



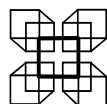
MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA

**ZAŁOŻENIA DO PRZEKSZTAŁCEŃ
UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO
W CENTRUM WARSZAWY**

Wykonawca:

Biuro Planowania Rozwoju Warszawy Spółka Akcyjna

Umowa Nr: BD/B-I-2-5/B/U-009/14 z dnia 15.09.2014 r.



WARSZAWA, grudzień 2014 r.

**Biuro Planowania Rozwoju Warszawy
Spółka Akcyjna**

**ZAŁOŻENIA DO PRZEKSZTAŁCENÍ
UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO
W CENTRUM WARSZAWY**

Zamawiający: **Miasto Stołeczne Warszawa**
Pl. Bankowy 3/5
00-950 Warszawa

Umowa nr: **BD/B-I-2-5/B/U-009/14 z dnia 15.09.2014 r.**

Symbol opracowania: **T-PŁ-5/2014**

Autorzy:	mgr inż. Sławomir Monkiewicz mgr inż. arch. Wincenty Jan Rutkiewicz mgr inż. Marek Samoder Jacek Hoch Jolanta Wagner	
Prezes Zarządu	mgr inż. Marek Roszkowski	

Warszawa, grudzień 2014 r.

SPIS TREŚCI

MOTTO	4
1 WSTĘP	5
1.1 CEL OPRACOWANIA	5
1.2 ZAKRES OBSZAROWY	5
1.3 ZAKRES CZASOWY	6
2 ANALIZA STRUKTURY OBSZARU	7
2.1 RELACJE DO STRUKTURY MIASTA	7
2.2 RELACJE DO STRUKTURY CENTRUM	8
2.3 WĘZŁOWE REJONY I PROBLEMY CIĄGU ANDERSA – MARSZAŁKOWSKA	12
2.4 PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA ZRCW	15
2.5 PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA WRCW	16
3 OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA OBSZARU CENTRUM W STANIE ISTNIEJĄCYM	19
3.1 KOMUNIKACJA ZBIOROWA	19
3.2 RUCH PIESZY	20
3.3 RUCH ROWEROWY	21
3.4 RUCH SAMOCHODOWY	22
3.5 BILANS PARKINGOWY DLA MIESZKAŃCÓW	22
4 KONCEPCJA PRZEKSZTAŁCEŃ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO CENTRUM WARSZAWY	27
4.1 ZASADY OGÓLNE	27
4.1.1 Klasyfikacja ulic	27
4.1.2 Strefa ruchu uspokojonego 30 km/h	28
4.1.3 Ruch pieszy	28
4.1.4 Ruch rowerowy	28
4.1.5 Transport zbiorowy	29
4.1.6 Zasady funkcjonowania sieci ulicznej dla ruchu samochodowego	29
4.1.7 Parkowanie pojazdów	30
5 KONCEPCJA PRZEKSZTAŁCEŃ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO CENTRUM WARSZAWY - ROZWIĄZANIA GŁÓWNYCH CIĄGÓW	31
5.1 MARSZAŁKOWSKA - ANDERSA	31
5.1.1 Rozwiązania	31
5.1.2 Skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich oraz rejon stacji metra Centrum	32

5.2	AL. JEROZOLIMSKIE	33
5.2.1	Rozwiązania.....	33
5.3	UL. CHAŁUBIŃSKIEGO - AL. JANA PAWŁA II (odc. Wspólna - Twarda).....	34
5.3.1	Rozwiązania.....	34
5.4	UL. ŚWIĘTOKRZYSKA	35
5.4.1	Rozwiązania.....	35
5.5	UL. NOWY ŚWIAT - KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE.....	35
5.5.1	Rozwiązania.....	35
5.6	UL. KRÓLEWSKA	36
5.6.1	Rozwiązania.....	36
5.7	UL. E. PLATER	36
5.7.1	Rozwiązania.....	36
5.8	OBSZAR UL. KRÓLEWSKA – KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE – NOWY ŚWIAT – AL. JEROZOLIMSKIE - MARSZAŁKOWSKA.....	36
5.8.1	Zasady ogólne	36
6	PROPOZYCJE ETAPOWANIA PRZEKSZTAŁCENÍ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO CENTRUM WARSZAWY	38
6.1	PIERWSZA KOLEJNOŚĆ – ETAP DO ROKU 2020.....	38
6.2	ETAP 2020 - 2025	38
6.3	ETAP PO ROKU 2025	39

SPIS TABEL

Tabela nr 1.	Charakterystyka rejonów centrum	11
Tabela nr 2.	Odległości między przejściami dla pieszych na głównych ciągach centrum.	20
Tabela nr 3.	Szacunkowy bilans miejsc parkingowych dla mieszkańców	26

SPIS SCHEMATÓW

Schemat nr 1.	Zakres obszarowy opracowania	5
Schemat nr 2.	Obszar opracowania na tle centrum Warszawy	9
Schemat nr 3.	Zakres terytorialny obrębów	23
Schemat nr 4.	Klasyfikacja ulic według SUiKZP	27

SPIS RYSUNKÓW

1. Centrum Warszawy – stan istniejący październik 2014 (skala 1:2500)
rysunek poza tekstem
2. Centrum Warszawy - koncepcja przekształceń (skala 1:2500)
rysunek poza tekstem
3. Centrum Warszawy - koncepcja z wariantem 2 dla ul. Marszałkowskiej (skala 1:2500)

MOTTO

MIASTA DLA LUDZI

„W miastach pełnych życia, bezpiecznych, zrównoważonych i zdrowych warunkiem wstępnym dla miejskiego funkcjonowania są dobre warunki do chodzenia”

[Miasta dla ludzi – Jan Gehl, Wyd. RAM 2014]

MIASTO JAKO MIEJSCE SPOTKAŃ

„Lepsze warunki dla rowerzystów zachęcają więcej osób do wyboru roweru jako środka transportu, jednak poprzez poprawę warunków ruchu dla pieszych nie tylko zwiększamy ich liczbę, ale – co najważniejsze – wzmacniamy życie miasta. Dlatego powinniśmy wznieść się w dyskusji ponad poziom problemów komunikacyjnych i analizować znacznie szerszy i istotniejszy zakres zagadnień dotyczących warunków życia i rozwiązań dla ludzi w mieście”

[Miasta dla ludzi – Jan Gehl, Wyd. RAM 2014]

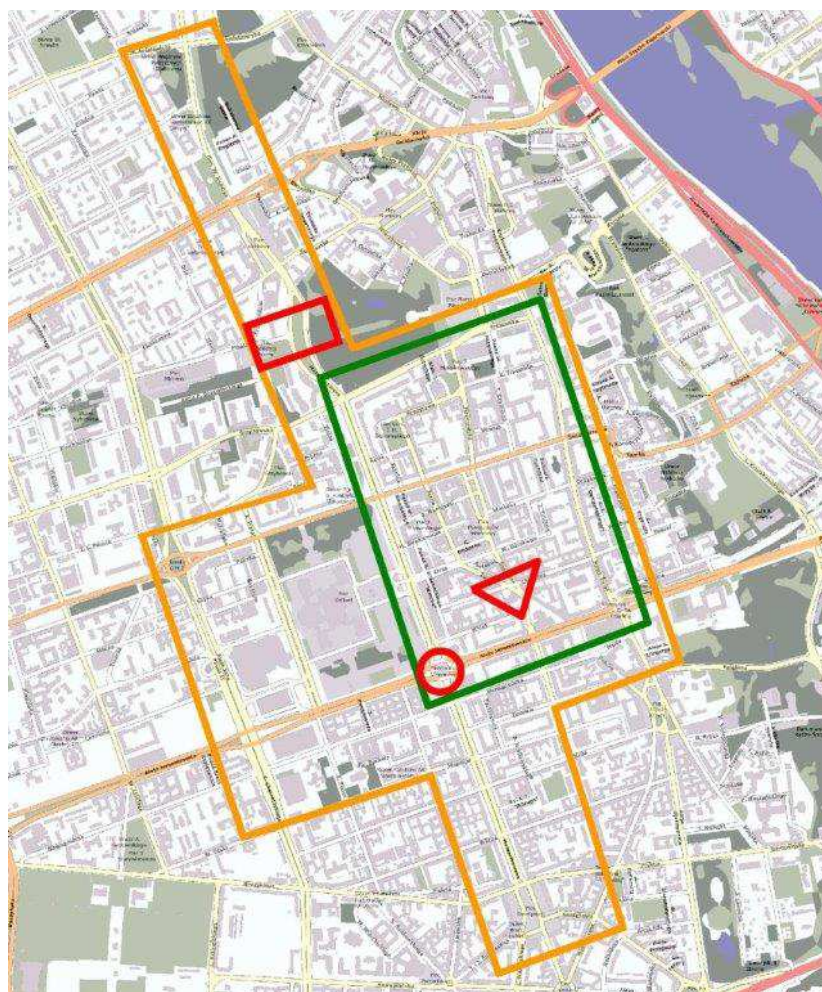
1 WSTĘP

1.1 CEL OPRACOWANIA

Określenie założeń i zakresu przekształceń układu komunikacyjnego w centrum Warszawy, służących poprawie jego walorów użytkowych dla użytkowników niezmotoryzowanych oraz poprawie jakości przestrzeni publicznych.

1.2 ZAKRES OBSZAROWY

Opracowanie obejmuje obszar ograniczony ulicami: Anielewicza, Andersa, Królewską, Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Żurawią, Kruczą, Piękną, Poznańską, Wspólną, Chałubińskiego, Al. Jana Pawła II, Twardą (obszar oznaczony kolorem pomarańczowym na schemacie nr 1).



Schemat nr 1 Zakres obszarowy opracowania

1.3 ZAKRES CZASOWY

Opracowanie dotyczy stanu istniejącego (październik 2014) oraz rozwiązań przyszłościowych z wydzieleniem etapu do roku 2020 oraz po roku 2020.

2 ANALIZA STRUKTURY OBSZARU

2.1 RELACJE DO STRUKTURY MIASTA

Wyznaczone granice analizy obejmują ponad 200 ha terenów w rejonie skrzyżowania głównych osi komunikacyjnych centrum Warszawy:

- pas terenów po obu stronach ciągu N-S ulic Marszałkowska-Andersa - na odcinku ponad 3,5 km od pl. Konstytucji do ul. Anielewicza,
- tereny pomiędzy poprzecznymi osiami W-Z Al. Jerozolimskich i ul. Świętokrzyskiej - na odcinku ponad 1,5 km od Traktu Królewskiego do ciągu Chałubińskiego-Jana Pawła II, ze znacznym „marginesem”, sięgającym na północy do ul. Twardej i Królewskiej, a na południu - do ul. Wspólnej i Żurawiej.

Granice te obejmują rejony aktualnie prowadzonych prac planistycznych i miejsca aktualnie rozwiązywanych problemów komunikacyjnych centrum miasta, jednak tak wyznaczony obszar nie stanowi czytelnej jednostki struktury miejskiej, nie może też być identyfikowany z całym centrum Warszawy. Poza tym obszarem pozostają w szczególności zasadnicze rejony odtworzonej po wojnie i historycznie najstarszej części Warszawy wzdłuż Traktu Królewskiego, nie obejmuje też całości Grzybowa, Mirowa czy całości południowego rejonu centrum - tzn. reprezentacyjnego centrum władz państwowych i symboliki narodowej, turystyki i istotnych części nowego centrum biurowo-usługowego.

Struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru ukształtowana została w latach powojennej odbudowy, gdy jako szkielet centrum przyjęto przedwojenny, anachroniczny układ ulic (z modyfikacją tras N-S i W-Z oraz rejonów MDM i Muranowa). W latach 60-tych i 70-tych utrwalony został podział centrum Warszawy na chroniony układ „Ściany Wschodniej” i ekstensywnego zagospodarowania między ul. Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim i Al. Jerozolimskimi, oraz „rozwojowy” Zachodni Rejon Centrum Warszawy (ZRCW) na zachód od ul. Marszałkowskiej, gdzie dopuszczono lokalizację „nowoczesnych” wieżowców. Zasady i układ skrojony dla epoki przedmotoryzacyjnej i ubogich usług miasta przemysłowego potwierdzano w kolejnych planach ogólnych.

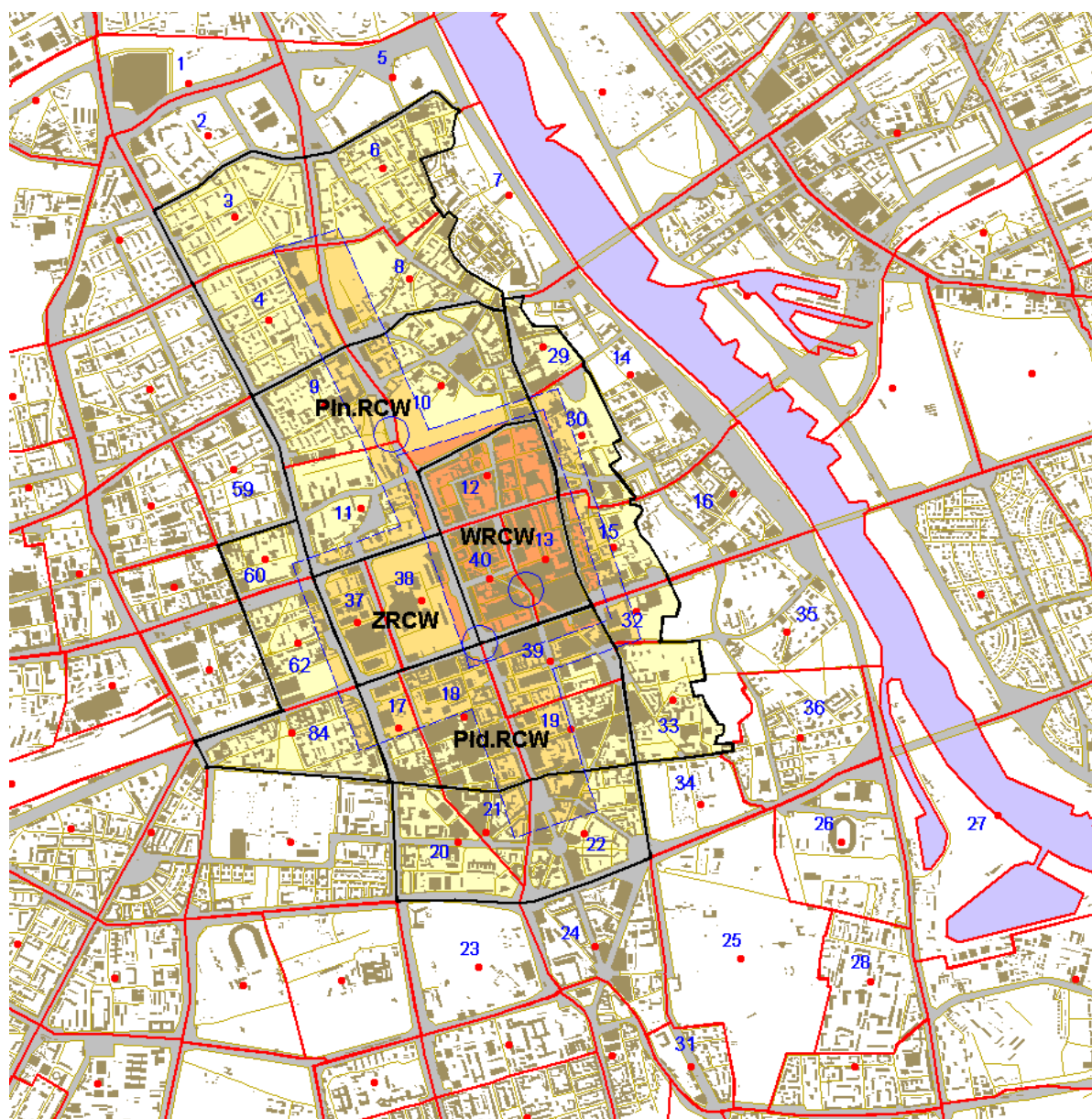
Dzisiejsze plany centrum także dopuszczają jedynie niewielkie uzupełnienia zabudowy dla chronionego układu części wschodniej, a wobec braku realnych przekształceń otoczenia PKiN „zamrożona” została funkcjonalna pustka Placu Defilad. Od prawie dwudziestu lat wielkie obiekty biurowo-usługowe lokują się więc bezplanowo poza obszarem przeznaczonym dla ścisłego centrum (ul. Grzybowska, Jana Pawła II, Prosta). Dla społecznych i ekonomicznych realiów kształtowania współczesnego centrum zasadnicze znaczenie ma też proces rozpraszania zabudowy mieszkaniowej na ogromnym obszarze ponad 500 km² Warszawy i powstawania centrów handlowych i dużych koncentracji biurowo-usługowych na tanich terenach porolnych i przemysłowych bliższych i dalszych peryferii - wbrew planowanej strukturze i logice układu komunikacyjnego miasta.

Przyjęte zasady kształtowania miasta przez ekstensywną zabudowę na rzadkiej siatce ulic powodują nierozwiązywalne problemy komunikacyjne, kumulujące się w centrum. Procesy rozpraszania zespołów usługowych i biurowych na obrzeża centrum i peryferia zasadniczo obniżają atrakcyjność i konkurencyjność analizowanego obszaru, zwłaszcza, że wyłączone z analiz reprezentacyjne centrum władz państwowych i symboliki narodowej oraz główny zespół historycznych atrakcji turystycznych.

2.2 RELACJE DO STRUKTURY CENTRUM

Na podstawie przeprowadzanych w 2005 r. analiz BPRW S.A., szacunkowo oceniać można liczbę ludności zamieszkującej wschodni rejon centrum między ul. Marszałkowską, Królewską, Traktem Królewskim i Al. Jerozolimskimi (umownie - WRCW) na ok. 9 tys. mieszkańców. W obliczeniach tzw. chłonności terenów w SUIKZP przyjmowano wówczas, że wielkość ta może wzrosnąć do 2025 r. nie więcej niż o 10 %. Aktualną ilość miejsc pracy dla tego rejonu oceniano na ok. 25 tys., a w SUIKZP przewidywano jej spadek do 2025 r. o ok. 1 tys. zatrudnionych. Dla otoczenia PKiN między ul. Chałubińskiego, Jana Pawła II, Świętokrzyską, Marszałkowską i Al. Jerozolimskimi (ZRCW) odpowiednie oszacowania wynosiły: ok. 2 tys. mieszkańców w 2005 r. i ponad 5 tys. mieszkańców w roku 2025, oraz ok. 10 tys. miejsc pracy w 2005 r. i wzrost liczby zatrudnionych do ok. 14 tys. w roku 2025. Przytoczone dane nie są oczywiście precyzyjne, a ich dokładniejsze dostosowanie do granic niniejszej analizy nie jest możliwe. Brano w nich też pod uwagę wzrost

standardów mieszkaniowych i zmiany charakteru oraz wydajności pracy, więc wyniki nie są aż tak jednoznaczne. Jednak generalnie ilustrują one dosyć wiernie ekstensywny charakter obecnego użytkowania obszaru centrum i ograniczone zmiany planowanego zagospodarowania. Gęstości zaludnienia i zatrudnienia dla analizowanych rejonów nie różnią się istotnie od wielu innych rejonów miasta. Intensywność użytkowania analizowanego obszaru nie przypomina intensywności użytkowania centralnych obszarów dużych miast europejskich.



Schemat nr 2. Obszar opracowania na tle centrum Warszawy

Przyjmując, że obszar analizy wydzielono jako węzłowy dla problemów komunikacyjnych całego centrum miasta, istotne znaczenie ma charakterystyka ciężarów i obsługiwanych rejonów w najbliższym otoczeniu tego obszaru. Postępując się więc tymi samymi danymi z analizy BPRW S.A. i z SUIKZP, można tu w uproszczeniu wydzielić charakterystyczne obszary (wg numeracji rejonów komunikacyjnych – patrz schemat nr 2):

- północne obrzeże centrum – części Muranowa i Nowego Miasta wokół skrzyżowania ul. Andersa i Świętojerskiej- Anielewicza oraz Ogrodu Krasińskich (nr 3, 4, 6, 8);
- północny rejon centrum Warszawy (umownie Płn.RCW) wokół skrzyżowania Osi Saskiej i ul. Marszałkowskiej (nr 9, 10, 11);
- wschodni rejon centrum Warszawy (WRCW) w granicach wyżej opisanych (nr 12, 13, 40);
- zachodni rejon centrum Warszawy (ZRCW) w granicach wyżej opisanych (nr 37, 38);
- południowy rejon centrum Warszawy (umownie Płd.RCW) między ul. Chałubińskiego, Al. Jerozolimskimi, Al. Ujazdowskimi i ciągiem Piękna-Koszykowa (nr 17, 18, 19, 40);
- południowe obrzeże centrum wokół pl. Konstytucji (nr 20, 21, 22);
- wschodnie obrzeże centrum między Traktem Królewskim i skarpą (nr 15, 29, 30, 32, 33);
- zachodnie obrzeże centrum między ciągiem Chałubińskiego - Jana Pawła II i ul. Żelazną (nr 60, 62, 84).

Szacunkowe wielkości zaludnienia (Mk), rozmieszczenia miejsc pracy (Mp) oraz ich gęstości ilustruje tabela nr 1 (dane 2005, prognoza na 2025, ocena chłonności terenów wg SUIKZP). W kolumnach tabeli podano szacunkowe liczby mieszkańców oraz miejsc pracy i gęstości dla roku 2005 i oddzielone myślnikiem prognozowane dla roku 2025. Po ukośniku podano odpowiednie wielkości szacowane w materiałach SUIKZP jako chłonność obszaru.

