zabytków, podlega szeregowi ograniczeń przebudowy - tym samym nie rekomenduje się dodatkowego zejścia z mostu od strony Wisły (po stronie centrum). |



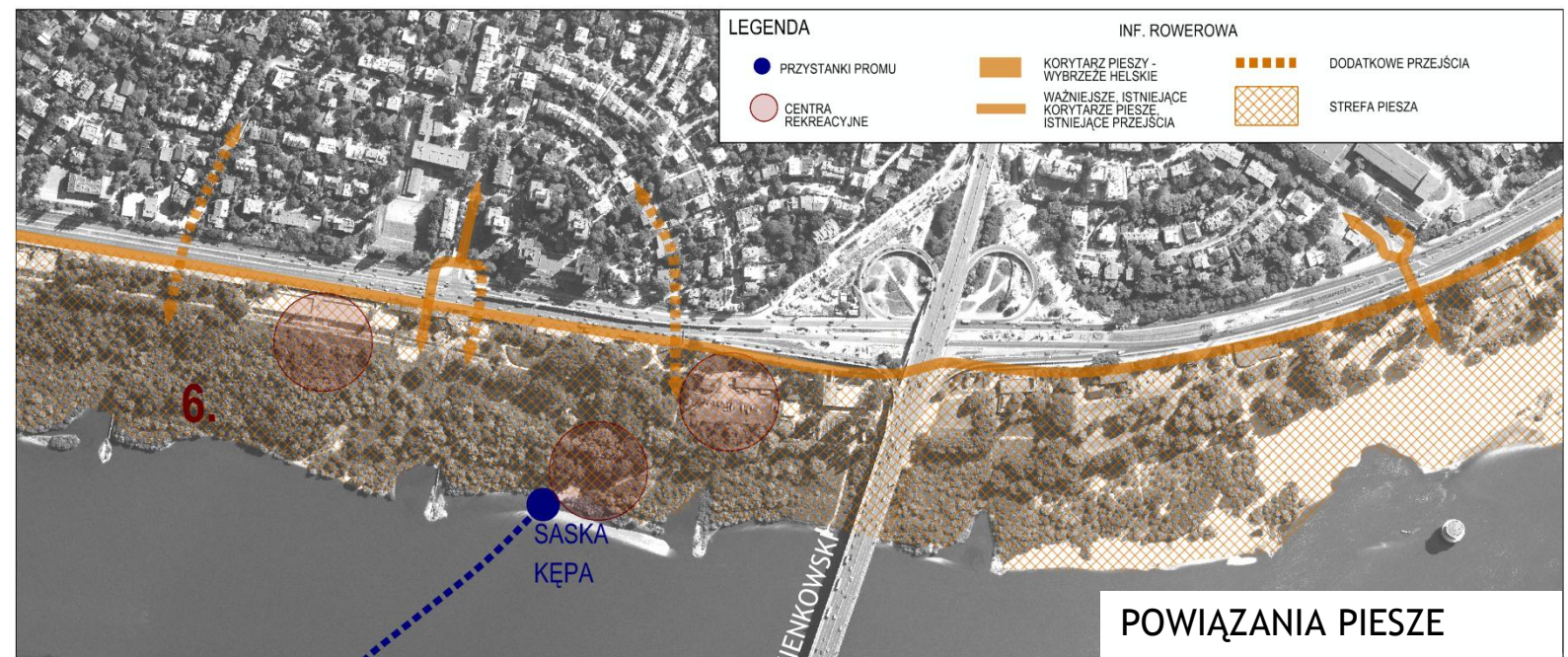
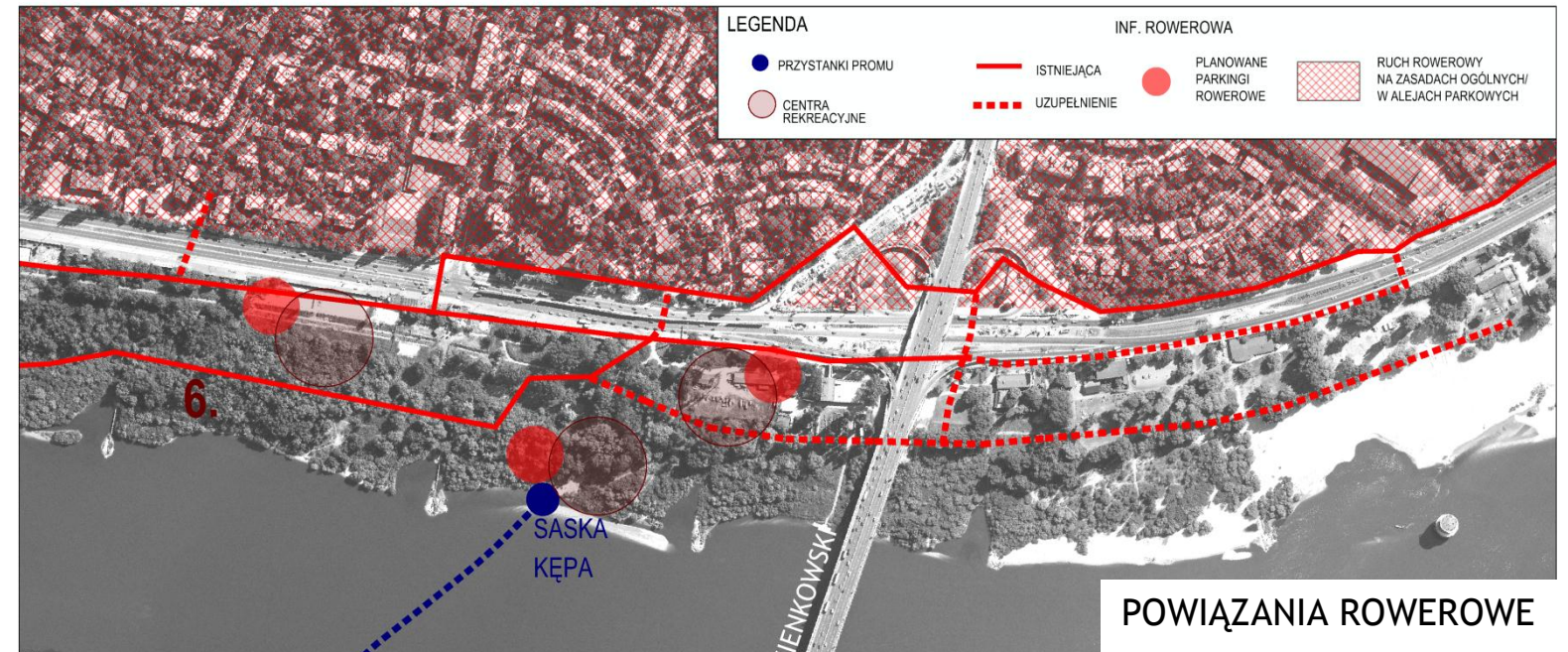
POWIĄZANIA ROWEROWE



