

[Załącznik do pisma nr SIS/MPZP/1/1/2019/PK z dnia 09.01.2019]

## **Wnioski stowarzyszenia SISKOM do nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków m.st. Warszawy**

### **Cele docelowej sieci infrastrukturalnej i urbanistycznej oraz podstawowe założenia dla SUIKZP:**

1. Zmniejszenie transportochłonności miasta,
2. Dążenie do polityki opartej na transporcie publicznym z komplementarnymi funkcjami transportu indywidualnego (pieszego, rowerowego i samochodowego).
3. Wdrożenie idei „Transport Oriented Development” tj. podejścia, którego głównym założeniem jest powiązanie rozwoju wielofunkcyjnych osiedli z wysokowydajnym transportem publicznym.
4. Wyznaczenie „rdzenia” miasta i pasm zabudowy.
5. Opracowane SUIKZP powinno stanowić docelową wizję miasta w horyzoncie czasowym do 2050 roku.
6. SUIKZP powinno powstać w oparciu o analizy w tym przede wszystkim z wykorzystaniem modelowania makrosymulacyjnego (Modelu Ruchu).

### **1. Analizy ogólnomiejskie dotyczące metodyki i celów opracowywania SUIKZP<sup>1</sup>**

#### **1.1. Należy opracować wytyczne do przeprowadzenia analiz demograficznych (liczby i struktury wiekowej mieszkańców), liczby miejsc pracy oraz innych podmiotów jako atraktorów i generatorów ruchu**

Opis i uzasadnienie: Na potrzeby nowego SUIKZP należy przeprowadzić badania i analizy demograficzne w celu określenia obecnej i docelowej liczby oraz struktury wieku mieszkańców a także charakterystyki podmiotów na danych obszarach, pod względem liczby miejsc pracy oraz jako generatorów i atraktorów ruchu. Obszary, powinny zostać zidentyfikowane zgodnie z założoną metodyką, np. dzielnice urbanistyczne, obszary MSI lub dotychczasowe, zagregowane rejony komunikacyjne (zawarte w Warszawskim Modelu Ruchu). W części dotyczącej „uwarunkowań”, wartości powinny zostać zweryfikowane i zaktualizowane, natomiast w części dotyczącej „kierunków” na nowo określone, zgodnie z docelową wizją zagospodarowania przestrzennego dla danego obszaru. W ramach SUIKZP powinna zostać określona chłonność poszczególnych rejonów. Przewidywane i uzyskane parametry powinny prowadzić do weryfikacji założeń dotyczących infrastruktury drogowej oraz transportu zbiorowego, zakładającego określoną skalę oferty.

Należy ponadto zweryfikować zmienne objaśniające modelu ruchu dla poszczególnych rejonów komunikacyjnych, które w wielu przypadkach (zarówno w opisie stanu rzeczywistego, jak i w projekcji dotyczącej prognoz) zawierają dane znacząco odbiegające od rzeczywistości i perspektyw jej zmian.

---

<sup>1</sup> Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

Powyższe analizy pozwolą na stworzenie bardziej wiarygodnej macierzy źródło – cel (więźby ruchu) zarówno dla stanu istniejącego jak i stanów prognostycznych. Wykonanie ww. analiz jest kluczowe dla dalszych etapów prac opisanych w kolejnych punktach a w szczególności w punkcie 1.3 i 1.5.

## **1.2. Należy wyznaczyć rdzeń obszaru miejskiego, dzielnice urbanistyczne i pasma (korytarze) zabudowy**

Opis i uzasadnienie: Należy w SUIKZP dokonać delimitacji rdzenia obszaru miejskiego oraz dzielnic urbanistycznych. Dzielnic urbanistycznych powinny tworzyć rdzeń oraz pasma aglomeracyjne (korytarze zabudowy). Nowa zabudowa na terenie Warszawy powinna być koncentrowana tylko na obszarze rdzenia oraz pasm aglomeracyjnych. Obszary wolne od zabudowy powinny definiować korytarze napowietrzające, w tym tereny zielone oraz ogródki działkowe.

**Dzielnica urbanistyczna** to część miasta o rozpoznawalnych granicach urbanistycznych<sup>2</sup> spójnym charakterze przestrzennym i powierzchni nie przekraczającej 10km<sup>2</sup> z wyraźnie zarysowanym centrum. Dzielnica urbanistyczna może pokrywać się z dzielnicami administracyjnymi (np. Żoliborz lub Ochota), ale nie musi, a w większych dzielnicach administracyjnych wręcz nie powinna. Dzielnica urbanistyczna powinna zaspokajać wszystkie podstawowe potrzeby mieszkańców, a także być miejscem bilansowania ilości mieszkańców i miejsc pracy w celu minimalizacji transportochłonności miasta.