Tabela nr 1. Charakterystyka rejonów centrum

rejon	ha	tys. Mk	tys. Mp	Mk/ha	Mp/ha
obrzeże płn.	160,8	24,0-24,0 / 22,0	16,5-19,0 / 27,5	149-149 / 137	103-118 / 171
Płn. RCW	128,5	16,5-14,3 / 12,2	25,1-27,6 / 35,7	128-111 / 95	195-215 / 278
WRCW	69,7	8,8-9,3 / 10,0	25,3-24,8 / 23,8	126-133 / 143	363-356 / 341
ZRCW	46,5	1,7-3,5 / 5,4	9,7-10,6 / 13,9	37- 75 / 116	209-228 / 299
Płd. RCW	104,4	19,1-17,6 / 16,2	35,5-38,5 / 37,5	183-169 / 155	340-369 / 359
obrzeże płd.	83,7	13,0-11,0 / 9,1	15,4-16,7 / 21,1	155-131 / 109	184-200 / 252
obrzeże wsch.	97,9	6,1-9,2 / 10,5	19,4-19,7 / 19,4	62- 94 / 107	198-201 / 198
obrzeże zach.	74,1	11,3-11,3 / 11,2	16,8-17,4 / 19,8	152-152 / 151	227-235 / 267

Zastrzegając, że centralna ranga obszaru nie zależy tylko od intensywności jego zagospodarowania usługowego i przyjmując, że analizowane dane wiernie odzwierciedlają z jednej strony względnie obiektywne obserwacje procesów rozwojowych, a z drugiej – założenia polityki władz miasta, można odnotować następujące prawidłowości:

- obrzeże płn. – utrzymanie lub nawet niewielki spadek niskiej, osiedlowej gęstości zaludnienia Muranowa i Nowego Miasta, przy spodziewanym niewielkim wzroście liczby miejsc pracy, a możliwym wg SUIKZP – nawet o prawie 70 %, jednak do poziomu gęstości znacznie niższej niż dla pozostałych trzech rejonów centrum;
- Płn. RCW – prognozowany niewielki i założony 40-procentowy spadek gęstości zaludnienia przy prognozowanym 10-procentowym i możliwym ponad 40-procentowym przyroście liczby i gęstości miejsc pracy – ale przy i tak najniższych wskaźnikach na obszarze centrum;
- WRCW – spodziewany i zakładany 10-procentowy wzrost gęstości zaludnienia przy równoczesnym, niewielkim spadku liczby i gęstości miejsc pracy – przy czym łącznie pod względem zaludnienia i zatrudnienia obszar ten o mieszanej zabudowie od klasycyzującej do osiedlowej utrzymuje parametry gęstości nieco niższe niż południowy rejon centrum;
- ZRCW – bezwzględna dominacja PKiN; prognozowany 2-krotny i założony 3-krotny wzrost bardzo niskiej obecnie gęstości zaludnienia, przy prognozowanym niespełna 10-procentowym, a założonym prawie 50-procentowym wzroście zatrudnienia, jednak przy obu parametrach docelowych znacząco niższych niż na znacznie

intensywniej zagospodarowanym obszarze południowego rejonu centrum, a nawet na obszarze WRCW;

- Płd. RCW – spodziewany niewielki, a zakładany 15-procentowy spadek gęstości zaludnienia przy niewielkim wzroście gęstości miejsc pracy – przy czym łącznie pod względem zaludnienia i zatrudnienia obszar ten o zabudowie charakterystycznej dla tradycyjnego miasta europejskiego utrzymuje najwyższe w Warszawie parametry gęstości;

- obrzeże płd. – spodziewany 20-procentowy a zakładany nawet 40-procentowy spadek gęstości zaludnienia, przy spodziewanym prawie 10-procentowym, a możliwym 25-procentowym wzroście gęstości miejsc pracy (jednak do poziomu średniego dla zabudowy śródmiejskiej i znacznie niższego niż dla rejonów centrum);

- obrzeże wsch. – 30-procentowy wzrost liczby mieszkańców i stabilizacja względnie niskiej (jak na obszar centralny) gęstości miejsc pracy;

- obrzeże zach. – stabilizacja względnie niskiej gęstości zaludnienia i stabilizacja lub niewielki wzrost niezbyt wysokiej (jak na obszar centralny) gęstości miejsc pracy.

W strukturze centrum miasta analizowany obszar reprezentuje najwyższą dostępność komunikacyjną, ale nie odpowiada jej wykorzystanie terenów, ani atrakcyjność funkcji. Nadal dominuje na tym obszarze PKiN oraz anachroniczna już dziś „nowoczesność” Ściany Wschodniej, której pasaż stracił resztki atrakcyjności po ostatniej, niefortunnej zmianie wystroju.

2.3 WĘZŁOWE REJONY I PROBLEMY CIĄGU ANDERSA – MARSZAŁKOWSKA

Ograniczone uzupełnienia zabudowy, stopniowe modernizowanie i podnoszenie standardu wyposażenia terenów publicznych na obszarze centrum nie zwiększa wystarczająco atrakcyjności tego obszaru i nie równoważy zjawiska bezplanowego rozpraszania mieszkańców, miejsc pracy i centrów usługowych na peryferiach i poza granicami Warszawy. Istotnym problemem jest tu zaniechanie w ostatnim ćwierćwieczu znaczących przedsięwzięć publicznych i prywatno-publicznych, które – nawet bez zmiany dotychczasowego kanonu urbanistycznego – mogłyby zasadniczo zwiększyć atrakcyjność analizowanego obszaru i całego centrum. Jeśli rozwiązywanie komunikacyjnych problemów i podnoszenie standardu użytkowego węzłowych punktów i odcinków ciągu Marszałkowska-Andersa, nie ma być tylko

doraźnym „zabiegiem kosmetycznym”, to musi wiązać się z podjęciem przez miasto szeregu przekształceń urbanistycznych:

- **skrzyżowanie z ciągiem Świętojerska - Anielewicza**, który obsługuje duże obszary zabudowy mieszkaniowej Muranowa i Nowego Miasta oraz łączy istotne turystycznie rejony (Nowe Miasto i ul. Freta, plac i ogród Krasińskich, muzeum i plac Bohaterów Getta, cmentarz żydowski i cały unikalny zespół pięciu zabytkowych cmentarzy różnych wyznań) – zasadniczy problem to brak przystanku metra, który mógłby ożywić cały rejon, zwiększyć jego atrakcyjność inwestycyjną i przedłużyć na północ zasięg centrum;

- **pl. Bankowy**, a właściwie nieokreślona przestrzeń o długości 500 m (od pałacu Mostowskich i ogrodu Krasińskich do Hotelu Saskiego i pałacu Błękitnego) i szerokości 100-120 m, z Arsenalem i wylotem ważnej trasy turystycznej ul. Długiej w części północnej (łączy Arsenał, plac Krasińskich, Nowe i Stare Miasto oraz zejście ul. Mostową nad Wisłę), przecięta w połowie ciągiem Trasy W-Z, a zamykająca się skrzyżowaniem z historycznym ciągiem Senatorska-Elektoralna (dawny szlak z Zamku na pole elekcyjne, a dziś ważna trasa turystyczna łącząca plac Zamkowy, Teatralny i Bankowy) – zasadnicze problemy wiążą się z nieokreśloną formą i brakiem architektonicznego przymknięcia placu w części północnej, brakiem wygodnego (w poziomie terenu) i czytelnego powiązania z ciągiem ul. Długiej, a wreszcie – z zajęciem prawie całej części południowej przez jezdnie, zatoki i torowisko – co czyni z tej przestrzeni węzeł komunikacyjny, a nie plac miejski;

- **skrzyżowanie z Osią Saską**, która teoretycznie stanowi ważny symbol rezydencjalnej historii miasta i potencjalnie istotny element centrum, a w obecnym stanie jest drugorzędnym skrzyżowaniem ul. Marszałkowskiej z parkową aleją – eksponowaną, ale prowadzącą z funkcjonalnej pustki placu Piłsudskiego do usługowej pustki osiedla „Za Żelazną Bramą”, pozbawioną istotnych generatorów ruchu, a nawet sąsiedztwa ważniejszych przystanków komunikacji miejskiej – zasadnicze problemy wiążą się z „przelotowym” przebiegiem ul. Marszałkowskiej i wadliwym, „podmiejskim” usytuowaniem torowiska tramwajowego oraz z brakiem określonej perspektywy i choćby przybliżonego programu zagospodarowania placu Saskiego, a także z brakiem planów atrakcyjnego zagospodarowania rejonu dawnego placu Żelaznej Bramy, tzn. nadania osiedlowym terenom „Osi Saskiej” miejskiej formy, usługowych funkcji i powiązań komunikacyjnych (obecnie tylko jedna ul. Ptasia na ponad półkilometrowym odcinku);

- **skrzyżowanie z ul. Królewską**, która potencjalnie może stanowić ważne połączenie centrum historycznego z rejonem intensywnej działalności inwestycyjnej wzdłuż ciągu Królewska-Grzybowska, pl. Grzybowskiego, ul. Twardej i Jana Pawła II, niewykorzystane wobec wyżej wspomnianej „funkcjonalnej pustki” placu Piłsudskiego, nieatrakcyjnego zagospodarowania 300-metrowej, południowej pierzei ul. Królewskiej (między tym skrzyżowaniem i gmachem Zachęty), a także wobec „martwej” zachodniej pierzei ul. Marszałkowskiej (patrz niżej);
- **skrzyżowanie z ul. Świętokrzyską**, której potencjał wiąże się z powiązaniem z Traktem Królewskim, Wisłą i mostem Świętokrzyskim z jednej strony, a z drugiej – z rejonem intensywnej działalności inwestycyjnej w rejonie ronda ONZ i ul. Prostej – niewykorzystany wobec „martwej” zachodniej pierzei ul. Marszałkowskiej i przesądzonego planem zagospodarowania ZRCW (patrz niżej);
- **centralny, kilometrowy odcinek utrzymującej się przez dziesięciolecia „funkcjonalnej pustki” zachodniej strony ul. Marszałkowskiej** (od Królewskiej do Al. Jerozolimskich) – którego atrakcyjność i śródmiejski charakter zależy zarówno od uruchomienia znaczących przedsięwzięć inwestycyjnych, jak i od przywrócenia normalnej dla obszarów centralnych wielkości kwartałów zabudowy, zwiększenia gęstości sieci ulic i poprzecznych powiązań pieszych – zasadniczym problemem jest brak ciągłości zarówno tkanki miejskiej jak i siatki ulic, która po wschodniej stronie została dwukrotnie rozrzedzona w ramach powojennej odbudowy i realizacji projektu „Ściany Wschodniej”, zaś po stronie zachodniej przywrócenie takiej ciągłości zablokowane zostało inwestycjami na wysokości ul. Bagno i obowiązującym planem otoczenia PKiN (na 400-metrowym odcinku między Królewską i Świętokrzyską pozostała już tylko możliwość włączenia ul. Próżnej, a 700-metrowy odcinek pl. Defilad ma nadal wiązać się tylko podziemnym przejazdem ul. Złotej na osi PKiN, a dwie nowe ulice mają mijać się z siatką ulic po stronie wschodniej, gdyż dostosowano je do jezdni dojazdowych PKiN);
- **skrzyżowanie z Al. Jerozolimskimi**, które w utrwalonym kanonie urbanistycznym (ale też w powszechnym odczuciu użytkowników centrum) stanowi centralny punkt Warszawy jako skrzyżowanie najważniejszych osi śródmiejskich – wspomniany już brak wyraźnej perspektywy i wielkiej skali planowanych przekształceń otoczenia PKiN oraz zachowawczy stosunek do WRCW sprawia, że przebudowa skrzyżowania Marszałkowska-Jerozolimskie przez długi jeszcze czas będzie miała charakter zmiany doraźnej i lokalnej, podnoszącej standard użytkowy, ale bez istotnego

wpływu na funkcjonowanie centrum miasta (aktualne zamierzenia planistyczne – patrz pkt 2.4 i 2.5);

- **pl. Konstytucji**, węzłowy punkt tradycyjnego, intensywnie zagospodarowanego, południowego rejonu centrum Warszawy, jedyny prawdziwy plac miejski w Warszawie utworzony po wojnie, ale niedostatecznie wykorzystany – zasadniczym problemem jest obniżenie komunikacyjnej dostępności i atrakcyjności tego rejonu, a zwłaszcza samego placu, przez poniechanie realizacji przystanku metra.