POWIĄZANIA PIESZE

PUNKT 6

| Nr punktu | Uwarunkowania | | | | |
|---|---|---------------|--------------|---|--|
| | <p>Obszar o dużym potencjale rozwojowym - w pobliżu dawne baseny kąpielowe na Saskiej Kępie oraz kluby (planowana budowa ośrodka wioślarskiego na byłych terenach AZS przy plaży na Saskiej Kępie. Miejsce lokalizacji przystanku promu. Obszar słabo skomunikowany z otoczeniem ze względu na funkcję Wału Miedzeszyńskiego - przejście/ przejazd rowerowy możliwy jedynie przy ul. Zwycięzców, korzystając ze schodów w węźle Trasy Łazienkowskiej z Wałem Miedzeszyńskim lub z przejścia podziemnego na przedłużeniu ul. Krynicznej - przejście niedostosowane do ruchu rowerowego.</p> | | | | |
| | <p>Rekomendacje</p> <p>Rekomendowana analiza techniczno-ekonomiczna możliwości realizacji bezkolizyjnego połączenia (tunelu) w ciągu ul. Obrońców</p> <p>Modernizacja istniejącego przejścia podziemnego na przedłużeniu ul. Krynicznej - dostosowanie do prowadzenia ruchu rowerowego i estetyzacja.</p> <p>Wprowadzenie pełnego układu przejść i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu z ul. Zwycięzców.</p> | | | | |
| | <p>Szczegółowe rekomendacje</p> | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ruch rowerowy</th> <th>Ruch pieszzy</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Uzupełnienie infrastruktury rowerowej zgodnie z programem rozwoju tras rowerowych do 2020 roku - dwukierunkowa trasa rowerowa prowadzona po stronie zachodniej ulicy, początkowo z wykorzystaniem częściowo chodnika i pasa zieleni, a następnie szerokiego chodnika na odcinku od Mostu Łazienkowskiego do ul. Wersalskiej wraz z przejazdem rowerowym przez Wał Miedzeszyński na północnym wlocie (przy istniejącym przejściu dla pieszych). Rekomenduje się przedłużenie ścieżki rekreacyjnej prowadzonej wzdłuż Wisły przynajmniej do Mostu Siekierskiego z zapewnieniem połączenia z istniejącą infrastrukturą lub do przeprawy promowej w Karczewie (poza granicami miasta). Organizacja parkingów rowerowych przy basenach kąpielowych, klubach, przy plaży oraz przy przystankach promu wodnego.</p> </td> <td> <p>Zapewnienie dojścia wolnego od przeszkód i barier architektonicznych do przystanku promu wodnego. Czytelne prowadzenie korytarzy doprowadzających nad Wisłę w ciągu ul. Krynicznej i Obrońców wraz z dodatkowym oznakowaniem w rejonie ul. Francuskiej i ul. Paryskiej.</p> </td> </tr> </tbody> </table> | Ruch rowerowy | Ruch pieszzy | <p>Uzupełnienie infrastruktury rowerowej zgodnie z programem rozwoju tras rowerowych do 2020 roku - dwukierunkowa trasa rowerowa prowadzona po stronie zachodniej ulicy, początkowo z wykorzystaniem częściowo chodnika i pasa zieleni, a następnie szerokiego chodnika na odcinku od Mostu Łazienkowskiego do ul. Wersalskiej wraz z przejazdem rowerowym przez Wał Miedzeszyński na północnym wlocie (przy istniejącym przejściu dla pieszych). Rekomenduje się przedłużenie ścieżki rekreacyjnej prowadzonej wzdłuż Wisły przynajmniej do Mostu Siekierskiego z zapewnieniem połączenia z istniejącą infrastrukturą lub do przeprawy promowej w Karczewie (poza granicami miasta). Organizacja parkingów rowerowych przy basenach kąpielowych, klubach, przy plaży oraz przy przystankach promu wodnego.</p> | <p>Zapewnienie dojścia wolnego od przeszkód i barier architektonicznych do przystanku promu wodnego. Czytelne prowadzenie korytarzy doprowadzających nad Wisłę w ciągu ul. Krynicznej i Obrońców wraz z dodatkowym oznakowaniem w rejonie ul. Francuskiej i ul. Paryskiej.</p> |
| Ruch rowerowy | Ruch pieszzy | | | | |
| <p>Uzupełnienie infrastruktury rowerowej zgodnie z programem rozwoju tras rowerowych do 2020 roku - dwukierunkowa trasa rowerowa prowadzona po stronie zachodniej ulicy, początkowo z wykorzystaniem częściowo chodnika i pasa zieleni, a następnie szerokiego chodnika na odcinku od Mostu Łazienkowskiego do ul. Wersalskiej wraz z przejazdem rowerowym przez Wał Miedzeszyński na północnym wlocie (przy istniejącym przejściu dla pieszych). Rekomenduje się przedłużenie ścieżki rekreacyjnej prowadzonej wzdłuż Wisły przynajmniej do Mostu Siekierskiego z zapewnieniem połączenia z istniejącą infrastrukturą lub do przeprawy promowej w Karczewie (poza granicami miasta). Organizacja parkingów rowerowych przy basenach kąpielowych, klubach, przy plaży oraz przy przystankach promu wodnego.</p> | <p>Zapewnienie dojścia wolnego od przeszkód i barier architektonicznych do przystanku promu wodnego. Czytelne prowadzenie korytarzy doprowadzających nad Wisłę w ciągu ul. Krynicznej i Obrońców wraz z dodatkowym oznakowaniem w rejonie ul. Francuskiej i ul. Paryskiej.</p> | | | | |



POZOSTAŁE ELEMENTY UKŁADU DROGOWEGO

TRAKT NADWIŚLAŃSKI i UL. JAGIELLOŃSKA

AL. TYSIĄCLECIA

MOST LOKALNY W OSI KAROWA - OKRZEI

TRAKT NADWIŚLAŃSKI (G) I UL. JAGIELLOŃSKA (GP)

Rekomenduje się rezygnację z planu budowy Traktu Nadwiślańskiego na odcinku od Trasy AK do Obwodnicy Śródmiejskiej oraz obniżenie na tym odcinku funkcji ul. Jagiellońskiej z klasy GP do G.

Teren prawobrzeżnej Warszawy w pasie pomiędzy granicą miasta a Obwodnicą Śródmiejską, która wyznacza obszar centralny, charakteryzuje się silną koncentracją dróg wyższego rzędu (co najmniej klasy GP) zarówno o przebiegu południkowym: Modlińska-Jagiellońska, Marywilska- Wysockiego- Odrowąża, św. Wincentego jak i równoleżnikowym: Trasa Mostu Północnego, Trasa AK, Starzyńskiego - Słomińskiego. Oznacza to, że trasy o wysokich parametrach technicznych przecinają II strefę funkcjonalną miasta, powodując jego fragmentację, potęgowaną także innymi barierami takimi jak Wisła czy linia kolejowa do Legionowa.

Wzdłuż ciągu ulic Modlińska - Jagiellońska (zwłaszcza w ulicy Jagiellońskiej i w jej sąsiedztwie) przebiegają dwie trasy transportu szynowego (tramwajowa i kolejowa), powiązane z ważnymi węzłami przesiadkowymi (w tym z I i II linią metra) i zapewniające możliwość odbywania podróży do centrum miasta. Biorąc to pod uwagę, przy planowaniu systemu transportu, większą uwagę należy skierować na wykształcenie powiązań zapewniających dojazdy poprzeczne do tras transportu szynowego, nie tworząc nadmiernie konkurencyjnych rozwiązań w układzie drogowym, które mogłyby stanowić zachętę do wnikania samochodem do centrum miasta (Trakt Nadwiślański, wysoka klasa ul. Jagiellońskiej). Ruch powinien być kierowany na kolejne obwodowe trasy poprzeczne, tj. jak Trasa Mostu Północnego, Trasa AK (S-8), czy w przyszłości Trasa Krasińskiego.

Realizacja Traktu Nadwiślańskiego i utrzymywanie obecnego standardu ul. Jagiellońskiej skutkowałoby doprowadzaniem zbyt dużego ruchu do skrzyżowania z Obwodnicą Śródmiejską (rondo Starzyńskiego i Wybrzeże Helskie). Byłoby to wyjątkowo niekorzystne biorąc pod uwagę ograniczoną przepustowość ronda Starzyńskiego (rondo turbinowe), ograniczoną przepustowość Mostu Gdańskiego, stanowiącego jedno ze słabszych ogniw Obwodnicy Śródmiejskiej (przekrój 1x4) oraz wpływ na pogorszenie warunków ruchu w węzle z Wybrzeżem Helskim.