Każda dzielnica urbanistyczna powinna posiadać centrum z łatwym dostępem pieszym i rowerowym z różnych jej osiedli (odległość nie większa niż 1,5 km liczona realną drogą przejścia). W centrum dzielnicy urbanistycznej powinny się znajdować różnorodne usługi komercyjne (oprócz sklepów np. zakłady fryzjerskie, restauracje itp.) oraz usługi publiczne, usługi kultury, a tam gdzie dzielnica urbanistyczna pokrywa się z dzielnicą administracyjną, również usługi administracji. W centrum dzielnicy urbanistycznej powinien także znaleźć się plac i /lub ulica o dominującej funkcji przestrzeni publicznej z ograniczeniem ruchu samochodowego.

**Rdzeń miasta** powinien być to obszar o najbardziej zwartej zabudowie otoczony dookoła obwodnicą (częściowo obwodnica ekspresowa, częściowo obwodnica miejska) o promieniu około 8km wynikającym z 30-minutowego czasu dojazdu tramwajem z obrzeży rdzenia do centrum miasta. Granice rdzenia mniej więcej pokrywają się z zewnętrzną linią fortów Twierdzy Warszawa. Powierzchnia rdzenia to około 200km<sup>2</sup>. Na obszarze rdzenia priorytet powinien mieć transport publiczny oraz pieszy i rowerowy oraz poza uzasadnionymi wypadkami, nie powinny być stosowane bezkolizyjne rozwiązania w ruchu samochodowym. Analizy w obrębie rdzenia pozwolą także na wskazanie rozwiązań w zakresie szerokości poszczególnych ulic oraz rozwiązań dla Wisłostrady i ciągu wzdłuż lewego brzegu Wisły.

**Pasma aglomeracyjne** (korytarze zabudowy) to pasma szerokości 2 km wyznaczone wzdłuż wysokowydajnego transportu zbiorowego<sup>3</sup>. Transport publiczny stanowi kręgosłup sytuowanych w pasmach dzielnic urbanistycznych, w których punktem centralnym jest jego przystanek. Pasma aglomeracyjne są obszarami sytuowania nowej zabudowy na terenie miasta. Nowa zabudowa nie

---

<sup>2</sup> np. linie kolejowe, szerokie ulice/drogi, obszary zieleni, cmentarze, inne tereny niemożliwe do przekroczenia, ciek i zbiorniki wodne),

<sup>3</sup> Definicja znajduje się w pkt 1.3.

powinna powstawać poza obszarami rdzenia i pasm aglomeracyjnych. Pasma powinny mieć następujące cechy:

- Szerokość danego pasma powinna wynosić do 1 km od wysokowydajnego środka transportu publicznego (w sumie 2 km), o 2 stopniach odległości:
  - 400 m dla dojścia pieszego.
  - 800m (10 min dojścia pieszego – 2 przystanki autobusowe)
  - 1500m (20 min dojścia pieszego – 4 przystanki autobusowe).
- W pasmach zabudowy należy określić ograniczenia dot. zabudowy, aby nie doprowadzić do sytuacji przeludnienia.

### **1.3. Należy wykonać analizy dla wysokowydajnego transportu publicznego w obrębie rdzenia oraz poszczególnych pasm aglomeracyjnych (korytarzy).**

Opis i uzasadnienie: Transport w obrębie miasta i aglomeracji należy oprzeć o **wysokowydajny transport publiczny**. Na wysokowydajny transport publiczny składają się te środki transportu (i ich infrastruktura), które osiąga wysoką prędkość komunikacyjną (handlową) i wysoką częstotliwość a także charakteryzują się wysoką niezawodnością. Nie należy na obecnym etapie jednoznacznie definiować definitywnie określonej transportu. Doświadczenia zagraniczne i polskie wskazują, że mogą być to różne środki transportu w tym np.: metro, kolej, lekka kolej/ kolej miejska (typu WKD)<sup>4</sup>, tramwaj o wysokiej prędkości komunikacyjnej poruszający się po wydzielonym torowisku w jezdni, z priorytetem w sygnalizacji świetlnej lub poruszający się po całkowicie wydzielonej infrastrukturze (tunel lub wiadukt) na części swojej długości a także autobus poruszający się po wydzielonych pasach autobusowych lub ulicach autobusowych z ewentualnym (ale nie obligatoryjnym) priorytetem w sygnalizacji świetlnej.