2.4 PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA ZRCW

Wyodrębniony z tkanki miejskiej, wyspowy charakter zagospodarowania obszaru ZRCW wynika z odcięcia przez „przelotowe” trasy ul. Jana Pawła II, Świętokrzyskiej, Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich. Cały rejon o wymiarach 700 na 800 m przecina jedynie ul. Emilii Plater. Dojazdy do PKiN od strony ul. Emilii Plater nie stanowią przedłużenia uliczek intensywnie zabudowanego rejonu między ul. Emilii Plater i Jana Pawła II. Mimo, że uliczki te odtwarzają układ przedwojenny, kontynuowany po zachodniej stronie al. Jana Pawła II, to nie ma między nimi ani przejazdów, ani przejść pieszych. Znaczna część ul. Emilii Plater, Al. Jerozolimskich i ponad 300-metrowy odcinek al. Jana Pawła II między Al. Jerozolimskimi i Złotą zajęty jest przez podjazdy zapleczone dworca i centrum handlowego, a przekształcenie Dworca Centralnego w miejski obiekt usługowo-komunikacyjny nie jest planowane.

Ten wyspowy charakter zostaje utrwalony też przez obowiązujący plan miejscowy otoczenia PKiN, w którym decyzje o kształtowaniu ciągłej struktury miasta zastąpiono osiowym założeniem i układem dojazdów do PKiN, wydzieleniem terenów zielonych od strony ul. Świętokrzyskiej oraz terenów „kolejowych” nad tunelem linii średnicowej, przy czym linia zabudowy została jeszcze odsunięta od i tak szerokich Al. Jerozolimskich. Trudny do rozwiązania w tej sytuacji problem skrzyżowania ul. Marszałkowskiej z Al. Jerozolimskim rozwiązano wyłączając z planu tereny sąsiadujące z tym skrzyżowaniem.

Podstawowymi problemami tego rejonu jest chaos form przestrzennych oraz brak koncepcji i zrozumienia dla potrzeby włączenia tego rejonu do tkanki miejskiej, a także zastąpienia unikalnej w stolicach europejskich „pustki” w środku miasta przez unikalne założenie urbanistyczne.

2.5 PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA WRCW

W odniesieniu do projektu MPZP okolic tzw. Ściany Wschodniej sformułowano poniższe uwagi.

Projekt planu jest próbą regulacji prawie 100-hektarowego fragmentu centrum Warszawy, ograniczonego ul. Hożą, Marszałkowską, Królewską i Nowy Świat – łącznie z placem Trzech Krzyży i najbliższym otoczeniem skrzyżowania ul. Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich. Koncepcja generalnie oparta została na zasadzie zachowania istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej (w tym „Ściany Wschodniej”) i utrwaleniu jej ekstensywnego charakteru. Tak więc, projekt planu powielił schemat przyjęty jeszcze w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku, zgodnie z którym właściwe centrum Warszawy ma dopiero powstać na pustych terenach po zachodniej stronie ul. Marszałkowskiej, a obecne jest już zdefiniowane i skazane na drugorzędność.

Przykładowe problemy ładu przestrzennego centrum:

- forma pl. Małachowskiego (przed II wojną pl. Ewangelickiego) – nieokreślona forma i brak wydzielenia obejścia zboru z placu miejskiego, powiązanie z Zachętą i otwarciem na pl. Piłsudskiego (przed II wojną pl. Sasaki),
- północna pierzeja pl. Dąbrowskiego (przed II wojną pl. Zielonego) – blok i ogrodzenie przedszkola (brak skonstrastowania skweru na placu z otoczeniem),
- parking przy Sienkiewicza – chaotyczna forma przestrzeni publicznej,
- skala pasaży Ściany Wschodniej - pusta, zapleczoowa przestrzeń z przewymiarowaną skalą słupów oświetleniowych, brak zadaszenia pasaży i ogródków kawiarnianych w skali człowieka,
- kwartał NSA - Przeskok – zamiast kwartału i ekspozycji głównego wejścia do sądu są bloki eksponowane ścianami szczytowymi między przejazdami ul. Boduena, Złotej i Przeskok,
- aranżacja ul. Chmielnej – może zamiast trudnego zadaszania wystarczyłaby jakaś forma pseudo-podcieni, np. obowiązek dwustronnych szklanych daszków czy markiz o jednakowej szerokości i stylizowanej formie,
- ciągłość ul. Brackiej – jeśli przejście przez Al. Jerozolimskie ma być „świadkiem” dawnego traktu, a nie tylko dojściem do przystanków tramwajowych, to musi mieć niecodzienny, skośny przebieg, specjalne oświetlenie i wyróżnienie posadzką,

- pl. Powstańców Warszawy – nie rozwiązano problemu pustki funkcjonalnej pierzei ministerialnej i bankowej;
- skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich – brak przekonującego rozwiązania, a zwłaszcza konsekwentnego wyboru między funkcjonującą zasadą substandardowych przejść podziemnych, a najnowszą propozycją przebudowy ronda na proste skrzyżowanie z przejściami w poziomie terenu,
- pierzeja Hożej – na ponad 200 metrach brak pierzei ulicznej i usług, a martwa ściana ulicy w kierunku pl. Trzech Krzyży to następne ponad 300 metrów,

W projekcie planu analizy skrzyżowania ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich wydają się nie wykorzystywać szansy, jaką daje bardzo ważna zmiana obecnego ronda przez proste skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich (nie jest znane uzasadnienie tej zmiany w zakresie inżynierii ruchu, ale z punktu widzenia ładu przestrzennego rozwiązanie to niezwykle korzystnie zmienia możliwość kształtowania zarówno narożników ulic, jak i charakteru całego skrzyżowania, jako niezwykle ważnej miejskiej przestrzeni publicznej);

Zmiana geometrii skrzyżowania znakomicie poprawia proporcje między powierzchnią jezdni, komunikacji pieszej i zabudowy. Daje też szansę na ukształtowanie obydwu południowych kwartałów narożnych jako czytelnej bramy kwartałów miasta tradycyjnego. Gabaryty i charakter narożnika południowo-zachodniego powinny stanowić wyraźne zakończenie secesyjnego ciągu kamienic Al. Jerozolimskich – zasadniczo różne od zakończenia ciągu zabudowy z drugiej połowy XX wieku w części wschodniej.

Podjęta w projekcie planu decyzja o zachowaniu Rotundy, bryły d. Uniwersalu i utrwaleniu obecnego wprowadzenia do pasażu Ściany Wschodniej przesądza charakter narożnika północno-wschodniego, któremu dodawanie kolejnych „akcentów” i elementów kubaturowych może tylko zaszkodzić kakofonią form. Natomiast decyzja o zachowaniu w narożniku północno-zachodnim zagłębionego placu „patelni” – charakterystycznego wejścia do stacji metra – sugeruje rozwinięcie jako skonstrastowanego z pozostałymi narożnikami otwarcia na „nowe centrum” w otoczeniu PKiN. Otwarcie to nie wyklucza oczywiście akcentowania jakimiś formami plastycznymi, ale jaskrawo sprzeczne jest z zamykaniem go obiektami kubaturowymi. Logiczną konsekwencją opisanych przesądzeń dla obydwu narożników północnych byłoby powiązanie ich zagłębionym placem podziemnym, zwiększającym ich atrakcyjność, ale niekonkurującym przestrzennie ani ze Ścianą

Wschodnią, ani z „nowym centrum” w otoczeniu PKiN. Jednak sens takiego zagłębionego placu wydaje się wątpliwy przy prowadzeniu przejść pieszych tylko w poziomie terenu.

3 OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA OBSZARU CENTRUM W STANIE ISTNIEJĄCYM

Układ komunikacyjny centrum Warszawy przedstawiono na rysunku nr 1 (plansza poza tekstem).

3.1 KOMUNIKACJA ZBIOROWA

Przez obszar centrum Warszawy przebiega I linia metra, która pełni podstawową rolę w systemie transportu zbiorowego Warszawy na osi północ - południe, w szczególności w dojazdach do centrum. Ze względu na brak planowanych 2 stacji metra w obszarze centrum: Pl. Konstytucji i Muranów, które zostały pominięte przy budowie metra, paradoksalnie odległości między stacjami metra w obszarze centrum są większe niż w dzielnicach mieszkaniowych. Odległość między osiami stacji metra Politechnika i Centrum wynosi około 1400 m, a w przypadku stacji metra Ratusz – Arsenał i Dw. Gdański odległość ta osiąga około 1600 m. W konsekwencji obsługa obszaru centrum metrem nie jest prawidłowa, występuje zbyt duże oddalenie stacji od celów podróży, wpływające na zbędne wydłużenie czasu podróży pasażerów komunikacji zbiorowej. Obniża to dostępność a przez to atrakcyjność centrum.

Wybudowany centralny odcinek II linii metra (Dworzec Wileński - Rondo Daszyńskiego), którego otwarcie nastąpi na początku 2015 roku, będzie miał duże znaczenie dla połączenia strony praskiej z lewobrzeżnym centrum Warszawy. W miarę przedłużania w przyszłości w kierunku zachodnim na Bemowo oraz północno-wschodnim na Targówek i Bródno, II linia metra będzie przejmować coraz większe potoki pasażerskie w dojazdach do centrum Warszawy z tych kierunków. Przy wykorzystaniu możliwości przesiadek między liniami metra będzie następował efekt synergii zwiększający wykorzystanie metra i transportu zbiorowego w ogóle.

Trasy tramwajowe przebiegające głównymi osiami wschód - zachód: Al. Solidarności i Al. Jerozolimskimi stanowią obecnie silne ciągi transportu pasażerskiego. Po uruchomieniu II linii metra rola trasy tramwajowej w Al. Solidarności w miarę wydłużania metra na zachód będzie spadać. W przypadku Al. Jerozolimskich trasa łącząca Rondo Wiatraczna z Pl. Zawiszy pozostanie nadal bardzo ważnym połączeniem do centrum Warszawy i w jego obszarze. Trasy tramwajowe północ - południe w Al. Jana Pawła II i w ciągu Andersa - Marszałkowska mają zasadniczo

zróżnicowane funkcje. Ze względu na metro w korytarzu ul. Marszałkowskiej tramwaj pełni tam funkcję uzupełniającą, zagęszczającą obsługę, szczególnie w sytuacji braku dwóch 2 stacji metra: Pl. Konstytucji i Muranów. Tramwaj w Al. Jana Pawła II stanowi silną oś transportową, której rola nie będzie spadać, gdyż przewidywany rozwój II linii metra nie będzie wpływał na zmniejszenie ruchu na tej trasie.