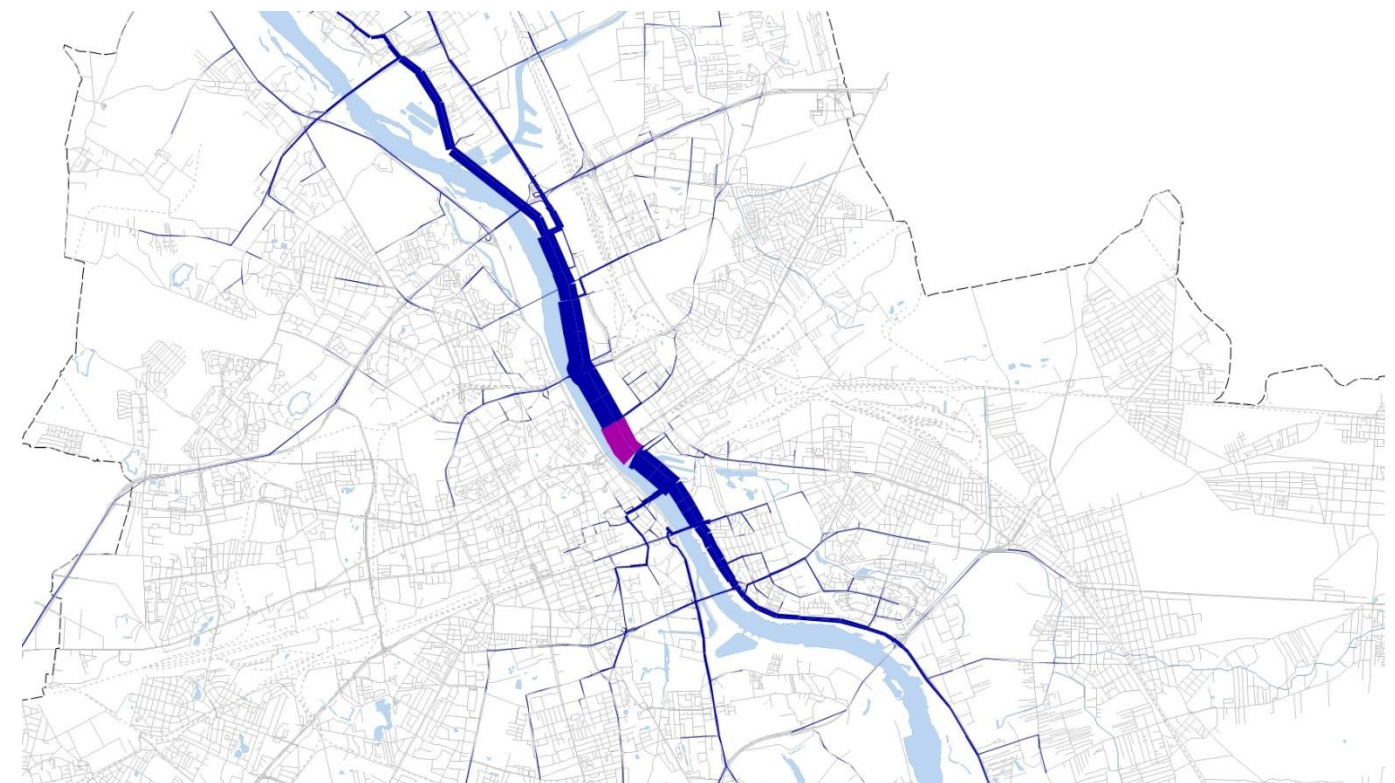
Budowa Traktu Nadwiślańskiego połączonego z Wybrzeżem Helskim, Wybrzeżem Szczecińskim i dalej z Wałem Miedzeszyńskim praktycznie powtórzyłaby rozwiązanie komunikacyjne z lewobrzeżnej Warszawy i podobnie jak Wiśtostrada, znacznie oddzieliłaby prawobrzeżną część Warszawy od Wisły. Byłoby to rozwiązanie niekorzystne z punktu widzenia strategii odwracania się miasta w kierunku rzeki (likwidowanie drogi jako bariery dostępu).

W prognozach ruchu na Trakcie Nadwiślańskim w rejonie m. Gdańskiego uzyskano natężenie ruchu na poziomie 2100 p/h/przekrój, co z punktu widzenia wprowadzana tej trasy w rejon ww. węzła i oś Wybrzeża Helskiego jest bardzo dyskusyjne, a z drugiej strony nie potwierdza szczególnego znaczenia tej trasy dla układu drogowego miasta. Wynika to m.in. ze słabości jej powiązań z pozostałą siecią drogową (brak powiązań m.in. z trasą AK i projektowaną Trasą Krasińskiego oraz niską przepustowość węzła w rejonie mostu Gdańskiego). Warto zaznaczyć, że jest to natężenie ruchu nieduże także w kontekście przewidywanych konfliktów środowiskowych związanych z budową tej trasy (obszar Natura 2000) i szacowanych kosztów budowy (w jednym opracowaniu dot. Traktu wykonanym w roku 2006 r oszacowano koszty budowy, w zależności od wariantu na poziomie 380-580 mln zł).

Wybudowanie Traktu Nadwiślańskiego i jego powiązanie z ciągiem Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie (natężenie ruchu 2200 p/h/przekrój) wykluczałoby możliwość osłabienia funkcji tych ulic i ograniczenia natężenia ruchu (1300 p/h/przekrój).



RYS. 31 PROGNOZA NATĘŻENIA RUCHU W UKŁADZIE DROGOWYM Z TRAKTEM NADWIŚLAŃSKIM.



RYS. 32 ROZKŁAD PRZESTRZENNY RUCHU NA WYBRZEŻU HELSKIM W WARIANCIE Z TRAKTEM NADWIŚLAŃSKIM.

AL. TYSIĄCLECIA (GP)

Znaczenie al. Tysiąclecia, łączącej Wał Miedzeszyński (GP) z al. Stanów Zjednoczonych (GP - Obwodnica Śródmiejska) zbadano w dwóch wariantach: bez i ze wschodnim odcinkiem Obwodnicy Śródmiejskiej w roku 2020.

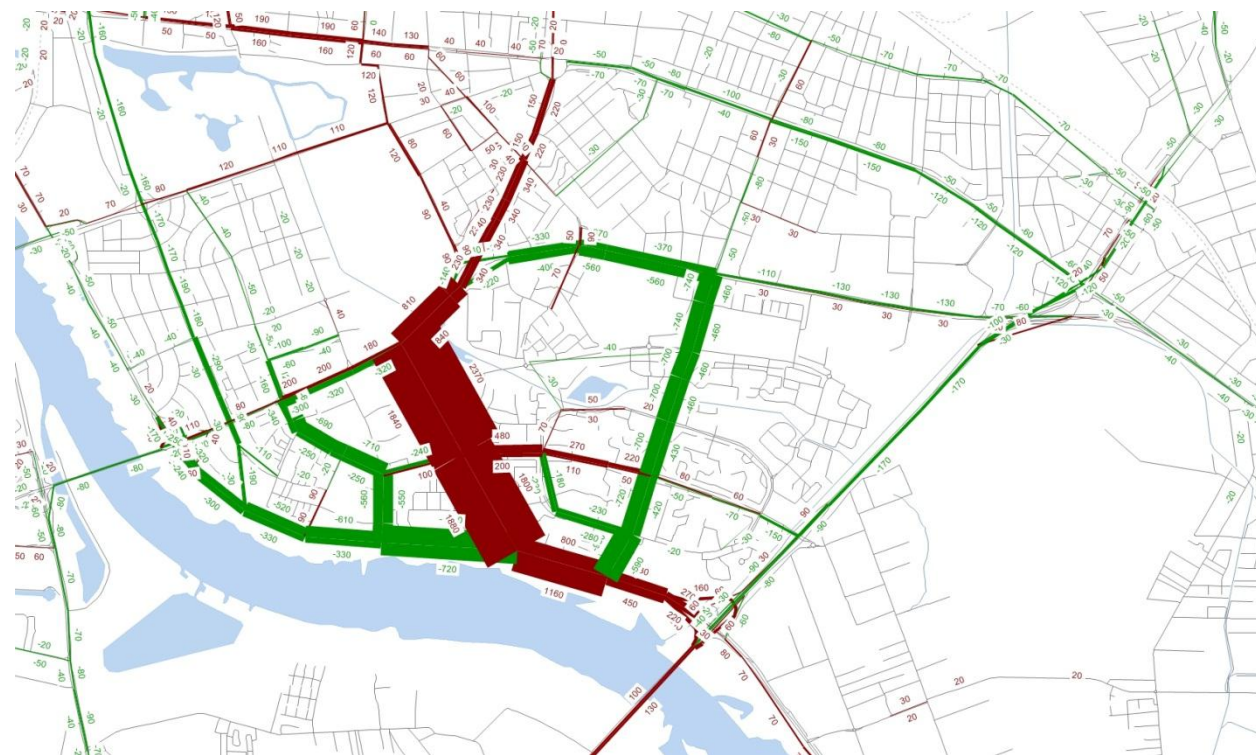
W obu przypadkach uzyskano duże natężenia ruchu prognozowanego. W wariantcie bez wschodniego odcinka obwodnicy w godzinie szczytu na poziomie: 3300-3400 p/h/przekrój, a w wariantcie z pełną obwodnicą 3600-4200 p/h/przekrój.