Dla wyznaczonych jednostek urbanistycznych należy zweryfikować przy pomocy odpowiednich analiz plany rozwoju sieci transportowej oraz rezerwy terenowe<sup>5</sup>. Jednocześnie analizy te, wsparte i uszczegółowione analizami technicznymi, pozwolą na identyfikację nowych rezerw.

Przedmiotowe analizy, a także kolejne etapy projektowe, powinny zostać co od zasady oparte na następującej metodyce:

- Analizy powinny być wykonywane w oparciu o proces zakładający pożądane rozwiązania, który w kolejnych krokach (iteracjach) powinien być dostosowywany do istniejących uwarunkowań. Kolejne iteracje powinny uwzględniać założenia urbanistyczne, pojemność środków transportu i istniejącą infrastrukturę.
- Analizy powinny być oparte na prognozowaniu ruchu w oparciu o modelowanie makrosymulacyjne z uwzględnieniem danych demograficznych i analiz generatorów i atraktorów ruchu wskazanych w pkt. 1.1.
- Analizy powinny zostać wykonane dla różnych horyzontów czasowych dla różnych wariantów „istnienia” infrastruktury.

---

<sup>4</sup> Lub tzw. premetro lub kolej o skrajni metra poruszająca się pod ziemią w obrębie centrum miasta, po wydzielonych torowiskach w jezdni w strefie miejskiej i po oddzielnej infrastrukturze w strefie podmiejskiej

<sup>5</sup> Pasma zabudowy mogą być wyznaczone przez istniejącą infrastrukturę transportu publicznego.

- Analizy powinny zostać rozpoczęte od 2 lub 3 wariantów układu linii komunikacyjnych (warianty wyjściowe) dla wysokowydajnego transportu publicznego.
- Należy ww. linie komunikacyjne oprzeć na założeniach urbanistycznych.
- Należy ww. linie komunikacyjne kreować od nowa i ewentualnie dostosowywać do istniejącej infrastruktury – w przeciwieństwie do dotychczasowej praktyki polegającej jedynie na uzupełnianiu istniejącej sieci nową infrastrukturą.
- Ostateczny dobór środka transportu powinien zależeć od prognozowanych potoków pasażerskich, wskazanie środka transportu na wstępnym etapie analiz powinno być weryfikowane w ich trakcie<sup>6</sup>,
- W wyniku analiz powinien powstać docelowy kształt linii komunikacyjnych, które powinny definiować infrastrukturę transportu publicznego.

Analizy dla wysokowydajnego transportu publicznego powinny dotyczyć aglomeracji. Ww. analizy zgodnie ze wskazaną powyżej metodyką powinny być opracowane na podstawie koncepcji linii komunikacyjnych. Dopiero w ich wyniku powinny powstać przebiegi np. nowych linii metra (w tym III linii metra), nowych linii kolejowych, tras tramwajowych lub innych środków transportu łączących cechy powyższych i ewentualnie ciągów autobusowych. W wybranych przypadkach analizy przebiegów będą musiały zostać uzupełnione o analizy techniczne. Szczególnie istotne będą wyniki analiz dotyczące:

- III linii metra i kolejnych,
- rozwiązań dla wysokowydajnego transportu publicznego w ciągu trasy łazienkowskiej,
- rozwiązań podnoszących prędkość komunikacyjną i częstotliwość dla istniejących tras tramwajowych w obrębie rdzenia i pasm, co doprowadzi do wzrostu komfortu i wykorzystania tych tras,

Ponadto ww. analizy powinny wyznaczać lokalizacje węzłów przesiadkowych jak i nowych przystanków w tym przystanków kolejowych lub stacji metra. Analizy te powinny być uzupełnione o analizy rozwiązań technicznych co pozwoli na zdefiniowanie rezerw terenowych.

Analizy wskazane w niniejszym punkcie powinny być realizowane równolegle z analizami wskazanymi w punkcie 1.2., co pozwoli na zdefiniowanie pasm urbanistycznych (korytarz zabudowy), które powinny posiadać cechy wskazane w ww. punkcie.

Wyjściowe propozycje dla układu linii komunikacyjnych i rozwiązań z zakresu infrastruktury liniowej i punktowej, które powinny być przedmiotem analiz wskazanych w niniejszym punkcie, zostaną przekazane przez Stowarzyszenie w późniejszym terminie.