Transport autobusowy pełni kluczową rolę na Trakcie Królewskim (wielkość potoku pasażerskiego rzędu 8000 - 9000 pasażerów w godzinie szczytu w obu kierunkach). Również w Al. Jerozolimskich transport autobusowy odgrywa bardzo ważną rolę ze względu na znaczny potok pasażerski w tym korytarzu, który nie może być obsłużony tylko przez tramwaj.

Pełna ocena rzeczywistego wpływu uruchomienia centralnego odcinka II linii metra na obciążenie tras tramwajowych i autobusowych wschód-zachód oraz zmian w obciążeniach transportu zbiorowego w korytarzach północ - południe będzie możliwa po wykonaniu pomiarów ruchu pasażerskiego na kluczowych przekrojach i węzłach przesiadkowych transportu zbiorowego w centrum Warszawy w roku 2015.

3.2 RUCH PIESZY

Ruch pieszy na skutek zachowywania w centrum rozwiązań dla ruchu samochodowego z lat 70-tych XX w. (pkt. 3.4) jest utrudniony. Realne rozwiązania dla ruchu pieszego rozmijają się ze współczesnymi zasadami traktowania ruchu pieszego w centrum, powodując w połączeniu ze zbyt dużymi odstępami przystanków transportu zbiorowego zmniejszenie atrakcyjności tego obszaru, co jest niekorzystne dla jego funkcjonowania.

Odległości między przejściami dla pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych centrum podano w tabeli nr 2.

Tabela nr 2. Odległości między przejściami dla pieszych na głównych ciągach centrum

Ulica	Odcinek	Odległość [m]
Al. Jerozolimskie		
w poziomie	Żelazna - Krucza	1350
w poziomie/podziemne	Żelazna - Chałubińskiego	390
podziemne	Chałubińskiego - E. Plater	250
podziemne	E. Plater - Marszałkowska	390
podziemne/ w poziomie	Marszałkowska - Krucza	280
w poziomie	Krucza - Nowy Świat	270

Świętokrzyska		
w poziomie	Rondo ONZ - E. Plater	220
w poziomie	E. Plater - Bagno	150
w poziomie	Bagno - Marszałkowska	240
w poziomie	Marszałkowska - Jasna	120
w poziomie	Jasna - Mazowiecka	140
w poziomie	Mazowiecka - Czackiego	110
w poziomie	Czackiego - Nowy Świat	150
w poziomie	Nowy Świat - Kopernika	120
Andersa - Marszałkowska		
w poziomie	Anielewicza - Al. Solidarności	600
w poziomie/podziemne	Anielewicza - Długa	450
w poziomie	Al. Solidarności - Pl. Bankowy	120
w poziomie	Pl. Bankowy - Senatorska	130
w poziomie	Senatorska - Królewska	480
w poziomie	Królewska - Świętokrzyska	300
w poziomie/podziemne	Świętokrzyska - Złota	320
w poziomie	Świętokrzyska - Żurawia	850
podziemne/podziemne	Złota - Al. Jerozolimskie	260
podziemne/w poziomie	Al. Jerozolimskie - Żurawia	210
w poziomie	Żurawia - Wspólna	70
w poziomie	Wspólna - Hoża	140
w poziomie	Hoża - Wilcza	140
w poziomie	Wilcza - Koszykowa/Piękna	180
w poziomie	Koszykowa/Piękna - Śniadeckich	170
Jana Pawła II - Chałubińskiego		
w poziomie/podziemne	Rondo ONZ - Chmielna	450
w poziomie	Rondo ONZ - Koszykowa	1140
podziemne/podziemne	Chmielna - Al. Jerozolimskie	120
podziemne/w poziomie	Al. Jerozolimskie - Koszykowa	500

3.3 RUCH ROWEROWY

System dróg rowerowych w obszarze centrum nie istnieje jako spójna sieć. Dotychczasowe drogi rowerowe północ-południe to niepołączone ze sobą fragmenty na ul. Waryńskiego i ul. Marszałkowskiej oraz na ul. E. Plater utykające bez kontynuacji na ciągu Al. Jerozolimskich. Jedyne ciągi rowerowe poprowadzone konsekwentnie bez przerw to niedawno zbudowana, w ramach przebudowy ciągu

ulicznego nad II linią metra droga rowerowa na ul. Świętokrzyskiej i Prostej, mająca połączenie z drogą rowerową na ul. E. Plater. Biorąc pod uwagę, że przekroczenie Al. Jerozolimskich w centrum miasta w poziomie terenu jest na odcinku między ul. Żelazną a ul. Kruczą (1350 m) niemożliwe, podobnie przekroczenie ul. Marszałkowskiej na odcinku między ul. Świętokrzyską a ul. Żurawią (850 m), można stwierdzić, że centrum miasta nie jest właściwie dostępne dla rowerzystów w sposób zapewniający bezpieczeństwo i wygodę.

3.4 RUCH SAMOCHODOWY

Rozwiązania dla ruchu samochodowego w centrum Warszawy zostały ukształtowane w latach 70-tych XX wieku, według zasad z lat 60-tych. Dominowało podejście preferujące zapewnianie najlepszych warunków ruchu pojazdów, osiągnięte przez rozwiązania bezkolizyjne (węzeł przy Dw. Centralnym), segregację ruchu rozumianą jako eliminowanie ruchu pieszego z poziomu terenu (przejścia podziemne, a poza centrum kładki nad jezdniami). Charakterystyczne jest preferowanie ruchu przejazdowego (tranzytowego) przez centrum, objawiające się długimi odcinkami bez skrzyżowań oraz eliminacją relacji lewoskrętnych na wielu skrzyżowaniach, skutkujące koncentracją wielkich potoków skrętnych na niewielkiej liczbie skrzyżowań. Biorąc pod uwagę rozbudowę tras obwodowych w mieście oraz obniżenie klas ulic w centrum miasta do najwyżej zbiorczych (według SUIKZP) a także znaczne usprawnienie transportu zbiorowego (w tym funkcjonowanie metra) utrzymywanie takiego podejścia do ruchu samochodowego po 40 latach funkcjonowania według tych zasad jest anachroniczne.

3.5 BILANS PARKINGOWY DLA MIESZKAŃCÓW

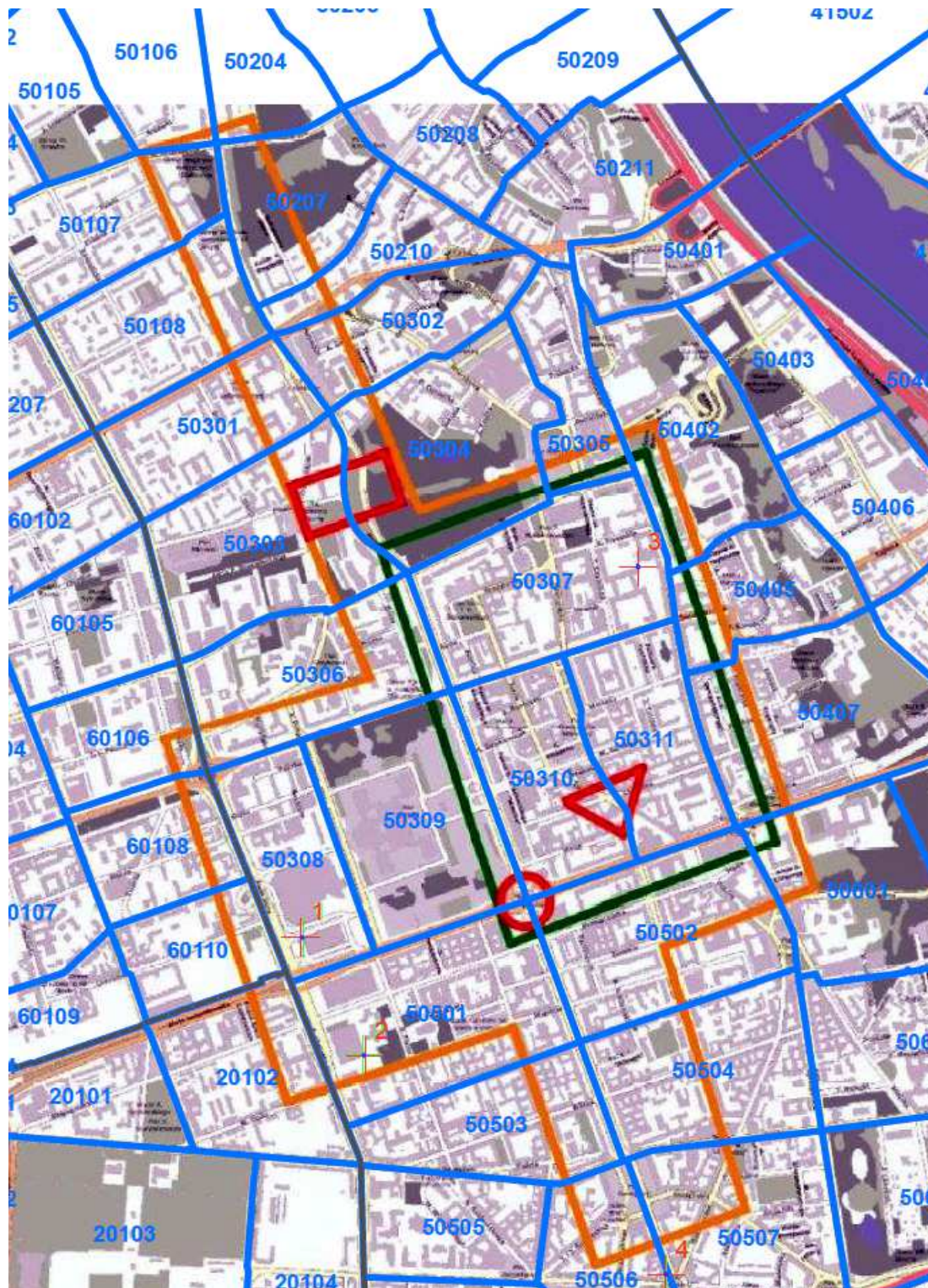
Dla obszaru opracowania wykonano szacunkowy bilans parkingowy w odniesieniu do mieszkańców, zawarty w tabeli nr 3 (str. 26).

Podstawą szacunkowego bilansu były dane otrzymane od Zamawiającego dotyczące liczby lokali mieszkalnych w obrębach (kolumna 5). Do przeliczeń przyjęto średnio 2 osoby na lokal, otrzymując w ten sposób szacunkową liczbę mieszkańców w obrębie (kolumna 6).

Zasięg terytorialny obrębów na tle obszaru opracowania przedstawia schemat nr 3.