Al. Tysiąclecia w obsłudze ruchu będzie silnie konkurować z odcinkiem Wału Miedzeszyńskiego doprowadzającym ruch do węzła z Trasą Łazienkowską (zmniejszenie ruchu na Wale ok. 600-900 p/h/przekrój). Będzie także ułatwieniem dostępu do Obwodnicy Śródmiejskiej w obu kierunkach (północno-wschodnim (1430 p/h) i zachodnim (935 p/h))

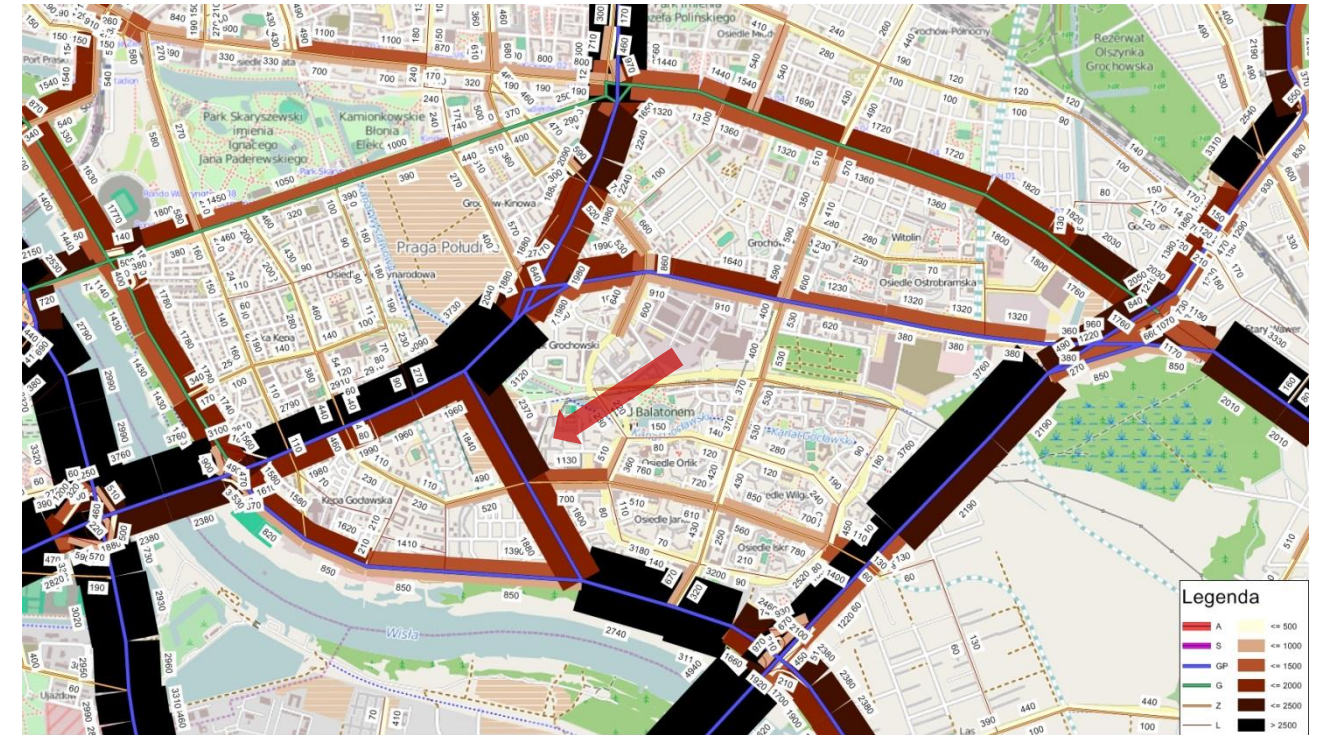
Uruchomienie al. Tysiąclecia spowoduje ochronę sąsiednich ulic przed nadmiarem ruchu. Dotyczy to m.in. takich ciągów jak: Fieldorfa - Ostrobramska (spodziewane zmniejszenie ruchu o 1000-1100 p/h/przekrój) oraz Afrykańska - Egipska - Saska (spodziewane zmniejszenie ruchu o 1000-1100 p/h/przekrój).

Jednak podłączenie al. Tysiąclecia do Obwodnicy Śródmiejskiej nastąpi w bezpośrednim sąsiedztwie węzła, rozplotu ruchu na ciąg al. Stanów Zjednoczonych (w kierunku Wiatracznej) i Ostrobramskiej, a więc w strefie bardzo intensywnego przeplatania się ruchu na kierunkach: al. Stanów Zjednoczonych - Ostrobramska (kierunek Fieldorfa i węzeł Marsa) oraz al. Stanów Zjednoczonych - al. Stanów Zjednoczonych (kierunek Wiatraczna). Nowa trasa wprowadzi w ten węzeł ruch na poziomie 4200 p/h (we wszystkich kierunkach) z czego aż 1280 p/h będzie uczestniczył w przeplataniu się ruchu, poruszając się w relacji al. Tysiąclecia - al. Stanów Zjednoczonych (łącznie na odcinku przeplatania ruch będzie na poziomie 3000 p/h). Stworzy to zatem sytuację niekorzystną z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu oraz przepustowości węzła i tym samym całej Obwodnicy Śródmiejskiej.

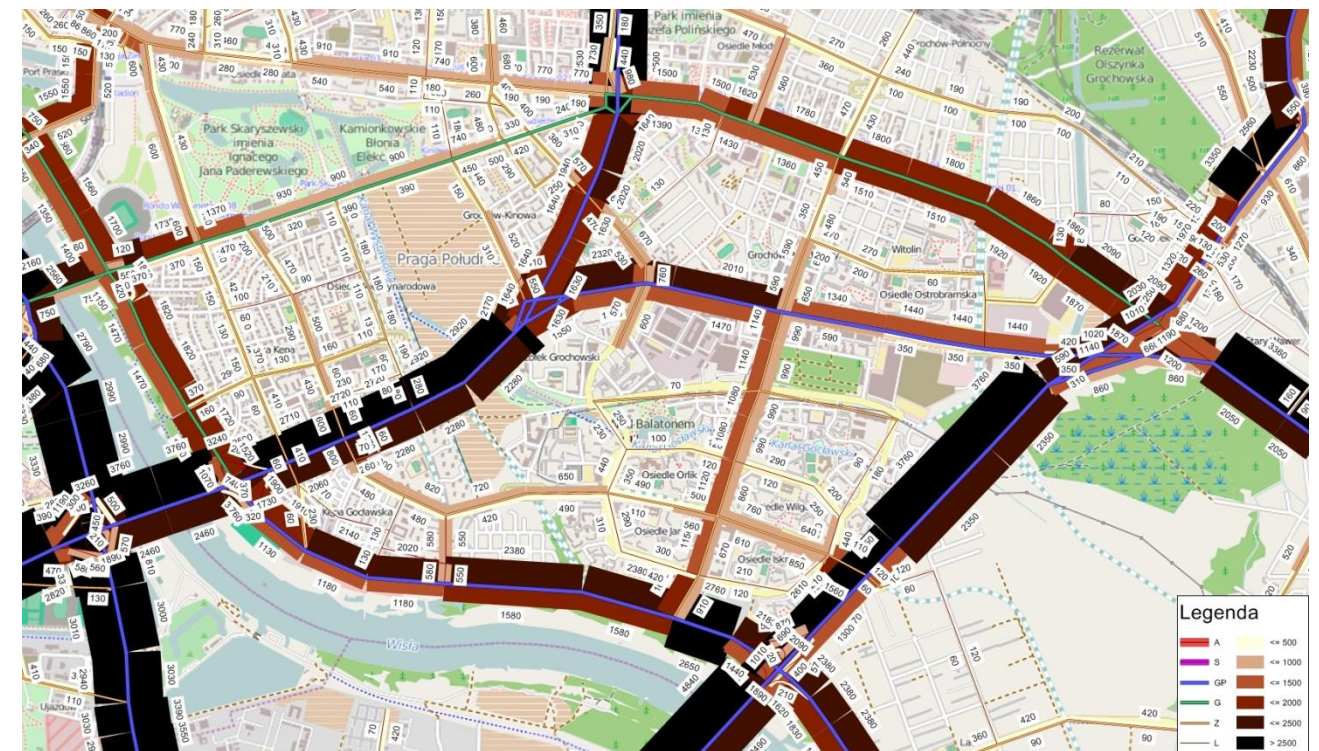
Korzyści wynikające z poprawienia dostępności Obwodnicy Śródmiejskiej od południa i ochrony układu ulic niższego rzędu mogą być zniwelowane przez koszty wynikające z zakłóceń ruchu w węzle al. Tysiąclecia z al. Stanów Zjednoczonych. W związku z powyższym decyzja dot. realizacji al. Tysiąclecia powinna być poprzedzona rachunkiem kosztów i korzyści społecznych zawierającym szczegółową analizę bezpieczeństwa funkcjonowania i przepustowości ww. węzła.



RYS. 33 WPLYW AL. TYSIĄCLECIA NA UKŁAD DROGOWY (kolor czerwony wzrost ruchu, zielony spadek)



RYS. 34 PROGNOZA RUCHU Z AL. TYSIĄCLECIA.