#### **1.4. Należy wyznaczyć i zdefiniować na obszarze miasta strefy komunikacyjno-urbanistyczne**

Opis i uzasadnienie: Ze względu na zróżnicowanie obszaru miejskiego, wskazane jest wyznaczenie kilku stref o zróżnicowanych parametrach zabudowy i obsługi komunikacyjnej. Nowy podział powinien być bardziej szczegółowy niż w dotychczasowym studium i obejmować więcej niż 3 strefy. Dla każdej strefy należy zdefiniować m.in.:

---

<sup>6</sup> Ostateczny dobór środka transportu może także zależeć od istniejącej infrastruktury, która ostatecznie może zostać

- normatyw parkingowy oraz ewentualnie obszary płatnego parkowania;
- obszary potencjalnego ograniczenia ruchu samochodowego;
- odległość do wysokowydajnego transportu publicznego;
- gęstość zabudowy;
- komplementarnie dla liczby miejsc parkingowych należy określić gęstość stacji ładowania pojazdów elektrycznych.

### **1.5. Należy wykonać całościową analizę z zakresu logistyki miejskiej**

Opis i uzasadnienie: Z uwagi na wciąż rosnące potrzeby w zakresie transportu towarów i dostaw, należy stworzyć wytyczne dotyczące logistyki miejskiej dla Warszawy, które powinny określać warunki obsługi transportu towarowego dla Warszawy. Analiza powinna obejmować m.in. lokalizacje:

- centrów logistycznych i dróg dojazdowych;
- terminali intermodalnych dla kontenerów przyjeżdżających transportem kolejowym i drogowym,
- terminalu lotniczego i możliwość jego obsługi transportem drogowym (w powiązaniu z analizami dla Centralnego Portu Komunikacyjnego),
- ładowni kruszyw i ewentualnie innych produktów masowych,
- punktów przeładunkowych dla sklepów detalicznych w zakresie łańcucha dostaw towarów.

Proponuje się w pierwszej kolejności zachowanie istniejących kolejowych stacji towarowych, tj.:

- Warszawa Praga wraz z centrum logistycznym na terenie stacji i dawnych zakładów FSO (w przeciwnym wypadku należy bezwzględnie wskazać obszar alternatywny – ewentualnie poza obszarem miasta st. Warszawy),
- Warszawa Wschodnia Towarowa i Utrata wraz z centrum logistycznym w pobliżu bocznicy EC Kawęczyn oraz przeznaczenie obszaru Utraty i Koziej Górki na cele transportowe i logistyczne (w tym betoniarnie i punkty przeładunku kruszyw),
- Warszawa Okęcie,
- Warszawa Główna Towarowa.

Ponadto, należy przewidzieć możliwość rozbudowy funkcji logistycznych (m.in. terminali multimodalnych) wokół tych obiektów, co wiąże się z odpowiednią infrastrukturą drogową i dostępem do sieci dróg wyższej kategorii.

Jednocześnie należy, z uwagi na ograniczenia terenowe na obszarze m.st. Warszawy, podjąć współpracę z Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego w zakresie prac koncepcyjnych nad centrum logistycznym obsługującym aglomerację. Proponuje się zlokalizowanie go na zachód od Warszawy przy linii kolejowej nr 3 (odcinek Teresin-Niepokalanów – Ożarów Mazowiecki), z dostępem do sieci dróg krajowych (autostrada A2, droga krajowa nr 92). Analiza ta powinna być ściśle powiązana z prognozowaną organizacją ruchu transportem kolejowym na terenie Polski oraz planami dotyczącymi Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Ponadto należy:

- wskazać poszczególne ulice mające znaczenie w logistyce miejskiej, a także zabezpieczyć obsługę logistyczną obszarów pieszych (deptaków);

- w ramach ogólnych wytycznych dla planowania miejscowego (mpzp) zobowiązywać do przewidywania miejsc umożliwiających realizację dostaw do placówek handlowych i usługowych;
- zweryfikować możliwość wykorzystania tramwajów w logistyce miejskiej np. w zakresie wywozu śmieci;
- wskazać punkty odbioru śmieci, dróg i tras doprowadzających;
- wskazać centra hurtowe i przewidzieć zaopatrzenie sklepów detalicznych;
- przeprowadzić koncepcje dla obsługi logistycznej poszczególnych obszarów;
- wyznaczyć parkingi dla samochodów ciężarowych ze względu na ograniczenia dobowe w ruchu na terenie Warszawy.