Na podstawie danych dostarczonych przez Zamawiającego, w tym ortofotomapy oraz z wykorzystaniem mapy ze zdjęciami ze strony internetowej Urzędu Miasta

Warszawy http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=fast_mapa a także wizji lokalnych zinventaryzowano dostępne dla mieszkańców miejsca parkingowe w poszczególnych obrębach.



Schemat nr 3. Zakres terytorialny obrębów

Miejsca parkingowe dla mieszkańców dzielą się na przyuliczne miejsca parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego SPPN, (kolumna 8) obejmującej cały obszar opracowania oraz na miejsca pozauliczne - wewnętrzne (nie podlegające strefie SPPN) dostępne dla mieszkańców (kolumna 7). Ze względu na brak badań parkowania nocnego mieszkańców przyjęto prawdopodobną sytuację, że wszystkie dostępne miejsca są wykorzystane. Dzieląc całkowitą liczbę dostępnych dla mieszkańców miejsc parkingowych (kolumna 9 – suma kolumn 7 i 8) przez szacunkową liczbę mieszkańców (kolumna 6) uzyskano maksymalny dostępny wskaźnik motoryzacji dla mieszkańców całego obszaru opracowania (kolumna 10). Wyniósł on 415 s.o./1000 mieszkańców. Dla obszaru ograniczonego ulicami Królewską – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – al. Jerozolimskie – Marszałkowska (w zielonych granicach na schemacie nr 3 - wiersze 1 – 3 w tabeli nr 3) maksymalny dostępny wskaźnik motoryzacji wyliczono na 340 s.o./1000 mieszkańców.

Ponadto przeprowadzono wyliczenie zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy założonym wskaźniku motoryzacji 500 s.o./1000 mieszkańców (kolumna 11). Uzyskany bilans miejsc parkingowych (kolumna 9 minus kolumna 11) podano w kolumnie 12. Przeprowadzony bilans wykazał deficyt miejsc parkingowych w całym obszarze opracowania ok. 2300 miejsc, tj. ok. 20% dostępnych obecnie miejsc, a w obszarze w zielonych granicach ok. 1200 miejsc tj. ok. 46% dostępnych obecnie miejsc parkingowych w tym obszarze.

Jak widać, zdecydowanie niekorzystny bilans miejsc parkingowych przy założeniu wskaźnika motoryzacji 500 s.o./1000 mk występuje w obszarze ścisłego centrum (ograniczonym ulicami: Królewską – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – al. Jerozolimskie – Marszałkowską - w zielonych granicach na schemacie nr 3). Na obszarze tym nie ma możliwości znalezienia dodatkowych miejsc parkingowych, w tym także dla mieszkańców, w pasach ulicznych. Rozważana koncepcja budowy parkingów podziemnych pod placami w obszarze centrum (Pl. Powstańców Warszawy, Pl. Konstytucji, Pl. Bankowy oraz pod ul. Emilii Plater) w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) przez podmioty prywatne wydaje się mało realistyczna. Dotychczasowe próby pozyskania inwestorów prywatnych nie przyniosły rezultatów ze względu na nieopłacalność przedsięwzięcia dla partnerów prywatnych. Istotnym elementem jest również wysokie ryzyko dla inwestorów

wynikające z tego, że maksymalne opłaty za parkowanie w strefie SPPN są, jak na razie, ustalane na szczeblu centralnym.

W celu wykonania pogłębionej analizy sytuacji parkingowej w odniesieniu do mieszkańców obszaru centrum niezbędne jest przeprowadzenie badań parkowania w tym obszarze:

- badania parkowania nocnego mieszkańców (w celu uzyskania faktycznych danych o wykorzystaniu dostępnych miejsc parkingowych przez mieszkańców w porze nocnej),
- badania w szczycie parkowania dziennego na miejscach objętych strefą SPPN w celu ustalenia stopnia wykorzystania miejsc parkingowych przez mieszkańców z abonamentami parkingowymi.

Tabela nr 3. Szacunkowy bilans miejsc parkingowych dla mieszkańców

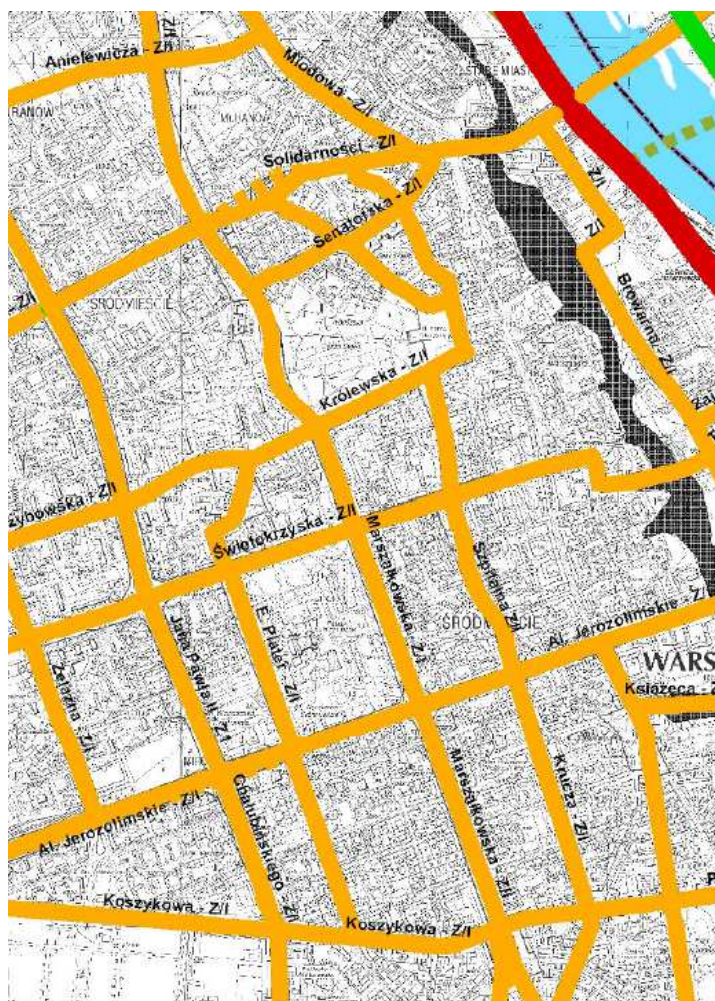
Lp.	Numer obřębu	Liczba lokali mieszkalnych	Udział obřębu w obszarze	Liczba lokali w obszarze	Szacunkowa liczba mieszkańców w obszarze	Miejsca parkingowe wewnętrzne	Miejsca parkingowe przyuliczne	Miejsca parkingowe dostępne dla mieszkańców	Maksymalny dostępny wskaźnik motoryzacji	Zapotrzebowanie przy wskaźniku 500 s.o./1000 mk	Bilans parkingowy przy wskaźniku 500 s.o./1000 mk
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	50307	1063	100%	1063	2126	345	749	1094	515	1063	31
2	50311	1059	100%	1059	2118	140	481	621	293	1059	-438
3	50310	1733	100%	1733	3466	195	710	905	261	1733	-828
4	50309	0	100%	0	0	0	206	206		0	206
5	50308	832	100%	832	1664	70	411	481	289	832	-351
6	50506	1649	25%	412	825	160	162	322	391	412	-90
7	50507	2898	25%	725	1449	280	208	488	337	725	-237
8	50503	1746	30%	524	1048	210	320	530	506	524	6
9	50504	2094	50%	1047	2094	195	333	528	252	1047	-519
10	50502	1658	75%	1244	2487	240	989	1229	494	1244	-15
11	50501	1155	80%	924	1848	310	1028	1338	724	924	414
12	50601	79	0%	0	0	0	64	64		0	64
13	50407	1070	20%	214	428	130	530	660	1542	214	446
14	50405	860	10%	86	172	0	153	153	890	86	67
15	50402	187	0%	0	0	0	42	42		0	42
16	50305	364	0%	0	0	0	174	174		0	174
17	50304	53	5%	3	5	0	15	15	2830	3	12
18	50302	986	20%	197	394	35	59	94	238	197	-103
19	50210	757	15%	114	227	0	67	67	295	114	-47
20	50207	84	20%	17	34	0	19	19	565	17	2
21	50204	1335	0%	0	0	40	0	40		0	40
22	50106	1930	5%	97	193	36	27	63	326	97	-34
23	50107	1706	20%	341	682	120	60	180	264	341	-161
24	50108	1522	5%	76	152	55	50	105	690	76	29
25	50301	1348	5%	67	135	0	113	113	838	67	46
26	50303	3657	10%	366	731	370	136	506	692	366	140
27	50306	2988	60%	1793	3586	170	639	809	226	1793	-984
28	60106	1346	5%	67	135	0	41	41	305	67	-26
29	60108	1657	25%	414	829	30	166	196	237	414	-218
30	60110	1559	15%	234	468	80	90	170	363	234	-64
31	20102	351	10%	35	70	15	101	116	1652	35	81
Suma 1 - 31		39726		13682	27365	3226	8143	11369	415	13682	-2313
Suma 1 - 3		3855		3855	7710	680	1940	2620	340	3855	-1235

4 KONCEPCJA PRZEKSZTAŁCENÍ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO CENTRUM WARSZAWY

4.1 ZASADY OGÓLNE

4.1.1 Klasyfikacja ulic

Schemat nr 4. Klasyfikacja ulic według SUiKZP



Załącznik Nr 2
do Uchwały Nr LXI/1669/2013
Rady Miasta Stołecznego Warszawy
z dnia 11 lipca 2013 r.
- ujednoliconą formą załącznika Nr 2
do Uchwały Nr LXXXII/2746/2006
Rady Miasta Stołecznego Warszawy
z dnia 10 października 2006 r.,
z wyróżnieniem zmian

Rysunek Nr 17

Klasyfikacja ulic w obszarze centrum Warszawy, określona w SUIKZP i powtórzona w planach miejscowych, wymaga korekty w dostosowaniu do rzeczywistych funkcji ulic poprzez obniżenie klasy dla niektórych ulic zbiorczych do lokalnych. Dotyczyć to powinno następujących ulic:

- E. Plater na odcinku Al. Jerozolimskie - Koszykowa,
- Szpitalna - Mazowiecka na odcinku Al. Jerozolimskie - Królewska,
- ulice zbiorcze wewnątrz obszaru ograniczonego Al. Solidarności, Krakowskim Przedmieściem - Nowy Światem, ul. Świętokrzyską i ul. Marszałkowską.

4.1.2 Strefa ruchu uspokojonego 30 km/h

Poza głównymi ciągami komunikacyjnymi klasy zbiorczej, do których zaliczono: ciąg Marszałkowska - Andersa, Al. Jerozolimskie, ciąg Chałubińskiego - Al. Jana Pawła II, Al. Solidarności, ul. Królewską, ul. Świętokrzyską, ul. Kruczą na południe od Al. Jerozolimskich oraz ul. E. Plater na północ od Al. Jerozolimskich pozostałe ulice proponuje się objąć strefą ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.

4.1.3 Ruch pieszy

Zaproponowano następujące główne działania na rzecz zwiększenia wygody ruchu pieszego i likwidacji barier dla pieszych:

1. Zwiększenie liczby przejść dla pieszych w poziomie terenu z sygnalizacją świetlną, do osiągnięcia rytmu przejść dla pieszych co 150 m, (ciąg Andersa - Marszałkowska, Al. Jerozolimskie), nie więcej niż 300 m na ciągu Chałubińskiego - Jana Pawła II.
2. Poszerzenie przestrzeni wolnej od samochodów na ulicach zbiorczych przez zawężenie jezdni o 1 pas ruchu w każdym kierunku (ul. Marszałkowska, Al. Jerozolimskie) oraz częściową lub całkowitą eliminację parkowania.
3. Na ulicach lokalnych wewnątrz obszaru ograniczonego ulicami Królewską – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – al. Jerozolimskie – Marszałkowska poszerzenie chodników, częściowo kosztem szerokości jezdni a częściowo poprzez eliminację parkowania, zwykle po jednej stronie ulicy.

4.1.4 Ruch rowerowy

Na sieci ulic zbiorczych zaproponowano jako zasadę prowadzenie dwukierunkowych dróg rowerowych poza jezdniami, przeważnie po obu stronach ulicy. Wyjątkowo

dopuszczono na niektórych odcinkach drogi rowerowe tylko po jednej stronie ulicy lub jednokierunkowe po obu stronach ulicy. W strefach ruchu uspokojonego 30 km/h ruch rowerowy będzie odbywał się bez ograniczeń na jezdniach z ruchem samochodowym.

4.1.5 Transport zbiorowy

Dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru centrum Warszawy niezbędne jest dokończenie budowy I linii metra w planowanym kształcie czyli uzupełnienie I linii metra o stacje Plac Konstytucji i Muranów. Zachowanie priorytetu dla transportu zbiorowego proponuje się zrealizować przez zastosowanie torowiska tramwajowo-autobusowego na ulicy Marszałkowskiej odc. Pl. Konstytucji - Królewska oraz przez zachowanie wydzielonych pasów autobusowych w Al. Jerozolimskich oraz na ul. Królewskiej odc. Marszałkowska - Pl. Piłsudskiego. Ponadto w celu zwiększenia dostępności przyległych obszarów oraz poprawy dostępności przystanków komunikacji zbiorowej proponuje się dodanie 3 przystanków tramwajowych na ciągu Andersa - Marszałkowska na odc. Anielewicza - Al. Jerozolimskie, co pozwoli uzyskać rytm odstępu przystanków tramwajowych na tym ciągu na całym odcinku od ul. Anielewicza do Pl. Konstytucji około 300 m.

Opisane powyżej w pkt. 4.1.3. zmniejszenie przekrojów jezdni niektórych ulic zbiorczych spowoduje zwiększenie popytu na transport zbiorowy. Szacuje się, że dla ul. Marszałkowskiej oraz Al. Jerozolimskich zmniejszenie przepustowości ruchu samochodowego, a co za tym idzie godzinowego natężenia ruchu o około 600 - 700 poj./h w jednym kierunku, przełoży się na zwiększenie obciążenia komunikacji zbiorowej o około 500 - 600 pas./h w jednym kierunku (część kierowców samochodów zmieni trasy przejazdów lub porę przejazdu).

4.1.6 Zasady funkcjonowania sieci ulicznej dla ruchu samochodowego

Klasyfikacja ulic w obszarze centrum Warszawy, określona w SUIKZP, według której najwyższą klasa ulic w obszarze jest klasa zbiorcza, pozwala na minimalną odległość skrzyżowań 150 m.

Gęstość skrzyżowań oraz ich rozwiązania (dopuszczone relacje skrętne) powinny preferować ruch dojazdowy do obszaru w stosunku do niepożądanego ruchu przejazdowego (tranzytowego) przez obszar centrum.

Zaproponowano nowe skrzyżowania (zgodnie z planami miejscowymi):

- na ul. Marszałkowskiej z ul. Nowogrodzką, z ul. Złotą, w rejonie ul. Sienkiewicza, z jezdnią Placu Żelaznej Bramy (z relacją lewoskrętną z południa na zachód), z ul. Senatorską (pełne skrzyżowanie ze wszystkimi relacjami, w tym na wprost Elektoralna - Senatorska), ponadto na skrzyżowaniu z ul. Świętokrzyską zaproponowano uwzględnienie relacji lewoskrętnych z ul. Marszałkowskiej w ul. Świętokrzyską.

- w Al. Jana Pawła II przy ul. Złotej (relacja skrętu w lewo z południa na zachód)

- w Al. Jerozolimskich z ul. Pankiewicza z relacją lewoskrętną z ul. Pankiewicza na zachód w Al. Jerozolimskie.

Na skrzyżowaniu ul. Kruczej z ul. Widok zaproponowano umożliwienie relacji lewoskrętnej z południa na zachód w ul. Widok.

4.1.7 Parkowanie pojazdów

Oszacowano, że opisane powyżej działania na rzecz niezmotoryzowanych użytkowników centrum (pkt. 4.1.3. i 4.1.4) będą skutkować zmniejszeniem liczby przyulicznych miejsc parkingowych o 30 - 50%.

Dla obszaru ograniczonego przez ulice Królewską – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie – Marszałkowską oszacowano, że liczba miejsc parkingowych przyulicznych zmniejszy się o około 800 - 900 miejsc postojowych, co stanowi ok. 30 - 35% wszystkich miejsc dostępnych dla mieszkańców w tym obszarze. Oznaczać to będzie ograniczenie faktycznego (możliwego do realizacji w sensie możliwości parkowania samochodów mieszkańców) wskaźnika motoryzacji z obliczonego obecnie na poziomie 340 s.o./1000 mieszkańców do około 220 - 240 s.o./1000 mieszkańców.

5 KONCEPCJA PRZEKSZTAŁCEŃ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO CENTRUM WARSZAWY - ROZWIĄZANIA GŁÓWNYCH CIĄGÓW

Koncepcję przekształceń układu komunikacyjnego centrum Warszawy przedstawiono schematycznie na rysunku nr 2 w skali 1:2500 (plansza poza tekstem) oraz na przekrojach ulicznych (zaznaczonych numerami na rys. nr 2) w załączniku nr 1 „Przekroje uliczne”.

5.1 MARSZAŁKOWSKA - ANDERSA

5.1.1 Rozwiązania

Torowisko tramwajowo-autobusowe na odcinku Pl. Konstytucji - Królewska. Podstawowy przekrój jezdni: 2 pasy ruchu w każdym kierunku + ewentualne dodatkowe pasy do skrętów na wlotach na skrzyżowania.

Dwukierunkowe drogi rowerowe poza jezdnią po obu stronach ulicy na odcinku Pl. Konstytucji - Senatorska, na północ od Senatorskiej dwukierunkowa droga rowerowa po zachodniej stronie Pl. Bankowego do Al. Solidarności, następnie przejazd w poziomie po północnej stronie skrzyżowania na stronę wschodnią i kontynuacja drogi rowerowej po wschodniej stronie ul. Andersa do ul. Anielewicza, z możliwością przejazdu przez ul. Andersa po północnej stronie skrzyżowania z ul. Nowolipki do istniejącej drogi rowerowej w ul. Nowolipki.

Maksymalnie szerokie przestrzenie dla pieszych, zawierające chodniki, miejsca na urządzenie ogródków, ławek i przestrzeni do przebywania oraz przestrzenie zielone (drzewa, krzewy itp.).

Uzupełnienie I linii metra o brakującą stację Pl. Konstytucji, z wyjściami na chodniki po obu stronach ulicy: w rejonie ul. Wilczej, Pięknej oraz na pl. Konstytucji.

Zasady usytuowania przystanków tramwajowo-autobusowych:

- w rytmie około 300m.

Nowe przystanki:

- przy ul. Złotej,

- przy Pl. Żelaznej Bramy,

- przy ul. Nowolipki.

Zasady odległości przejść dla pieszych w poziomie jezdni; w rytmie około 150 m (zgodnym z minimalną odległością skrzyżowań na ulicach klasy zbiorczej).

Nowe przejścia dla pieszych w poziomie terenu z sygnalizacją świetlną:

- przy ul. Nowogrodzkiej,
- na skrzyżowaniu z Al. Jerozolimskimi,
- na wysokości ul. Chmielnej,
- przy ul. Złotej,
- w rejonie ul. Sienkiewicza,
- w rejonie ul. Rysiej,
- po północnej stronie proponowanego skrzyżowania z jezdnią Placu Żelaznej Bramy (z dojściem do proponowanych przystanków AT).
- po północnej stronie skrzyżowania z Al. Solidarności,
- po północnej stronie skrzyżowania z ul. Nowolipki.

Ponadto proponuje się rozwiązanie dla pieszych w postaci szerokiej promenady pieszej na Osi Saskiej, zagłębionej poniżej poziomu ulicy, która przebiegać będzie na estakadzie w poziomie terenu (promenada połączy Ogród Saski z Placem Żelaznej Bramy).

Zaproponowano 2 podstawowe warianty rozwiązania ulicy oparte na różnym umieszczeniu torowiska tramwajowo-autobusowego w przekroju ulicy:

- w wariacie 1 oddzielne torowiska dla każdego kierunku usytuowane są na zewnątrz jezdni, przystanki znajdują się w pasach zieleni w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych, nie wymagają dodatkowego miejsca w przekroju ulicy;
- w wariacie 2 dwukierunkowe torowisko znajduje się na środku ulicy, między jezdniami. Przystanki znajdują się przy torowisku, między jezdnią a torowiskiem.

Schemat rozwiązania dla wariantu nr 2 ul. Marszałkowskiej przedstawia rysunek nr 3 na końcu części tekstowej oraz przekroje nr 3 i 4 w załączniku nr 1.

5.1.2 Skrzyżowanie ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich oraz rejon stacji metra Centrum

Proponowane zwarte skrzyżowanie, z przejściami dla pieszych oraz przejazdami w ciągu dróg rowerowych przez wszystkie wloty/wyloty skrzyżowania. Przesunięcie przystanku tramwajowego w Al. Jerozolimskich w kierunku na zachód za skrzyżowanie w celu zapewnienia sprawniejszej przesiadki do metra. W kontynuacji przejścia dla pieszych w poziomie przez północną jezdnię Al. Jerozolimskich bezpośrednio zejście oraz schody ruchome na placzyk przy wejściach na stację metra Centrum. Nowe rozwiązanie skrzyżowania według wariantu 1 przekroju ulicy

Marszałkowskiej oznacza likwidację zejść do przejścia podziemnego z przystanków tramwajowych. Nie proponuje się likwidacji całego przejścia podziemnego.

Ze względu na znaczne obciążenie relacji od stacji metra na wschodnią stronę ul. Marszałkowskiej proponuje się bezpośrednie przejście podziemne pod ulicą Marszałkowską z placynu przy stacji metra do rejonu ulicy Widok. Ponadto, biorąc pod uwagę spiętrzenia ruchu przy opuszczaniu wschodniego peronu stacji metra Centrum przez południową głowicę, proponuje się rozważenie nowego ciągu schodów ruchomych z poziomu tego peronu w kierunku wschodnim prowadzących na wschodnią stronę ulicy Marszałkowskiej (w rejonie na północ od ul. Widok) i stworzenie w ten sposób nowego dodatkowego wejścia/wyjścia na peron wschodni stacji metra Centrum. Wskazane wydaje się przeanalizowanie podobnego rozwiązania w odniesieniu do peronu zachodniego stacji metra Centrum.

Ponadto proponuje się bezpośredni podziemny ciąg pieszy z wykorzystaniem chodników ruchomych łączący rejon wyjść ze stacji metra Centrum z Dworcem Śródmieście oraz Dworcem Centralnym (wzdłuż północnej jezdni Al. Jerozolimskich). Całość zagadnień związanych z rozwiązaniem skrzyżowania Marszałkowska / Al. Jerozolimskie w połączeniu ze stacją metra Centrum wymaga opracowania szczegółowej koncepcji opartej na badaniach przepływów ruchu pieszego (badania źródło-cel ruchu pieszego dotyczące przejścia podziemnego pod Rondem Dmowskiego oraz wyjść ze stacji metra Centrum).

5.2 AL. JEROZOLIMSKIE

5.2.1 Rozwiązania

Torowisko tramwajowe bez zmian. Wydzielone pasy autobusowe.

Do rozważenia 2 warianty podstawowego przekroju jezdni: istniejący - 2 pasy ruchu w każdą stronę + wydzielony pas autobusowy lub zawężony przekrój jezdni - 2 pasy ruchu w każdą stronę w tym wydzielony pas autobusowy. Ewentualne dodatkowe pasy do skrętów na wlotach na skrzyżowania. Na przekrojach przedstawiono nowe rozwiązania z jezdniami 2-pasowymi, w tym 1 pas wydzielony dla autobusów.

Nowe przejścia dla pieszych przez Al. Jerozolimskie w poziomie terenu z sygnalizacją świetlną (w kolejności od zachodu na wschód):

- na wysokości pasażu Braci Łopieńskich,

- po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Chałubińskiego (wraz z przejazdem w ciągu drogi rowerowej),
- po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Emilii Plater (wraz z przejazdem w ciągu drogi rowerowej) oraz dodatkowo po północnej stronie skrzyżowania przejście przez ul. E. Plater (wraz z przejazdem w ciągu drogi rowerowej),
- po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Pankiewicza (wraz z przejazdem w ciągu drogi rowerowej),
- po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Poznańską (połączone z przystankami tramwajowymi przy skrzyżowaniu z ul. Marszałkowską),
- na skrzyżowaniu z ul. Marszałkowską (opis w pkt. 5.1.2),
- przy ul. Brackiej.

Ponadto proponowane do rozważenia przejście na przedłużeniu ul. Parkingowej.

Drogi rowerowe:

- odcinek na zachód od ul. Chałubińskiego: 2 drogi dwukierunkowe po obu stronach ulicy,
- odcinek Chałubińskiego - E.Plater: droga poprowadzona po zachodniej stronie ul. Chałubińskiego do ul. Nowogrodzkiej i osygnalizowanym przejazdem przez boczne jezdnie ul. Chałubińskiego do wschodniego odcinka ul. Nowogrodzkiej, znajdującego się w proponowanej strefie ruchu uspokojonego (30 km/h), którą można dojechać do dwukierunkowej drogi rowerowej na ul. E.Plater i następnie z powrotem do Al. Jerozolimskich,
- odcinek E. Plater - Marszałkowska: droga dwukierunkowa po północnej stronie ulicy,
- odcinek Marszałkowska - Krucza: 2 drogi jednokierunkowe po obu stronach ulicy,
- odcinek Krucza - Nowy Świat: droga dwukierunkowa po południowej stronie ulicy,
- odcinek na wschód od Nowego Światu: droga dwukierunkowa po południowej stronie ulicy.

5.3 UL. CHAŁUBIŃSKIEGO - AL. JANA PAWŁA II (odc. Wspólna - Twarda)

5.3.1 Rozwiązania

Torowisko tramwajowe bez zmian.

Nowe przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną:

- przy ul. Wspólnej,
- pod estakadą ul. Chałubińskiego, po południowej stronie skrzyżowań na prawe skrzyżowanie z ul. Nowogrodzką (wraz z przejazdem w ciągu drogi rowerowej),
- przy ul. Złotej, wraz z dojazdami do proponowanych przystanków tramwajowych,
- w rejonie ul. Siennej i Śliskiej (jedno przejście, lokalizacja do ustalenia, może być między Sienną a Śliską).

Drogi rowerowe:

- dwukierunkowa droga rowerowa po zachodniej stronie ulicy na całym odcinku.

5.4 UL. ŚWIĘTOKRZYSKA

5.4.1 Rozwiązania

Rozwiązanie według stanu istniejącego (październik 2014) po przebudowie.

5.5 UL. NOWY ŚWIAT - KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE

5.5.1 Rozwiązania

Ze względu na zasadnicze znaczenie tego ciągu dla transportu zbiorowego i wielkości potoków pasażerskich, przy braku odpowiednich tras alternatywnych, transport zbiorowy musi pozostać na tym ciągu. W stosunku do stanu istniejącego możliwa do rozważenia jest zmiana polegająca na przekształceniu ciągu od Al. Jerozolimskich na północ w ciąg pieszy z komunikacją tramwajową według koncepcji wykonanej w roku 2005 przez BPRW S.A. na zlecenie Miasta Stołecznego Warszawa oraz analizy technicznej wykonanej przez BPRW S.A. na zlecenie Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o. Warunkiem funkcjonowania tego ciągu jest tabor tramwajowy, który może się poruszać na odpowiednio długim odcinku bez zasilania z sieci trakcyjnej. Proponowane obecnie przekroje uliczne przedstawiają przestrzeń pieszą z torowiskiem tramwajowym, z dopuszczeniem ruchu rowerowego, zaprezentowano w załączniku nr 1.

Na południowym odcinku ul. Nowy Świat, między ul. Książęcą a ul. Mysią przewidziano na krótkim odcinku torowisko tramwajowo-autobusowe oraz przystanki tramwajowe na wlocie przed AL. Jerozolimskimi. Zaproponowano przejście dla

pieszych z sygnalizacją na południe od ul. Mysiej z dojściem na przystanki tramwajowe.

5.6 UL. KRÓLEWSKA

5.6.1 Rozwiązania

Na odcinku Marszałkowska - Mazowiecka zasadniczo według stanu istniejącego: 2 pasy ruchu w tym wydzielony pas autobusowy.

Ruch rowerowy: droga rowerowa prowadzona poza pasem drogowym, pobliską aleją w Ogrodzie Saskim.

Odcinek Pasaż Niżyńskiego - Krakowskie Przedmieście będzie należał do strefy ruchu uspokojonego (30 km/h) z ruchem rowerowym na jezdni.

5.7 UL. E. PLATER

5.7.1 Rozwiązania

Na odcinku Al. Jerozolimskie - Twarda według stanu istniejącego po przebudowie z dodatkowym osygnalizowanym przejściem dla pieszych po północnej stronie skrzyżowania z Al. Jerozolimskimi (wraz z przejazdem rowerowym) oraz z dodatkowym przejściem dla pieszych bez sygnalizacji na wysokości ul. Śliskiej. Na północ od ul. Świętokrzyskiej drogi rowerowe jednokierunkowe po obu stronach ulicy. Na południe od Al. Jerozolimskich zwężenie do jednego pasa ruchu 4,5 m oraz droga rowerowa dwukierunkowa po zachodniej stronie jezdni (wg przekrojów w załączniku nr 1).

5.8 OBSZAR UL. KRÓLEWSKA – KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE – NOWY ŚWIAT – AL. JEROZOLIMSKIE - MARSZAŁKOWSKA

5.8.1 Zasady ogólne

W całym obszarze proponuje się strefę ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h, z wyłączeniem ulic: Królewska (od Marszałkowskiej do Pasażu Niżyńskiego), Al. Jerozolimskie, Marszałkowska, Świętokrzyska.

W strefie ograniczenia prędkości ruch rowerowy może odbywać się na jezdniach wspólnie z ruchem samochodowym. Na ulicach nie wchodzących w obszar strefy ruchu uspokojonego przewidywane są drogi rowerowe (zaznaczone na rys. nr 2 oraz na przekrojach ulic w załączniku nr 1).

Przyjęto następujące podstawowe zasady kształtowania przekrojów ulicznych:

- szerokie chodniki, nie mniej niż 4,0 – 5,0 m, co najmniej po jednej stronie ulicy,
- dla ulic lokalnych jednokierunkowych nie więcej niż 1 pas ruchu szerokości 4,5 m,
- dla ulic lokalnych dwukierunkowych nie więcej niż dwa pasy ruchu,
- w zależności od dostępnej przestrzeni zapewnia się parkowanie, na ulicach jednokierunkowych parkowanie jednostronne.

Szczegółowe przekroje ulic w obszarze przedstawiono w załączniku nr 1 „Przekroje uliczne”.

6 PROPOZYCJE ETAPOWANIA PRZEKSZTAŁCEŃ UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO CENTRUM WARSZAWY

6.1 PIERWSZA KOLEJNOŚĆ – ETAP DO ROKU 2020

1. Realizacja proponowanych zmian na całym ciągu ulic Andersa - Marszałkowska od ul. Anielewicza do Pl. Konstytucji włącznie wraz z kompleksową przebudową skrzyżowania z Al. Jerozolimskimi.
2. Kompleksowa realizacja proponowanych zmian dotyczących usprawnienia i poprawy warunków ruchu pieszego związanego ze stacją metra Centrum, w tym przejścia podziemnego pod ul. Marszałkowską w kierunku ul. Widok oraz podziemnego ciągu pieszego z wykorzystaniem chodników ruchomych łączącego rejon wyjść ze stacji metra Centrum z Dworcem Śródmieście oraz Dworcem Centralnym (wzdłuż północnej jezdni Al. Jerozolimskich).
3. Realizacja ewentualnych nowych wyjść z peronów stacji metra Centrum na głowicy południowej.
4. Realizacja proponowanych zmian w Al. Jerozolimskich na odcinku Chałubińskiego - Marszałkowska.
5. Proponowane zmiany wewnątrz obszaru ograniczonego ul. Królewską – Krakowskim Przedmieściem – Nowy Światem – al. Jerozolimskimi – Marszałkowską, w tym wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h.

6.2 ETAP 2020 - 2025

1. Wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h na całym analizowanym obszarze (według opisu w pkt 4.1.2.).
2. Realizacja zmian zaproponowanych dla Al. Jerozolimskich na odcinku Marszałkowska – Nowy Świat.
3. Realizacja zmian zaproponowanych dla ciągu ul. Chałubińskiego – Al. Jana Pawła II (odc. Wspólna – Twarda). Realizacja zmian dotyczących ul. Nowy Świat (w przypadku decyzji o budowie trasy tramwajowej).
4. Realizacja zmian dotyczących ul. Nowy Świat (w przypadku decyzji o budowie trasy tramwajowej).

6.3 ETAP PO ROKU 2025

1. Realizacja brakujących stacji metra na I linii metra (Pl. Konstytucji, Muranów) w powiązaniu z budową III linii metra.