RYS. 35 PROGNOZA RUCHU BEZ AL. TYSIĄCLECIA.

MOST LOKALNY W OSI KAROWA - OKRZEI

W planie miejscowym Praga Centrum, a także SuiKZP założono możliwość wytworzenia połączenia lokalnego (mostu) przez Wisłę w osi ulic Okrzei i Karowej.

W prognozach ruchu wykonanych dla dwóch wariantów mostu w klasie Z (przekrój 2x2): (a) bez powiązania mostu z Wisłostradą, (b) z powiązaniem z Wisłostradą, uzyskano jego obciążenie na poziomie (a) 1 400 p/h/przekrój, (b) 2900 p/h/przekrój. W obu przypadkach stwierdzono silny wpływ mostu na obciążenie ruchem ul. Kłopotowskiego i Okrzei, wzrost natężenia ruchu w wariantcie (a) - o 38%, w wariantcie (b) - o 56% z wyraźnym wykształceniem relacji wschód-zachód przebiegających przez centrum Pragi (także z wykorzystaniem ul. Targowej) w kierunku ul. Radzymińskiej i Żąbkowskiej. Most wraz z ulicami Kłopotowskiego i Okrzei stanowiłyby także dodatkową (oprócz m. Świętokrzyskiego) oś komunikacyjną obsługującą obszar Portu Praskiego.

Nowy most wywoływałby efekt przyciągnięcia ruchu samochodowego w centralny obszar miasta, bez istotnego wpływu na odciążenie z ruchu mostu Śląsko-Dąbrowskiego (w wariantcie (a) - zmniejszenie ruchu o 5%, w wariantcie (b) - zmniejszenie o 18%) i mostu Świętokrzyskiego (w wariantcie (a) - zmniejszenie o 10%, w wariantcie (b) - zmniejszenie o 13%). Most nie będzie istotnie na obciążał ruchem ciągu ul. Wybrzeże Helskie (w wariantcie (a) - zmniejszenie ruchu o 2%, w wariantcie (b) - zmniejszenie o 6%) i Wybrzeże Szczecińskie (w wariantcie (a) - zmniejszenie ruchu o 6%, w wariantcie (b) - zmniejszenie o 9%).

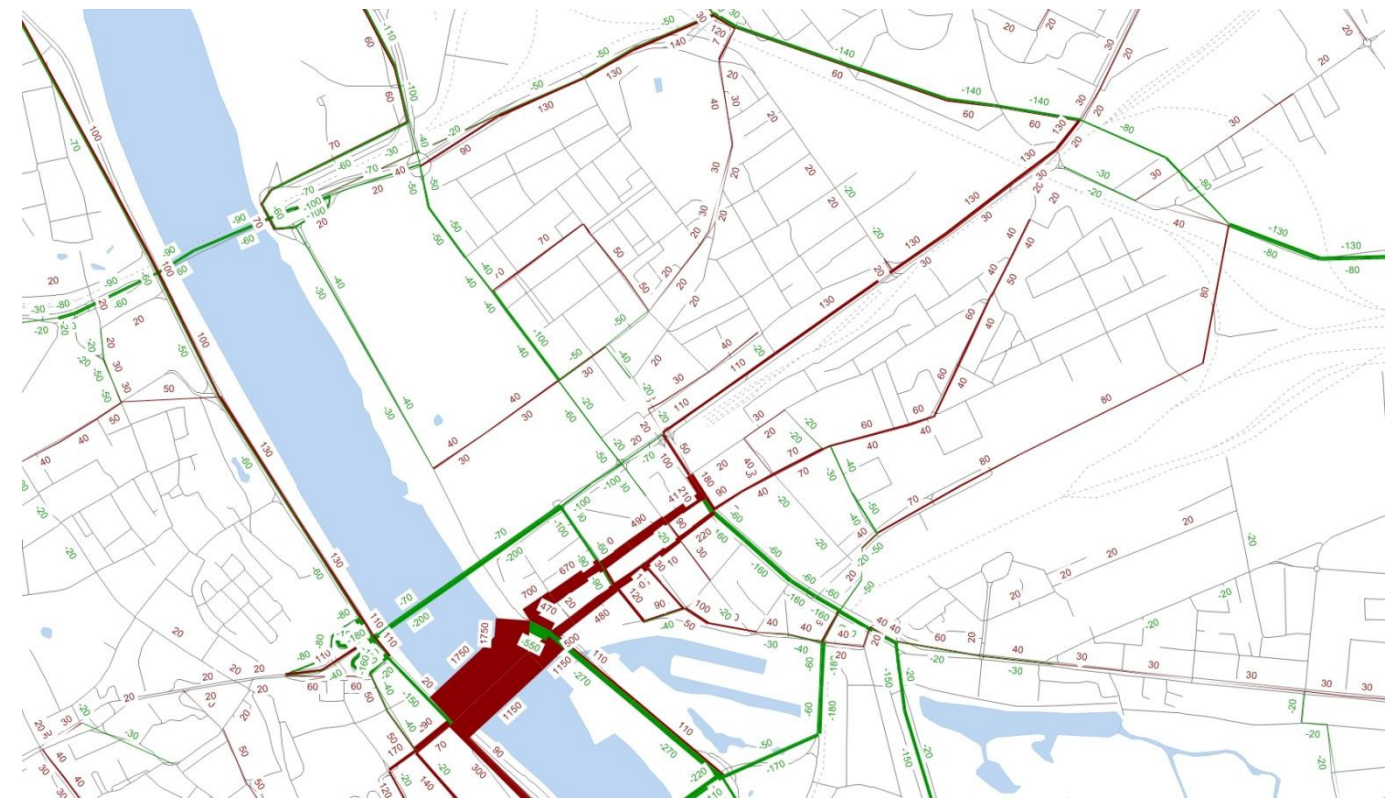
Uruchomienie mostu lokalnego w osi ulic Okrzei - Karowej przekreślałoby szansę na ograniczenie dopływu ruchu do centrum Pragi, odciążenie ul. Okrzei, Kłopotowskiego, Paniańskiej, Sierakowskiego i zmianę charakteru tych ulic. Prowadziłoby także do znacznego obciążenia ruchem węzła ulic Kłopotowskiego/ Paniańska/ Okrzei/ Wybrzeże Szczecińskie/ most lokalny, tworząc lokalne ograniczenie przepustowości układu drogowego. Utrudniłoby także odciążenie z ruchu rejonu pl. Wileńskiego (presja od strony ul. Radzymińskiej) oraz ul. Targowej (wzrost ruchu o 8-15%).



RYS. 37 PROGNOZA RUCHU NA MÓŚCIE W OSI OKRZEI - KAROWA - Z POWIĄZANIEM Z WISŁOSTRADĄ.



RYS. 36 PROGNOZA RUCHU NA MÓŚCIE W OSI KAROWA - OKRZEI, BEZ POWIĄZANIA Z WISŁOSTRADĄ.



RYS. 38 MOST W OSI KAROWA - OKRZEI, PRZYRÓST RUCHU PRZY POWIĄZANIU Z WISŁOSTRADĄ.

(kolor czerwony wzrost ruchu, zielony spadek)

FUNKCJONOWANIE WYBRANYCH ELEMENTÓW CIĄGU



Po uruchomieniu Trasy Świętokrzyskiej (bez wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej) przy założeniu utrzymania obecnego standardu Wybrzeża Helskiego i skrzyżowań, wprowadzeniu wzbudzonej sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych w rejonie m. Śląsko- Dąbrowskiego oraz osłabieniu roli ulic Kłopotowskiego i Okrzei, warunki ruchu nie ulegną zasadniczej zmianie. Będzie to wynikać z nadal silnego zapotrzebowania na obsługę powiązań północ-południe oraz dużego udziału ruchu samochodów ciężarowych, w tym z przyczepami i naczepami. Czas przejazdu odcinka od m. Gdańskiego do m. Świętokrzyskiego wyniesie ok. 7 minut (w przypadku realizacji zabudowy w Porcie Praskim wydłuży się o kolejne 20 sekund). Ze względu na odtworzenie układu drogowego w rejonie pl. Wileńskiego i Targowej (po zakończeniu budowy II linii metra) nastąpi poprawa warunków ruchu na ul. Ratuszowej i jej skrzyżowaniu z Wybrzeżem Helskim.

Wynik symulacji ruchu w godzinie szczytu porannego przedstawiono na filmach: **Film 1** - bez zabudowy Portu Praskiego, **Film 2** - z zabudową Portu Praskiego.