## **2. Analizy szczegółowe w zakresie poszczególnych dziedzin o zasięgu ogólnomiejskim lub obszarowym**

### **2.1. Analizy dotyczące linowej infrastruktury transportu publicznego**

[Analizy zostały zbiorczo opisane w punkcie 1.3]

### **2.2. Należy zweryfikować klasy techniczne dróg i ulic istniejących i planowanych w obecnym SUIKZP.**

Opis i uzasadnienie: Należy dokonać weryfikacji wszystkich dróg i ulic wraz z ich klasami technicznymi w obecnie obowiązującym SUIKZP. W ślad za tym wskazane jest również zweryfikowanie szerokości pasa drogowego dla poszczególnych dróg i ulic, w tym rezerw na ich poszerzenie. Zwracamy uwagę, że część z ulic nie spełnia warunków technicznych dla przypisanych im klas, np. w zakresie odległości pomiędzy skrzyżowaniami (przykład: ul. Raszyńska). Ze względu na sposób zagospodarowania terenu, w wielu miejscach nie ma możliwości przystosowania danej drogi do zakładanej w obecnym studium klasy technicznej. Jednocześnie wysokie parametry utrudniają przebudowę ulic, w tym wyznaczanie przejść dla pieszych, przystanków transportu zbiorowego, miejsc parkingowych oraz tworzenie infrastruktury rowerowej. Powyższe trudności dotyczą również projektowania nowych dróg wpisanych w SUIKZP i generują dodatkowe koszty inwestycyjne i utrzymaniowe.

Ponadto należy zweryfikować zasadność istnienia dróg kategorii wojewódzkich i krajowych na obszarze śródmiejskim ze względu na powiązanie kategorii z klasą techniczną na poziomie przepisów krajowych. Zwracamy uwagę, że Warszawa jako miasto na prawach powiatu zarządza wszystkim drogami publicznymi na swoim terenie poza drogami ekspresowymi oraz autostradami. W naszej opinii wskazane jest ograniczenie przebiegu dróg wojewódzkich do obwodnicy śródmiejskiej a dróg krajowych do przebiegu planowanej ekspresowej obwodnicy Warszawy.

### **2.3. Należy przeprowadzić analizę dot. infrastruktury rowerowej**

Opis i uzasadnienie: Należy wykonać analizę dla sieci korytarzy rowerowych na terenie Warszawy i powiązań z obszarem funkcjonalnym. Korytarze rowerowe powinny przebiegać nie tylko w pasach



drogowych, ale także na terenach zielonych, wzdłuż cieków wodnych i linii kolejowych (w tym na działkach obejmujących zdemontowane lub nieużywane bocznice). Podobnie warto przeanalizować możliwość udostępnienia dla ruchu rowerowego dróg serwisowych lub miejsc po istniejącej infrastrukturze przesyłowej, np. sieciach energetycznych. Należy także zapewnić możliwość realizacji korytarzy rowerowych wzdłuż wszystkich przepraw mostowych (w tym kolejowych) poprzez przebudowę mostów lub budowę oddzielnych przepraw pieszo-rowerowych. Tego typu korytarze powinny stanowić wytyczne do mpzp. W naszej opinii dla korytarzy rowerowych należy wykonać całą osobną mapę w SUIKZP (w obecnym studium jest ona częścią innej mapy). Uzupełniająco należy rozważyć określenie zagęszczenia stacji Veturilo dla poszczególnych stref (np. poprzez określenie wskaźnika dla poszczególnych dzielnic urbanistycznych).

Wskazujemy, że korytarze rowerowe (niekoniecznie drogi dla rowerów w pasie drogi) powinny być wyznaczone na podstawie analiz (wiąźby) ruchu (o których mowa także w punktach 1.1. i 1.3). Jednocześnie, zgodnie ze standardami rowerowymi, na ulicach lokalnych i dojazdowych należy dążyć do łączenia ruchu rowerowego i drogowego w strefach ruchu uspokojonego „Tempo 30”, także ze względu na ograniczoną szerokość pasów dróg.

#### **2.4. Należy wykonać analizę dla poszczególnych obszarów/rejonów miasta**

Opis i uzasadnienie: Szczegółowe analizy dla poszczególnych obszarów powinny na zasadzie „od szczegółu do ogółu” wpłynąć na zapisy w SUIKZP. W tym celu należy podzielić Warszawę na obszary (np. definiując za pomocą dzielnic urbanistycznych) i dla tych obszarów wykonać analizę transportowo-urbanistyczną. W ramach ww. analiz należy wykonać hierarchizację sieci drogowo-ulicznej, pogrupować ulice a także nadać im funkcje i klasy techniczne<sup>7</sup>.

Sugerujemy by takie analizy transportowo-urbanistyczne wykonać dla wielu obszarów obecnie problematycznych jak i dla nowych obszarów. Są to m.in. obszar tzw. Białołęki Wschodniej, Wawra Zachodniego (wzdłuż Traktu Lubelskiego) jak i dla Terenu Lotniska Chopina po budowie CPK, którego osią komunikacyjną mogłoby być wydłużona linia kolejowa z obecnej stacji Warszawa Lotnisko Chopina jak i Łuku Siekierkowskiego.

#### **2.5. Należy przewidzieć lokalizację dla węzłów przesiadkowych w tym dla autobusów aglomeracyjnych, dalekobieżnych i międzynarodowych**

Opis i uzasadnienie: W nowym SUIKZP, na podstawie analiz i planów rozbudowy infrastruktury wskazanych w punkcie 1.3., należy wyznaczyć istniejące oraz planowane główne węzły przesiadkowe. Należy wyznaczyć zarówno wewnętrzne węzły przesiadkowe oraz te na których będzie wyznaczone miejsce dla kończenia trasy autobusów aglomeracyjnych i regionalnych.

Węzły przesiadkowe dla ruchu aglomeracyjnego i regionalnego powinny obejmować zarówno przewoźników realizujących przewozy na zlecenie organizatorów publicznego transportu zbiorowego, jak i niezależnych (prywatnych). Proponujemy lokalizację takich węzłów m.in. przy stacjach metra oraz stacjach i przystankach kolejowych. Pragniemy zauważyć, że aktualnie występuje deficyt miejsc przeznaczonych do kończenia tras autobusów w Warszawie, przez co część autobusów dojeżdża do

---

<sup>7</sup> Przykładową analizą jest „Naprawa Ulic” dla Targówka.

ścisłego centrum miasta, natomiast warunki i miejsca postojowe w niektórych lokalizacjach (np. Rondo Wiatraczna) są niewystarczające dla obecnych potoków pasażerskich (przepustowość oraz warunki oczekiwania). Wskazujemy ponadto na zasadność zapewnienia rezerw terenowych pod kolejne tego typu obiekty, zwłaszcza przeznaczonych dla ruchu aglomeracyjnego i zlokalizowane po wschodniej stronie miasta. Docelowo węzły przesiadkowe powinny być wyposażone w poczekalnie, miejsce dla autobusów wykonujących postoje techniczne i podstawowe zaplecze socjalne dla kierowców.

W zakresie węzłów wewnętrznych, na podstawie analiz linii komunikacyjnych i korytarzowych, należy wyznaczyć węzły przesiadkowe – tak by w mpzp znalazły się stosowne rozwiązania. Lokalizacje parkingów Park and Ride powinny zostać zaplanowane tak, aby znajdowały się one możliwe jak najdalej od rdzenia. Komplementarnie należy stworzyć standardy dla węzłów przesiadkowych i wykonać analizę przebudowy lub optymalizacji tych istniejących – co pozwoli na wyznaczenie rezerw terenowych<sup>8</sup>.

W zakresie dworców dla autobusów dalekobieżnych należy początkowo zidentyfikować potencjalne lokalizacje, przy zachowaniu ich przelotowego charakteru<sup>9</sup>.

Ponadto jak wskazano w punkcie 1.3, należy przeanalizować lokalizację dla nowych przystanków kolejowych i peronów stacji kolejowych lub zmianę lokalizacji doczasowych, w celu poprawy ich atrakcyjności.

## **2.6. Należy wykonać analizy dotyczące powiązania z Centralnym Portem Komunikacyjnym**

Opis i uzasadnienie: Decyzje odnośnie budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego będą miały kluczowe znaczenie dla obsługi komunikacyjnej Warszawy transportem lotniczym i kolejowym w skali połączeń dalekobieżnych. W związku tym należy wykonać analizę powiązań transportem publicznym z planowanym Centralnym Portem Komunikacyjnym, mając na uwadze ewentualne nowe połączenia, węzły przesiadkowe oraz ewentualnie uzupełnienie układu drogowego w celu lepszego skomunikowania.

Dodatkowo wskazujemy na konieczność rozpoczęcia analiz dotyczących zagospodarowania terenu po Lotnisku Chopina. W szczególności konieczne jest określenie sposobu zagospodarowania oraz niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, dotyczących linii komunikacyjnych oraz sieci przesyłowych. Wskazujemy na prawdopodobną dużą presję inwestycyjną dla tego terenu związaną z atrakcyjną lokalizacją, stanem prawnym oraz dużą powierzchnią terenu do zagospodarowania po ewentualnej decyzji o likwidacji portu lotniczego. Obszar ten powinien być szczegółowo przygotowany pod względem urbanistycznym, a rozbudowa infrastruktury miejskiej (m.in. transportowej) mogłaby się odbywać w takim przypadku np. na zasadach partnerstwa publiczno – prywatnego. Wskazuje się także możliwość wykorzystania i wydłużenia obecnie istniejącego tunelu kolejowego.