Po uruchomieniu wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej (wraz z planowaną zabudową w Porcie Praskim), w związku z prognozowanym zmniejszeniem natężeń ruchu, także ciężarowego, zaproponowano znaczące zmiany w organizacji ruchu, na Wybrzeżu Helskim (1x2) i na skrzyżowaniach. Warunki ruchu ulegną zdecydowanej poprawie, czas przejazdu od m. Gdańskiego do m. Świętokrzyskiego skróci się do ok. 3,5 minuty.

Wynik symulacji ruchu w godzinie szczytu porannego przedstawiono na **Filmie 3**.

SKRZYŻOWANIE WYBRZEŻE HELSKIE/ RATUSZOWA

- likwidacja jednego pasa do jazdy na wprost w kierunku północnym oraz pozostawienie wydzielonego skrętu w prawo w ul. Ratuszową,
- wprowadzenie przejść dla pieszych z przejazdami dla rowerów na wszystkich wlotach,
- wlot ul. Ratuszowej bez zmian, z założeniem rozdzielania w programie sygnalizacji wyjazdu z ul. Ratuszowej w lewo i ruchu pieszych i rowerzystów na południowym wlocie Wybrzeża Helskiego

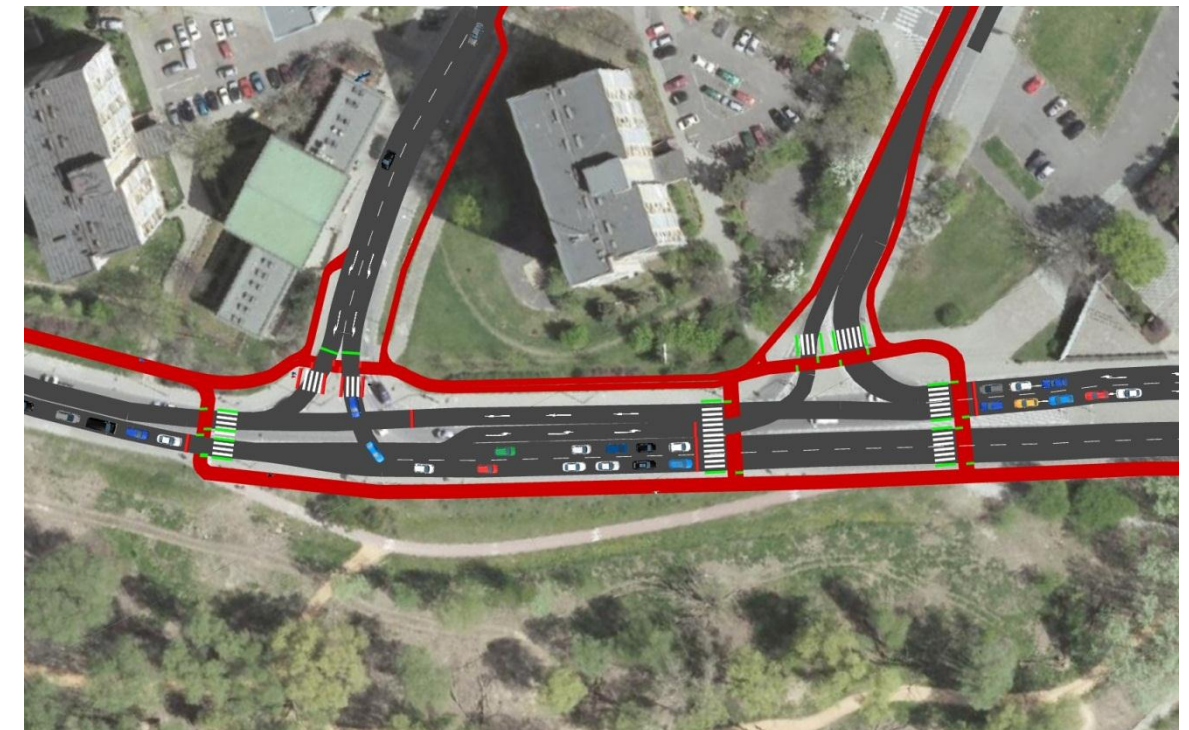
PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH

Zakłada się funkcjonowanie dwóch przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych (z azylami) na odcinkach między skrzyżowaniami: pomiędzy ul. Ratuszową a al. Solidarności i pod m. Śląsko-Dąbrowskim na zawężeniu odcinka ulicy do przekroju 1x2.

SKRZYŻOWANIE WYBRZEŻE HELSKIE/ KŁOPOTOWSKIEGO/OKRZEI

- skrzyżowanie z ul. Okrzei (wlot południowy) 2 pasy: na wprost i w prawo,
- skrzyżowanie z ul. Kłopotowskiego (wlot północny): 3 pasy: 2 na wprost i jeden w lewo,
- wlot ul. Kłopotowskiego: 2 pasy: w prawo i w lewo,
- wylot ul. Okrzei - korekta geometryczna wylotu (zbliżenie do kąta prostego) z wprowadzeniem sterowania ruchem na przejściu dla pieszych,
- dwa dodatkowe przejścia dla pieszych przez Wybrzeże Helskie przy skrzyżowaniu z ul. Okrzei,
- uzupełnienie przejść dla pieszych przejazdami rowerowymi.

Założono, że wjazd w lewo z ul. Kłopotowskiego będzie wykorzystywać powierzchnię akumulacji przed skrzyżowaniem z ul. Okrzei (wystarczająca dla zakumulowania grupy pojazdów skręcających w jednym cyklu sygnalizacji świetlnej - cykl 110 sek.)



RYS. 39 UKŁAD SKRZYŻOWAŃ WYBRZEŻE HELSKIE/ OKRZEI/ KŁOPOTOWSKIEGO.



RYS. 40 SKRZYŻOWANIE WYBRZEŻE HELSKIE/ RATUSZOWA.



RYS. 41 DODATKOWE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH W OSI PARKU PRASKIEGO.

Filmy z symulacją na płycie CD.

REKOMENDACJE ZMIAN W DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH



RYS. 42 SUIKZP - UKŁAD DROGOWO-ULICZNY - KIERUNKI ROZWOJU.



RYS. 43 REKOMENDOWANE ZMIANY.

ZGODNOŚĆ WNIOSKÓW STUDIUM Z DOKUMENTAMI PLANISTYCZNYMI

Strategia Transportowa

Wnioski ze Studium są w pełni zgodne ze Strategią Transportową Warszawy i skierowane są na podnoszenie tadu przestrzennego oraz wizerunku i prestiżu miasta. Odnoszą się do:

- ✓ przywrócenia ulicom tradycyjnych funkcji miejskich, które oprócz obsługi ruchu samochodowego powinny pełnić funkcje społeczne, kulturowe i estetyczne,
- ✓ poprawy jakości przestrzeni miejskiej z ulicami/placami wolnymi od uciążliwości ruchu samochodowego (lub z ograniczonymi uciążliwościami) oraz z urządzeniami dla ruchu pieszego i rowerowego,
- ✓ zbliżenia miasta do Wisły, poprzez ograniczenie barier, jakie dla wykorzystywania Wisły tworzy układ drogowy.

W przedstawionej koncepcji realizację powyższych celów osiągnięto poprzez:

- ✓ ograniczenie penetracji obszaru przez samochody osobowe i ciężarowe,
- ✓ ograniczanie do minimum działań inwestycyjnych w zakresie układu drogowego, mogących doprowadzić do zwiększenia przepustowości ulic,
- ✓ zapewnienie wysokiej dostępności obszaru transportem zbiorowym,
- ✓ rozwój infrastruktury rowerowej (trasy rowerowe, parkingi),
- ✓ zapewnienie wysokiej dostępności obszaru dla pieszych,
- ✓ uporządkowanie i limitowanie liczby miejsc parkingowych w pasach drogowych ulic (także eliminacja parkowania niezgodnego z przepisami),
- ✓ uporządkowanie parkowania w rejonie Miejskiego Ogrodu Zoologicznego.

SUIKZP

Koncepcja jest zgodna ze SUIKZP, które wskazuje na konieczność zapewnienia dostępu publicznego do rzeki Wisły, wytworzenia centrum miasta po stronie praskiej oraz powiązanie lewo i prawobrzeżnego centrum miasta poprzez połączenia mostowe o charakterze pieszo-rowerowym, a także inne formy jak np. połączenia wodne (prom, tramwaj wodny, statek wycieczkowy).