Równocześnie, ze względu na wstępny charakter prac dotyczących CPK, należy brać pod uwagę dalsze, wieloletnie funkcjonowanie lotniska w obecnej lokalizacji z możliwymi i niezbędnymi działaniami w zakresie rozbudowy jego infrastruktury (w tym budowy dodatkowej drogi startowej, nowego terminala itp.), które będą się wiązały z koniecznością istotnej przebudowy obsługującej lotnisko i otaczającej je infrastruktury drogowej i kolejowej.

---

<sup>8</sup> Np. dla węzła Stadion, Dw. Wileński, GUS, Rondo Wiatraczna

<sup>9</sup> Należy przeanalizować różne lokalizacje. Przykładowymi obiektami do dalszych analiz może być: Dw. Zachodni, Dw. Gdański, Lotnidko Chopina, Metro Trocka



## **2.7. Należy wykonać analizy dotyczące obszarów ochrony akustycznej**

Opis i uzasadnienie: Należy na podstawie analiz akustycznych dla poszczególnych obszarów i ciągów komunikacyjnych rozważyć wyznaczenie tych, które będą wymagały ochrony akustycznej. Jednocześnie proponuje się, by w studium zaproponować dopuszczalne rozwiązania z tego zakresu dla określonych ciągów, w tym dróg, dla których wskazane lub niewskazane jest zaprojektowanie określonego typu urządzeń, np. ekranów akustycznych. Wskazujemy na możliwość ograniczenia zanieczyszczeniem hałasu poprzez inne metody, zarówno w zakresie przepisów (np. egzekwowane ograniczenia prędkości) jak i infrastruktury (specjalne mieszanki bitumiczne). Jednocześnie pragniemy przypomnieć, że decyzje o instalacji ekranów akustycznych na obszarze miejskim, np. w ramach Trasy Świętokrzyskiej oraz ul. Wołoskiej (niezrealizowane) spotkały się z powszechną krytyką i niezadowolaniem mieszkańców.

Ponadto należy także wykorzystywać w tym celu kształtowanie funkcjonalne zabudowy. Oznacza to np. lokalizowanie obiektów usługowych i biurowych w obszarze większego zanieczyszczenia hałasem, które separują zabudowę mieszkaniową od generatora hałasu.

## **2.8. Polityka piesza i rowerowa**

Opis i uzasadnienie: Należy w studium wprowadzić jednoznaczne odwołanie się do miejskich dokumentów i strategii jako ważnego elementu kształtowania przestrzeni stolicy (np. standardy dostępności, standardy piesze, standardy rowerowe, standardy urbanistyczne itp.)

Ponadto należy przeanalizować korytarze ruchu pieszego na obszarze śródmiejskim oraz centralnym dla poszczególnych dzielnic i dążyć do zagwarantowania ich atrakcyjnego przebiegu, niekoniecznie w całości w pasie drogi, tworząc ewentualne ogólnodostępne skróty. W naszej opinii wskazane jest również dążenie do zapewnienia rezerwy pod połączenia piesze, w tym nowe przeprawy mostowe, kładki i przejścia podziemne pod torami kolejowymi, ogólnodostępne przejścia przez tereny prywatne.

## **2.9. Należy zdefiniować nowe centrum miasta**

Opis i uzasadnienie: Analiza urbanistyczna dotycząca centrum miasta powinna mieć wpływ na SUIKZP, w tym w zakresie nowych generatorów i atraktorów i definicji rejonów komunikacyjnych w Modelu Ruchu.

Sugerujemy powtórne przesunięcie centrum miasta na północ, którego osią powinna być Oś Saska, obwód powinna stanowić sieć placów, a funkcje po północnej stronie powinny równoważyć się z tymi po południowej. Cechą charakterystyczną centrum Warszawy jest oparcie jego struktury na sieci – „konstelacji” placów. Dziś często są one parkingami i zatraciły swoje społeczne i kulturowe funkcje. Należy dążyć do ich przywrócenia i jednocześnie znaczącego ograniczenia bądź wyeliminowania ruchu samochodów na ich powierzchni. Konieczne są także atrakcyjne połączenia pomiędzy placami. Połączenia te powinny być przede wszystkim przyjazne dla pieszych zarówno w sensie przestrzenno-strukturalnym jak i funkcjonalnym.

W kontekście uzupełnienia funkcji należy dążyć do przywrócenia atrakcyjnej oferty usługowej w parterach budynków tam gdzie w tej chwili znajdują się lokale usługowe. W miejscach bez usług w parterach, np. na ulicy Senatorskiej, należy je przywrócić a tam, gdzie w ogóle brakuje zabudowy z możliwością kształtowania parterów w usługach, np. w okolicy pl. Żelaznej Bramy, należy ją wprowadzić. W zależności od kontekstu będą to budynki pełnogabarytowe lub parterowe pawilony.

Należy również przeanalizować możliwość dekoncentracji niektórych funkcji publicznych, zwłaszcza administracyjnych, których nadmiar czyni niektóre z placów i ulic nieatrakcyjnymi dla mieszkańców np. pl. Powstańców Warszawy. Funkcje te powinny być przenoszone w inne rejony rdzenia, w tym do dzielnic prawobrzeżnych. Sieć placów i ich powiązań powinna być najgęstsza w ścisłym centrum miasta, czyli obszarze, który wyznacza skarpa warszawska, linia ulicy Wspólnej, linia ulicy Żelaznej oraz linii ulicy Nowolipki. Jest to obszar o wymiarach ok. 2x2km (czyli możliwy do przejścia pieszo), w którym znajduje się większość najważniejszych instytucji kultury, administracji i nauki, a także duża koncentracja punktów usługowych, miejsc rozrywki oraz atrakcji turystycznych. W obszarze tym spotyka się kilka rejonów pieszych (staromiejski, śródmiejski i mirowski), czyli obszarów o średnicy około 1,5km, których zwornikiem jest Ogród Saski.

#### **2.10. Należy wykonać analizy dotyczące powiązań międzydzielnicowych i nowych przepraw mostowych**

Opis i uzasadnienie Równoległe do analiz korytarzowych wskazanych w punkcie 1.3 należy wykonać analizy dla powiązań międzydzielnicowych, w celu ograniczenia konieczności poruszania się „przez centrum” w komunikacji między poszczególnymi obszarami miasta. Takie powiązania powinny łączyć funkcje drogowe i z zakresu transportu publicznego (np. buspas, tramwaj lub w szczególnych przypadkach inny transport szynowy). Należy dążyć do stworzenia sieci linii komunikacyjnych, dzięki czemu wzmacni się funkcjonalność transportu publicznego i zmniejszy zapotrzebowanie na transport indywidualny.

W ramach ww. analiz należy wykonać analizę dla nowych przepraw mostowych mających charakter lokalny w zakresie transportu samochodowego i mających znaczenie dla transportu publicznego (buspas, tramwaj). Proponujemy przeanalizowanie wielu lokalizacji na obszarze całego miasta od granicy północnej do południowej.

#### **2.11. Pozostałe propozycje analiz mające wpływ na zagadnienia transportowo-urbanistyczne**

**2.11.1.** Należy dokonać analizy zaopatrzenia miasta w ciepło i przeanalizować obecne i przyszłe lokalizacje elektrociepłowni wraz z ich rodzajem zasilania. Rodzaj elektrociepłowni będzie miał także wpływ na gałąź transportu, która będzie go obsługiwać (transport kolejowy/ rurociągowy) co będzie miało istotny wpływ na plany infrastrukturalne. Ponadto w SUIKZP należy zapisać konieczność przebudowy sieci ciepłowniczej przez inwestorów, która często stanowi barierę transportową i urbanistyczną. Analiza ta pozwoli także na rozwiązanie problemu zanieczyszczenia

powietrza w szczególności w istniejących i planowych dzielnicach o zabudowie jednorodzinnej.

- 2.11.2.** Należy wyznaczyć linie wysokiego napięcia przeznaczone do zmiany na przebieg podziemny, dla uzyskania dodatkowych powierzchni do zagospodarowania (np.: rozwiązanie zastosowane w praktyce na Bemowie ul. Powstańców Śląskich / ul. Jana Olbrachta)

W uzupełnieniu do powyższych wniosków, informujemy, że planujemy zgłoszenie bardziej szczegółowych wniosków dotyczących konkretnych obszarów miasta na późniejszym etapie prac nad dokumentem studium oraz propozycji wyjściowych do analiz. Jednocześnie zwracamy się z prośbą o upublicznienie wszelkich dokumentów oraz analiz wykonanych przez jednostki miejskie dla opracowania tego dokumentu. Dodatkowo, planując przekazanie szczegółowych propozycji wyjściowych, prosimy o konsultowanie również opisów przedmiotu zamówienia dla zlecanych podmiotom zewnętrznym analiz.