Jest także zgodna ze SUIKZP, jeśli chodzi o zasadnicze założenie dla tego rejonu tj. wytworzenie ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej w powiązaniu z: wykształceniem układu ulic zbiorczych i lokalnych w centrum Pragi służących bezpośredniej obsłudze przyległego zagospodarowania, promowaniem na ulicach ruchu pieszego i rowerowego, wprowadzaniem ograniczeń dla samochodów (osobowych i zwłaszcza, ciężarowych) ze stosowaniem priorytetu dla obsługi obszaru transportem zbiorowym (gęstość sieci i przystanków z odległością dojścia pieszego do przystanków nie większej niż 300 metrów).

ZMIANY DOT. SUIKZP

- ✓ Rezygnacji z budowy Traktu Nadwiślańskiego (na odcinku Trasa AK - Obwodnica Śródmiejska) z pozostawieniem możliwości wytworzenia ulicy lub układu ulic lokalnych służących do obsługi terenów rozwojowych (do rozstrzygnięcia na poziomie planów miejscowych).
- ✓ Obniżenia klasy funkcjonalnej ulic Wybrzeże Helmskie i Wybrzeże Szczecińskie z klasy głównej (G) do zbiorczej (Z).
- ✓ Obniżenie klasy funkcjonalnej ulicy Wał Miedzeszyński na odcinku m. Poniatowskiego - m. Łazienkowski do Z i na odcinku m. Łazienkowski - m. Siekierkowski do G (ewentualnie)
- ✓ Obniżenia klasy funkcjonalnej ul. Jagiellońskiej (na odcinku Trasa AK - rondo Starzyńskiego) z klasy głównej ruchu przyspieszonego (GP) do głównej (G).
- ✓ Utrzymania klasy zbiorczej (Z) dla ul. Jagiellońskiej, na odcinku rondo Starzyńskiego - al. Solidarności.
- ✓ Utrzymania lokalnego charakteru ulic Kłopotowskiego i Panieńskiej (klasa L).
- ✓ Rezygnacji z budowy tunelu w ciągu ul. Nowo-Jagiellońskiej.

PLANY MIEJSCOWE

W stosunku do planów miejscowych zaproponowano następujące zmiany:

M.p.z.p Obszaru Nowa Praga II

- ✓ Ulica Wybrzeże Helskie - obniżenie klasy z G do Z oraz rezygnacja z prowadzenia stałej komunikacji autobusowej (dopuszczona linii okresowa).
- ✓ Zmiana przeznaczenia terenu położonego w północno-wschodnim narożniku MOZ, oznaczonym na rysunku planu jako 3.U (usługi biurowe, handlu, gastronomii) na kubaturowy parking publiczny z funkcjami P+R z obsługą komunikacyjną od strony ul. Jagiellońskiej.

M.p.z.p Praga Centrum

- ✓ Obniżenie klasy ul. Wybrzeże Szczecińskie z głównej (G) do zbiorczej (Z) z przekrojem nie większym niż 2 jezdnie po 2 pasy.
- ✓ Obniżenie klasy ulic Kłopotowskiego i Panieńskiej ze zbiorczej (Z) do lokalnej (L).
- ✓ Zaślepienie ul. Kłopotowskiego, od strony ul. Wybrzeże Szczecińskie i zakończenie jej placem przed budynkiem USC, pod warunkiem znacznego ograniczenia roli ul. Kłopotowskiego.
- ✓ Rezygnacja z budowy tunelu w ul. Nowo-Jagiellońskiej pod terenami oznaczonymi na rysunku planu jako b5.1, b6.1, b7.1 (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej z usługami) oraz pod ulicami: Al. Solidarności, Kłopotowskiego, Okrzei i Floriańską.
- ✓ Rezygnacja z budowy mostu lokalnego w osi ul. Okrzei - Karowa, ew. budowa mostu pieszo-rowerowego.

M.p.z.p Port Praski (projekt)

- ✓ Obniżenie klasy ul. Wybrzeże Szczecińskie z głównej (G) do zbiorczej (Z) z przekrojem nie większym niż 2 jezdnie po 2 pasy oraz rezygnacja z ustalenia przebiegu ścieżki rowerowej na rzecz zapisu zobowiązującego do zorganizowania ruchu rowerowego w ulicy.
- ✓ Ulice Sokola/Trasa Świętokrzyska - uzupełnienie projektu planu o przystanki autobusowe w rejonie stacji metra Stadion Narodowy oraz wprowadzenie przejść naziemnych (w uzupełnieniu do przejść podziemnych).
- ✓ Wprowadzenie ul. Nowo-Jagiellońskiej w klasie ulicy zbiorczej (Z) o przekroju 1 jezdnie z dwoma pasami ruchu, na odcinku pomiędzy ul. Okrzei a skrzyżowaniem z ulicami Jagiellońską i Marcinkowskiego wraz z wprowadzeniem skrzyżowania w poziomie terenu z ul. Okrzei i ulicą lokalną (określoną jako 2KDL w m.p.z.p. Praga Centrum). Na pozostałym odcinku ul. Nowo-Jagiellońska zgodnie z projektem m.p.z.p. Portu Praskiego pozostałaby w klasie ulicy zbiorczej (Z) o przekroju 2 jezdnie po 2 pasy ruchu (odcinek od skrzyżowania z ul. Marcinkowskiego i ul. Jagiellońską do Trasy Świętokrzyskiej).
- ✓ Ulica Jagiellońska - na południe od al. Solidarności rezygnacja z ustalenia przebiegu ścieżki rowerowej na rzecz zapisu zobowiązującego do zorganizowania ruchu rowerowego w ulicy oraz rezygnacja z miejsc postojowych na chodnikach w rejonach wskazanych na rysunku.
- ✓ Ulica Sierakowskiego - (w projekcie planu przedłużona i połączona z ul. Nowo-Jagiellońską na wysokości Kępczej) - rezygnacja z ustalenia przebiegu ścieżki rowerowej na rzecz zapisu zobowiązującego do zorganizowania ruchu rowerowego w ulicy.

Nowa Praga (Praga Północ) - projekt

Ul. Nowo- Jagiellońska - zrezygnować z nowego przebiegu ulicy zbiorczej, na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową a al. Solidarności i utrzymać dotychczasowy przebieg ul. Jagiellońskiej w całości w poziomie terenu ze skrzyżowaniem z al. Solidarności.

Stadion Narodowy - projekt

Rezygnacja z zapisu dotyczącego kładek łączących Stadion Narodowy z Wisłą.

PODSUMOWANIE

WNIOSKI ZE „STUDIUM ZASPOKOJENIA POTRZEB RUCHU PIESZEGO ORAZ TRANSPORTU PUBLICZNEGO W ZWIĄZKU Z REWITALIZACJĄ NABRZEŻY WISŁY”

DO POWSTANIA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ

- **Utrzymanie dotychczasowego standardu przekroju Wybrzeża Helskiego i Wybrzeża Szczecińskiego** (do czasu uruchomienia wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej) z dwoma pasami ruchu w kierunku północnym. Wobec braku alternatywy trasa ta musi służyć obsłudze ruchu międzydzielnicowego. Rozbudowa jej przekroju i skrzyżowań jest jednak niewskazana, ponieważ w dłuższej perspektywie rola tej ulicy na odcinku od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego powinna być osłabiona i ograniczona zasadniczo do zbierająco-rozprowadzającej ruch związany z zagospodarowaniem funkcjonującym w jej otoczeniu.
- **Usprawnienie obsługi ruchu rowerowego**, głównie poprzez wyznaczenie drogi dla rowerów po stronie wschodniej Wybrzeża Helskiego od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego (o pełnym standardzie), z powiązaniem z m. Śląsko-Dąbrowskim oraz poprawieniem powiązania z trasą rowerową po stronie zachodniej (na południe od ul. Kłopotowskiego) i wyznaczeniem przejazdu rowerowego na wschodnim wlocie m. Świętokrzyskiego. Należy rozważyć możliwość budowy wydzielonej drogi dla rowerów (ew. drogi dla pieszych i rowerów C13|C16) po stronie zachodniej, w zależności od dostępnego miejsca i z uwzględnieniem poziomu zwiększenia kosztów planowanych prac przeciwpowodziowych.
- **Zabezpieczenie przejścia dla pieszych pod m. Śląsko-Dąbrowskim** (za pomocą wzbudzonej sygnalizacji świetlnej (z dodaniem przejazdu rowerowego).
- **Wprowadzenie skrzyżowania al. Solidarności i ul. Jagiellońskiej, sterowanego sygnalizacją świetlną z pełnym układem przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych.** Rozwiązanie takie jest możliwe w związku z uruchomieniem II linii metra i osłabieniem funkcji trasy tramwajowo-autobusowej wzdłuż al. Solidarności. Należy rozważyć wprowadzenie przejazdu autobusów ZTM na wprost wzdłuż ul. Jagiellońskiej.
- Przekształcenie ul. Jagiellońskiej (na południe od al. Solidarności) z uporządkowaniem parkowania i wyznaczeniem obustronnych pasów dla rowerów.

WRAZ Z POWSTANIEM TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ

- Po uruchomieniu Trasy Świętokrzyskiej (na odcinku co najmniej do ul. Targowej) **rekomendowane ograniczenie roli ulic Kłopotowskiego i Okrzei.** W obecnym kształcie układu drogowego, w zbyt dużym stopniu są one wykorzystywane do wykonywania przejazdów tranzytowych w stosunku do centralnego obszaru Pragi. Wymaga to zredukowania liczby pasów ruchu do jednego w każdym kierunku.
- Ograniczenie liczby pasów ruchu sprzyjać będzie uspokojeniu ruchu oraz stworzy możliwość zorganizowania kontrapasów rowerowych (na obu ulicach dwukierunkowy ruch rowerowy). Na obu ulicach należy przewidywać co najmniej jednostronny pas do parkowania równoległego.
- Zastąpienie skrzyżowania z sygnalizacją świetlną Okrzei/Sierakowskiego i Kłopotowskiego/Sierakowskiego skrzyżowaniami równorzędnymi lub mini rondami.

WRAZ Z POWSTANIEM WSCHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ (CO NAJMNIEJ ODC. WĘZEL ŻABA - TRASA ŚWIĘTOKRZYSKA)

- Obwodnica Śródmiejska wywoła zdecydowane zmiany w rozkładzie przestrzennym ruchu i ułatwi ograniczenie funkcji ul. Wybrzeże Helskie. W związku z tym **rekomenduje się ograniczenie funkcji ul. Wybrzeże Helskie i jej przekroju do standardu 1x2 na odcinku od m. Gdańskiego do ul. Kłopotowskiego.**
- **Wprowadzenie ograniczenia ruchu ciężarowego na całym odcinku od m. Gdańskiego do m. Świętokrzyskiego (3,5 T).**

- Zorganizowanie pełnego układu przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach z ul. Ratuszową i Kłopotowskiego/Okrzei.
- Zastąpienie sterowanego sygnalizacją świetlną przejścia dla pieszych pod m. Śląsko-Dąbrowskim przejściem z azylem dla pieszych i wprowadzenie dodatkowego przejścia dla pieszych (z azylem) łączącego Park Praski z Wisłą (na odcinku pomiędzy ul. Ratuszową i m. Śląsko-Dąbrowskim).
- Wprowadzenie stałego pasa do parkowania równoległego na Wybrzeżu Helskim na odcinku pomiędzy m. Gdańskim i ul. Ratuszową oraz zatok parkingowych pomiędzy ul. Kłopotowskiego i ul. Ratuszową.
- **Wprowadzenie uspokojenia ruchu na ul. Ratuszowej** (odc. Jagiellońska - Wybrzeże Helskie), z przekrojem 1x2 i zwężonymi pasami ruchu (2 x 3,0 m) z dodaniem linii bocznych wyznaczających zwężone obustronne pasy dla ruchu rowerowego. Wskazana także korekta zasad parkowania - zastąpienie parkowania na chodnikach, parkowaniem w wyznaczonych zatokach postojowych, z wyznaczeniem miejsc do postoju czasowego (podwożenie).

WRAZ Z POWSTANIEM ZABUDOWY PORTU PRASKIEGO

- Planowana intensywna zabudowa rejonu Portu Praskiego wymaga zapewnienia obsługi od strony Trasy Świętokrzyskiej (skrzyżowania z ul. Sokołą i Nowo-Jagiellońską), ul. Nowo-Jagiellońskiej oraz częściowo od ul. Okrzei.
- Wymaga to wytworzenia przebiegu ulicy Nowo-Jagiellońskiej na południe od ul. Kłopotowskiego (częściowo dwujezdniowej) i ew. powrót do drugiego pasa ul. Okrzei (na odcinku Wybrzeże Helskie - Nowo-Jagiellońska) z wykorzystaniem pasa do parkowania i z założeniem kliku powiązań z układem ulic lokalnych terenu Portu Praskiego.

REKOMENDACJE DOTYCZĄCE WAŁU MIEDZESZYŃSKIEGO:

- na odcinku m. Świętokrzyski - m. Łazienkowski utrzymanie przekroju 2x2, po powstaniu wschodniego odcinka Obwodnicy obniżenie klasy do Z (utrzymanie dostępności ulicy);
- na odcinku m. Łazienkowski - m. Siekierkowski utrzymanie przekroju 2x3 wraz z dostępnością ulicy charakterystyczną dla ulicy GP (ew. G);
- wprowadzenie lub modernizacja powiązań pieszych i rowerowych zwłaszcza na: skrzyżowaniu z **północną łącznicą m. Poniatowskiego** wraz z dodaniem przejścia i przejazdu rowerowego po południowej stronie i ze zróżnicowaniem programu sygnalizacji w dostosowaniu do popytu pieszych i rowerzystów; przedłużeniu **ul. Krynicznej** - modernizacja tunelu; skrzyżowaniu z **ul. Zwycięzców** - pełny układ przejść i przejazdów; na przedłużeniu **ul. Obrońców** - wprowadzenie bezkolizyjnego przejścia i przejazdu rowerowego (przejście i przejazd dołem);
- uzupełnienie nieciągłości tras rowerowych po stronie zachodniej do ul. Wersalskiej
- wariantowe rozwiązanie ruchu rowerowego na południe od ul. Wersalskiej do rejonu m. Siekierkowskiego.

UWAGI DODATKOWE

- Rekomenduje się odstąpienie od planów budowy Traktu Nadwiślańskiego, jako trasy drogowej wprowadzającej ruch z północnych obszarów Warszawy w rejon m. Gdańskiego i ciągu ul. Wybrzeże Helskie - Wybrzeże Szczecińskie (niezbędna zmiana w SUIKZP).
- Rekomenduje się zmniejszenie funkcji ul. Jagiellońskiej z GP do G w celu przeciwdziałania zachęcaniu do przenikania ruchu samochodowego z północnych obszarów Warszawy w rejon m. Gdańskiego i ul. Wybrzeże Helskie (niezbędna zmiana SUIKZP).
- Rekomenduje się odstąpienie od planów budowy tunelu w ciągu ul. Nowo-Jagiellońskiej i wytworzenie siatki ulic wyłącznie na powierzchni terenu w oparciu o istniejący ciąg ul. Jagiellońskiej i planowany Nowo-Jagiellońskiej (niezbędna zmiana w SUIKZP i MPZP).
- Rekomenduje się odstąpienie od planów budowy mostu lokalnego w osi ulic Okrzei - Karowa (ew. pozostawienie w tej lokalizacji mostu pieszo-rowerowego).
- Rekomenduje się zmianę klasyfikacji ul. Wybrzeże Helskie z G do Z na odcinku od m. Gdańskiego do Trasy Świętokrzyskiej (ew. do ul. Kłopotowskiego) dla podkreślenia zmiany charakteru ulicy i przeniesienia funkcji głównych na ciąg: Trasa Świętokrzyska i wschodni odcinek Obwodnicy Śródmiejskiej.
- Rekomenduje się zachowanie skrzyżowania ul. Wybrzeże Helskie - Ratuszowa. Ew. zaślepienie ul. Ratuszowej wg propozycji zawartej w mpzp, mogłoby nastąpić w przypadku decyzji i budowie placu z tunelem dla Wybrzeża Helskiego lub decyzji o budowie (rekomendowane) przeprawy pieszo-rowerowej przez Wisłę w osi ul. Ratuszowej.
- Rekomenduje się zachowanie obecnego układu skrzyżowań ulic Kłopotowskiego i Okrzei z Wybrzeżem Helskim. Ew. korekta wg propozycji zawartej w mpzp, mogłaby nastąpić po osłabieniu funkcji ulic (natężenia ruchu): Kłopotowskiego, Okrzei, Wybrzeże Helskie i w momencie podjęcia decyzji o wykształceniu placu przed USC.
- Rekomenduje się odsunięcie innych inwestycji w układzie drogowym (np. ul. Tysiąclecia) na okres po wybudowaniu wschodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej.