

# **NOWE CENTRUM STAREJ PRAGI**

**projekt ograniczenia i uspokojenia ruchu kołowego  
w centralnym obszarze Pragi Północ po oddaniu  
centralnego odcinka II linii metra**

# CEL PROJEKTU

Celem projektu jest **przywrócenie charakteru śródmiejskiego centrum Starej Pragi poprzez uspokojenie i ograniczenie natężenia ruchu kołowego**, zgodnie z rozwiązaniami przewidzianymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Pragi Centrum i strategii transportowej Warszawy.

# Zgodność z dokumentami strategicznymi

- Projekt realizuje założenia Strategii Transportowej m.st. Warszawy, w zakresie:
  - Zadania 7: „Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie śródmiejskiej Warszawy”,
  - Zadania 9: „Uporządkowanie systemu parkowania”,
  - Zadania 11: „Podejmowanie działań łagodzących skutki funkcjonowania systemu drogowego na otoczenie”.
- Projekt uwzględnia wdrożenie regulacji przewidzianych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Pragi Centrum w zakresie zasad zagospodarowania terenów ulic, w tym rozwiązań projektowanych dla ruchu rowerowego oraz zasad uspokojenia ruchu.
- Projekt uwzględnia konieczność przekształcenia przekrojów ulic w celu dostosowania ich do prowadzenia ruchu rowerowego i rozwoju systemu roweru miejskiego Veturilo.

# Spodziewane rezultaty

- **poprawa jakości życia mieszkańców centralnej części Starej Pragi** poprzez ograniczenie hałasu i zanieczyszczeń oraz ryzyka wypadków drogowych,
- rewitalizacja Starej Pragi poprzez **uczynienie przestrzeni bardziej przyjazną i atrakcyjną** dla mieszkańców i turystów,
- **ochrona historycznej zabudowy** poprzez zmniejszenie negatywnych oddziaływań komunikacji kołowej,
- **rozwój przedsiębiorczości i usług** poprzez stosowanie stref wolnych od ruchu kołowego i stref ograniczonego ruchu kołowego,
- **zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców** – promowanie korzystania w centralnej części miasta z komunikacji zbiorowej, rowerowej i chodzenia pieszo.
- **ograniczenie parkowania** na Starej Pradze **dla osób dojeżdżających** do metra na Dw. Wileńskim.

# Główne założenia projektu

*Etap I – wdrożenie w roku 2014-2015 – bezpośrednio po oddaniu centralnego odcinka II linii metra.*

**Podstawowe cele I etapu:**

- **uspokojenie ruchu i nadanie charakteru śródmiejskiego ciągowi ulic **Ząbkowska – Kłopotowskiego – Okrzei** - ograniczenie możliwości wykorzystywania przez indywidualny ruch kołowy tego ciągu komunikacyjnego jako ciągu tranzytowego, międzydzielnicowego poprzez zastosowanie technicznych i organizacyjnych metod uspokajania i eliminacji ruchu kołowego,**
- **zrównoważenie różnych form transportu miejskiego poprzez wprowadzenie rozwiązań ułatwiających ruch pieszy i rowerowy a także korzystanie z komunikacji miejskiej.**

# Proponowane rozwiązania:

- **Zmiana przekroju i funkcji ulic – uspokojenie ruchu**
- **Wprowadzenie rozwiązań promujących transport rowerowy i pieszy**
- **Objęcie centralnego obszaru Starej Pragi zakazem ruchu ciężarowego powyżej 5 ton (obecnie Praga Północ jest jedynym obszarem funkcjonalnego śródmieścia Warszawy, w którym dopuszcza się ruch ciężarowy powyżej 16 ton).**
- **Zmiana usytuowania przystanków autobusowych, umożliwiająca skrócenie odległości przesiadkowych i czasu przesiadek**

# WARSZAWA

Ograniczenia w ruchu samochodów ciężarowych





# Ruch ciężarowy na Pradze – ulica Żabkowska

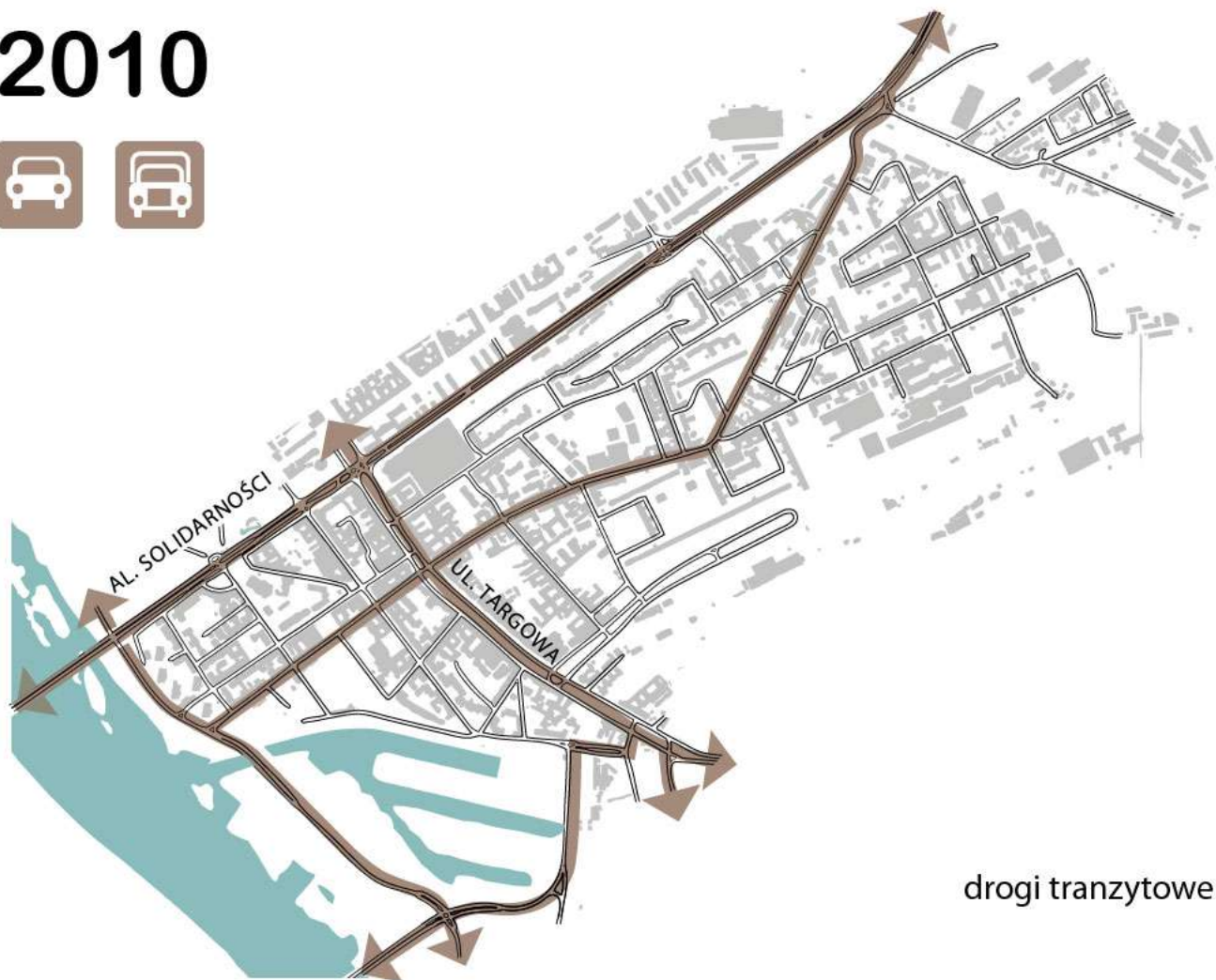






Ruch uspokojony w centrum miasta – Kopenhaga

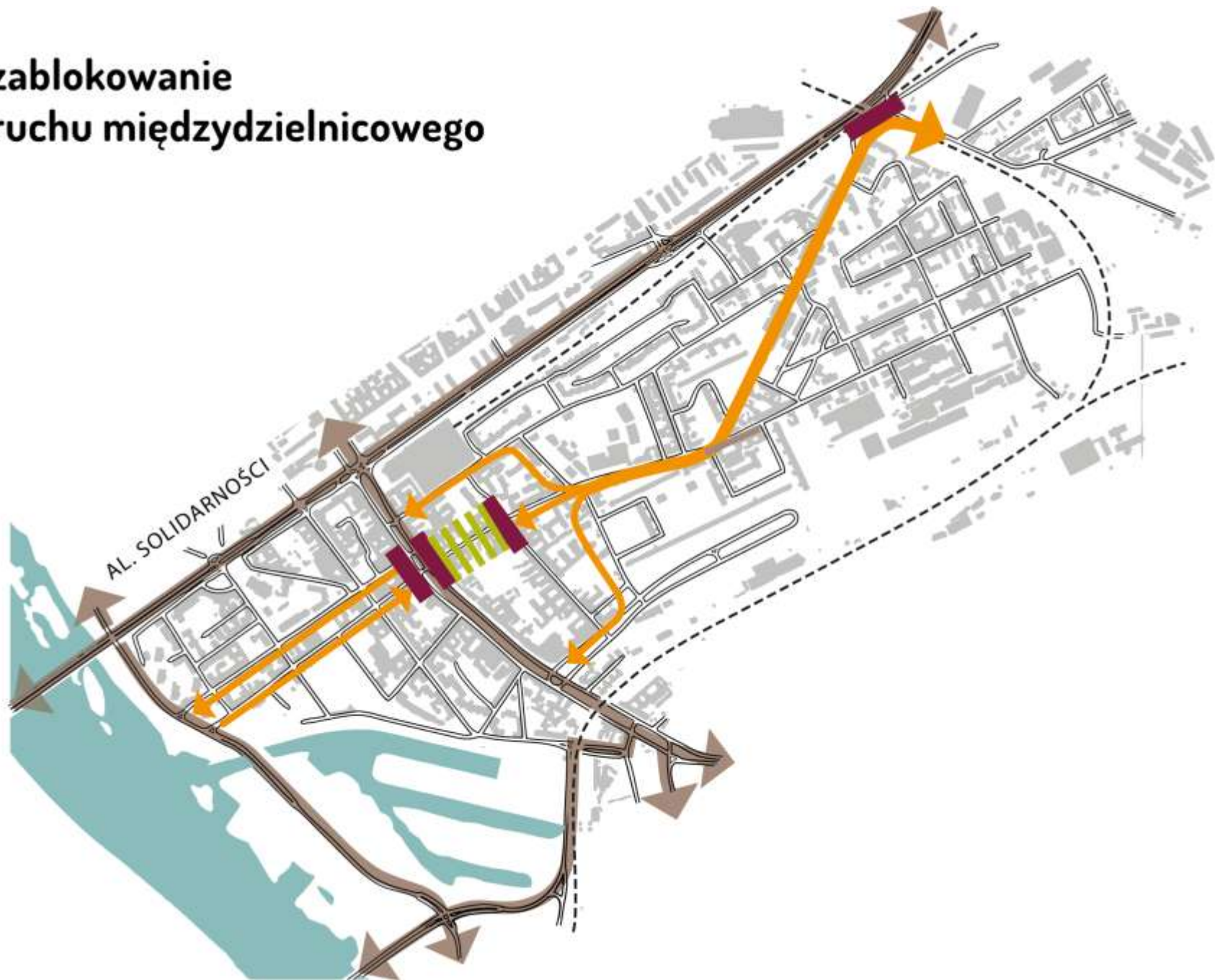
# 2010



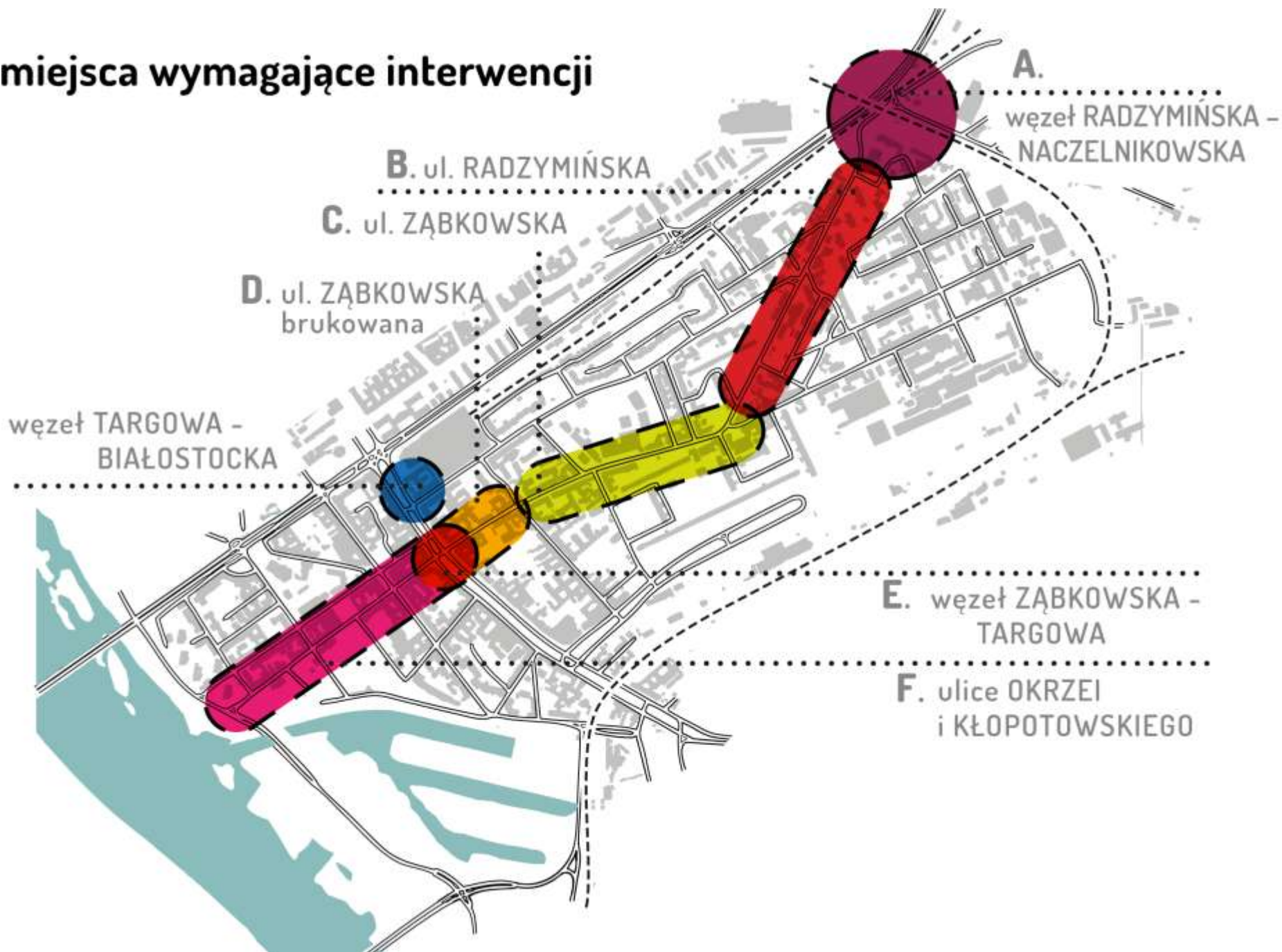
drogi tranzytowe



# zablokowanie ruchu międzydzielnicowego



# miejsca wymagające interwencji



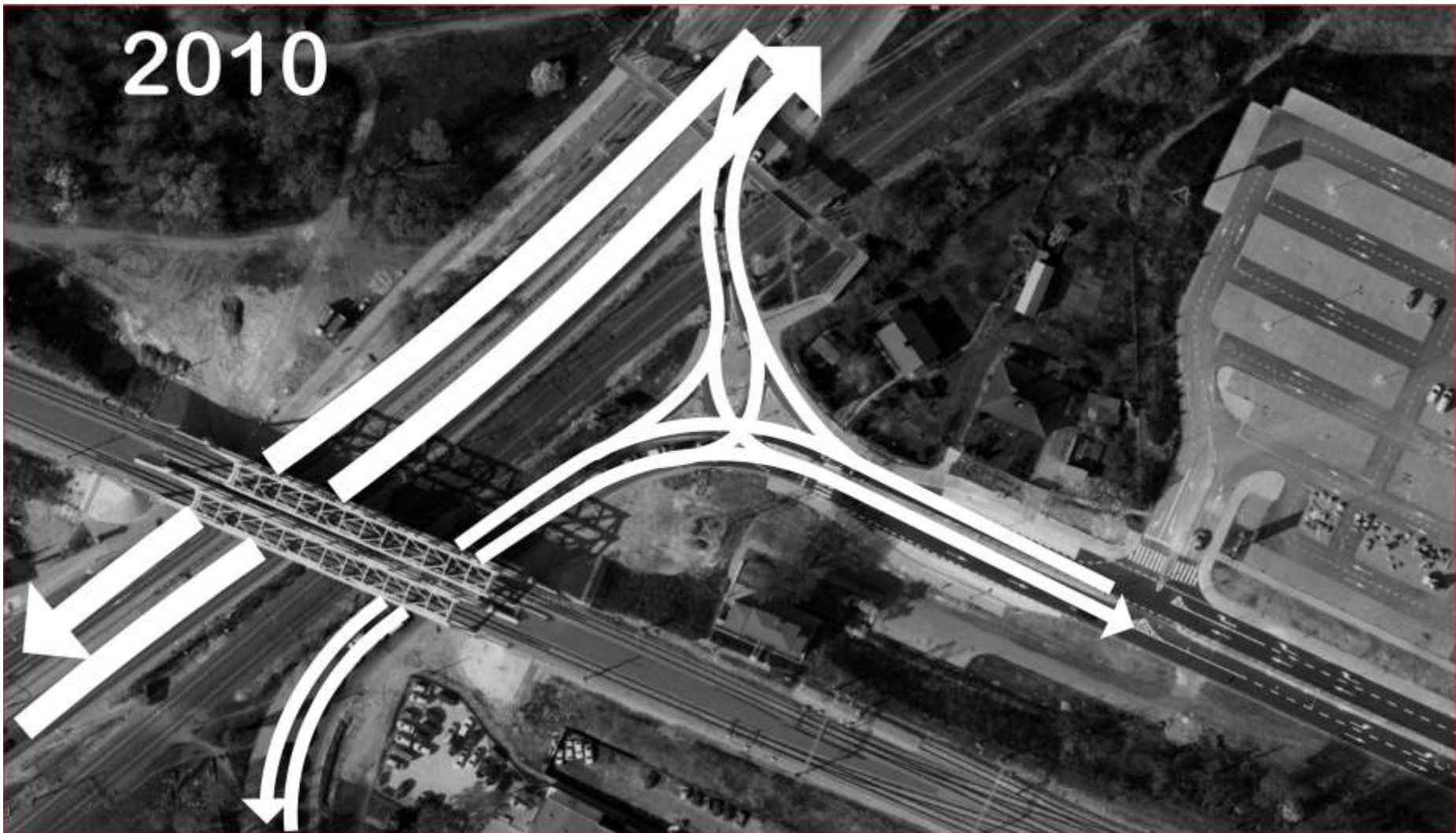
# A – węzeł RADZYMIŃSKA– NACZELNIKOWSKA:

**ograniczenie możliwości przejazdu  
pomiędzy ul. Radzymińską (nową) a ul.  
Radzymińską (starą) przez tory kolejowe:  
zakaz lewoskrętu w obu kierunkach.**

*Rozwiązanie to pozwoli na upłynnienie ruchu,  
zwiększy bezpieczeństwo eliminując przejazd  
przez tory kolejowe oraz ograniczy  
wykorzystywanie ul. Radzymińskiej (starej)  
jako połączenia międzydzielnicowego.*

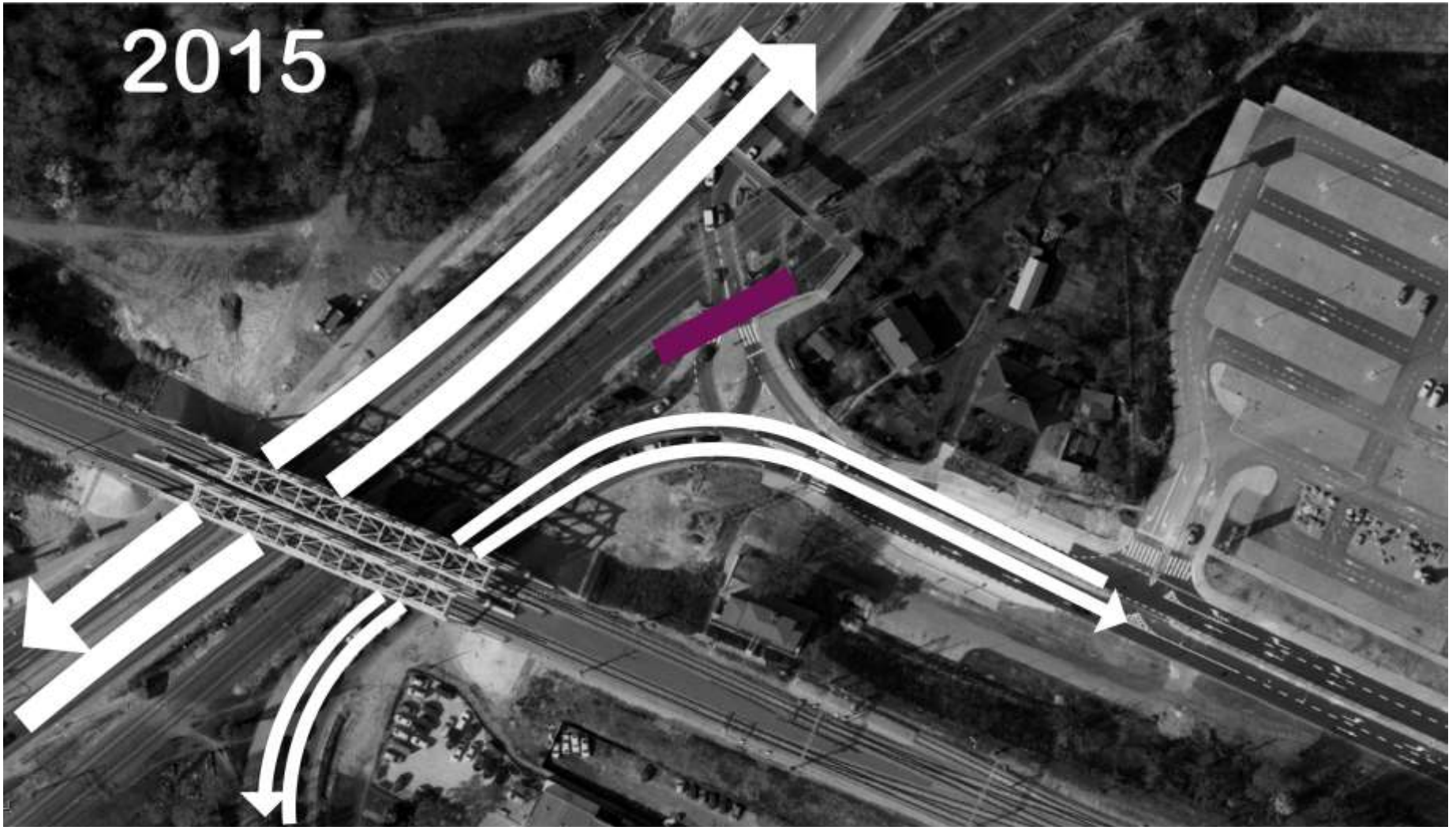


2010



**A** - węzeł RADZYMIŃSKA - NACZELNIKOWSKA

2015



**A** - węzeł RADZYMIŃSKA - NACZELNIKOWSKA

# B – ulica RADZYMIŃSKA (stara)

- **wyznaczenie ścieżki rowerowej lub wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego.**

*Rozwiązanie to pozwoli na prowadzenie bezpiecznego ruchu rowerowego na ul. Radzymińskiej.*

- **ograniczenie liczby pasów ruchu od ul. Białostockiej do ul. Ząbkowskiej do jednego pasa ruchu w każdą stronę.**

*Rozwiązanie to spowoduje uspokojenie ruchu i zniechęci kierowców do wykorzystywania tego odcinka ul. Radzymińskiej jako połączenia międzydzielnicowego.*

# C - ul. ZĄBKOWSKA


## odcinek Radzymińska-Brzeska

- **ograniczenie liczby pasów ruchu Ząbkowskiej do jednego pasa ruchu w każdą stronę** (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),
- **wyznaczenie ścieżki rowerowej lub wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego na odcinku od ul. Radzymińskiej do ul. Brzeskiej** (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),



# Uspokojenie ruchu i ruch rowerowy – Ząbkowska

(projekt - Transprojekt Gdański 2012)

5.3		Ulica Ząbkowska		Odcinek Brzeska - Markowska			Praga Północ	
Informacje podstawowe								
Długość	Klasa drogi	Kierunek ruchu	Przekrój poprzeczny	Rodzaj nawierzchni	Szerokość jezdni	Szerokość jezdni przeznaczona dla ruchu	Prędkość dopuszczalna	
140 m	Z	dwukierunkowa	1x4	asfalt	12	12	50 km/h	
Komunikacja zbiorowa	SPPN	Parkowanie	Liczba miejsc parkingowych	Sposób parkowania	Sposób prowadzenia ruchu rowerowego	Środki uspokojenia ruchu		
tak	nie	dwustronne	40	S - chodnik, R - chodnik	po jezdni/ po chodniku	brak		
Zalecana koncepcja ruchu rowerowego :				Pasy rowerowe				
Dodatkowe informacje		Administracyjne wprowadzenie ograniczenia prędkości pojazdów do 30km/h. Likwidacja jednego pasa w każdą stronę, przekrój 1x2. Zamiana parkowania skośnego na równoległe. Pasy buforowe między parkującymi pojazdami a pasami rowerowymi.						
Liczba miejsc parkingowych po zmianie			20	Szerokość jezdni przeznaczona dla samochodów po zmianie			7	
Szacunkowy koszt wprowadzenia zmian			9400					



# D – ulica ZĄBKOWSKA brukowana



# D – ulica ZĄBKOWSKA brukowana



**WARIANT I: zakaz ruchu kołowego ruchu indywidualnego** na zabytkowym odcinku ul. Ząbkowskiej pomiędzy ul. Brzeską a ul. Targową (wprowadzenie na tym odcinku strefy I –PR)



**WARIANT II: dopuszczenie na ul. Ząbkowskiej pomiędzy ul. Brzeską a ul. Targową ograniczonego ruchu kołowego (tylko komunikacja miejska)**



**WARIANT III – odtworzenie linii tramwajowej w ul. Ząbkowskiej od ul. Kawęczyńskiej do ul. Targowej. Na odcinku od ul. Brzeskiej do ul. Targowej dopuszczenie wyłącznie ruchu tramwajów, rowerzystów i pieszych oraz dostaw do punktów usługowych i sklepów.**

# etap I

## 1. zmiana funkcji ulic i organizacji ruchu

wariant I

### Węzeł TARGOWA - ZĄBKOWSKA



komunikacja zbiorowa



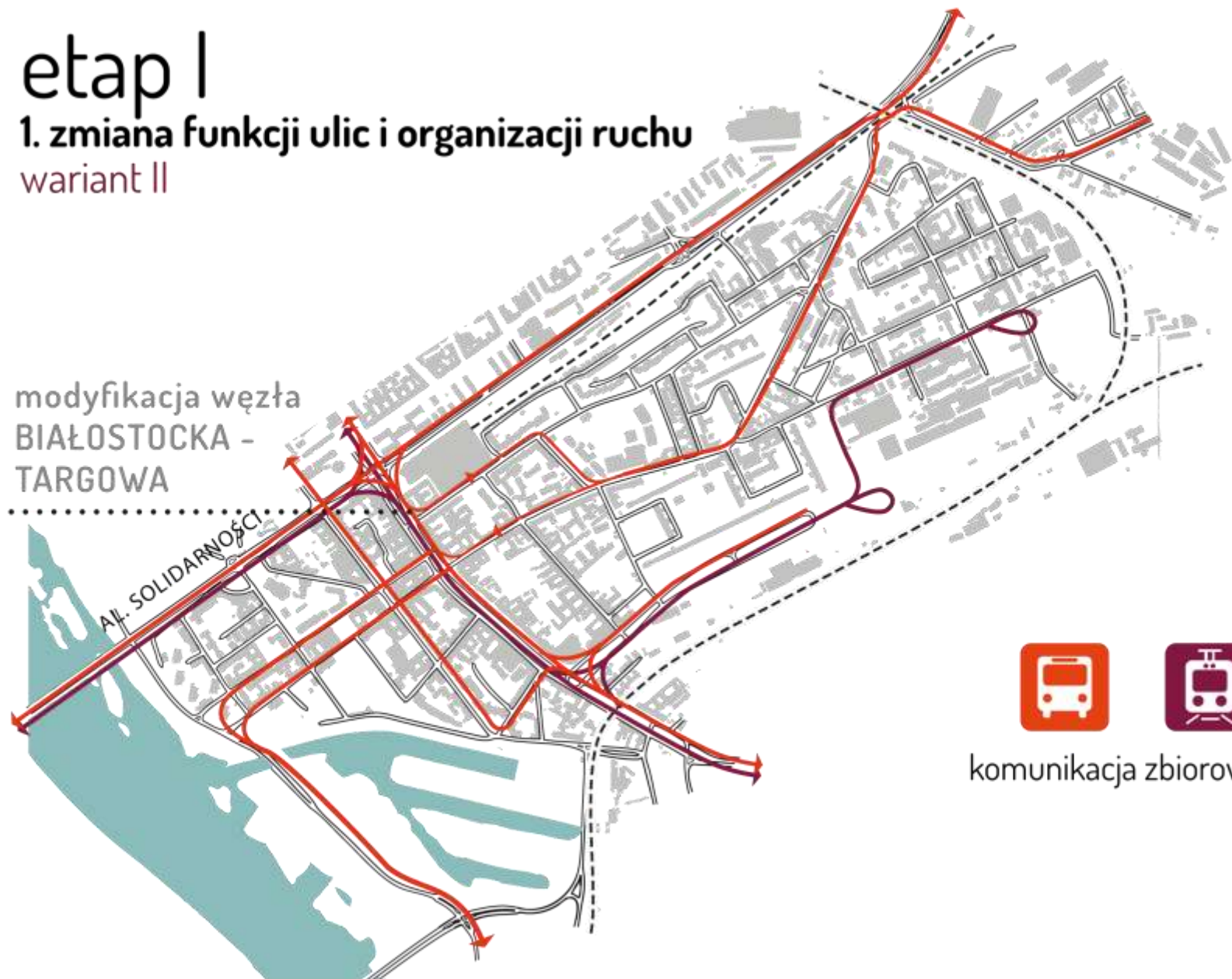
# etap I

## 1. zmiana funkcji ulic i organizacji ruchu

wariant II

modyfikacja węzła  
BIAŁOSTOCKA -  
TARGOWA

AL. SOLIDARNOŚCI



komunikacja zbiorowa

# etap I

## 1. zmiana funkcji ulic i organizacji ruchu

wariant III







**Przykład ulicy pieszej**



**Przykład ulicy pieszej z tramwajem**



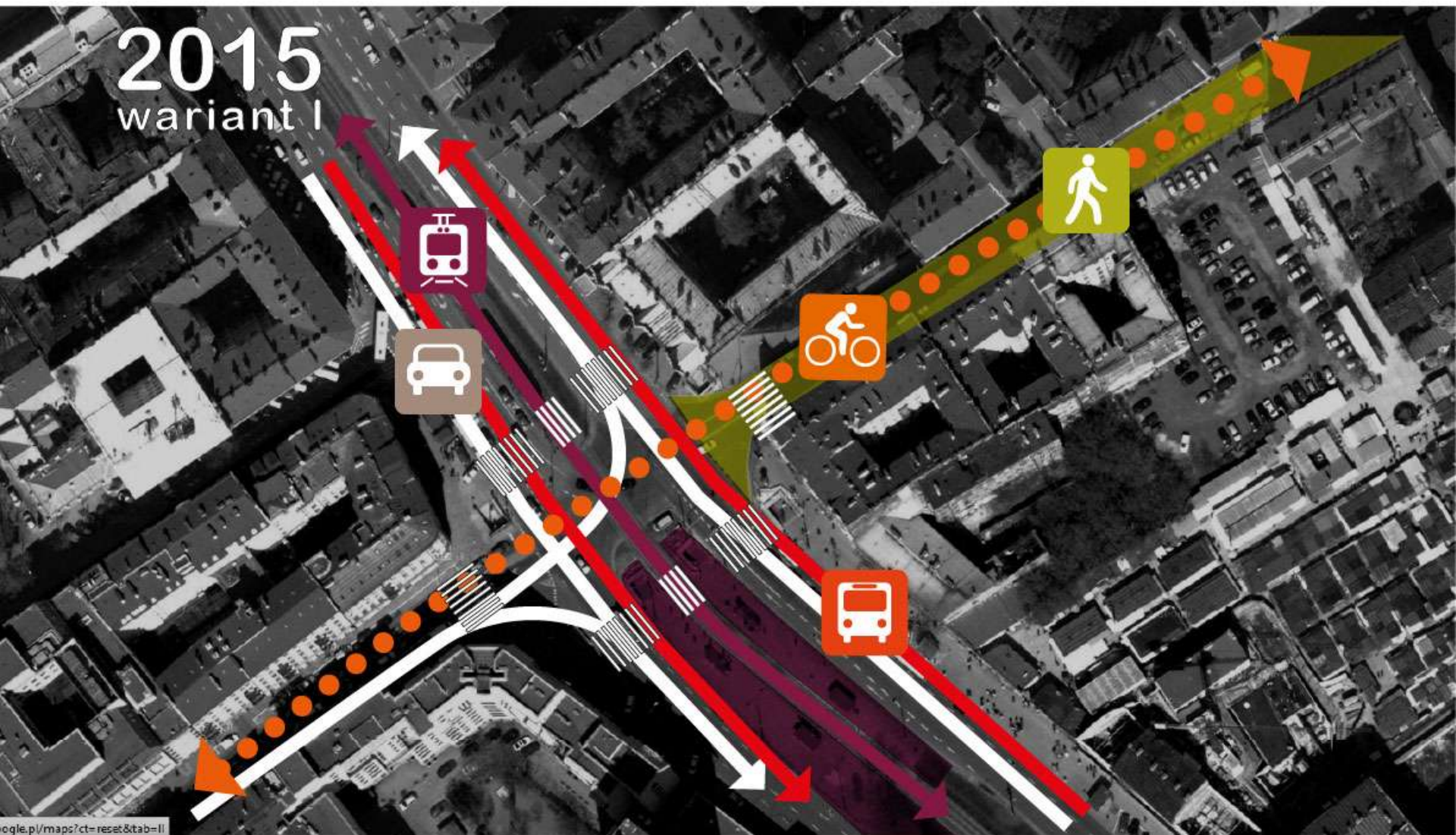
2010

ogole.pl/maps?ct=reset&tab=ll

**E – węzeł TARGOWA - ZĄBKOWSKA**



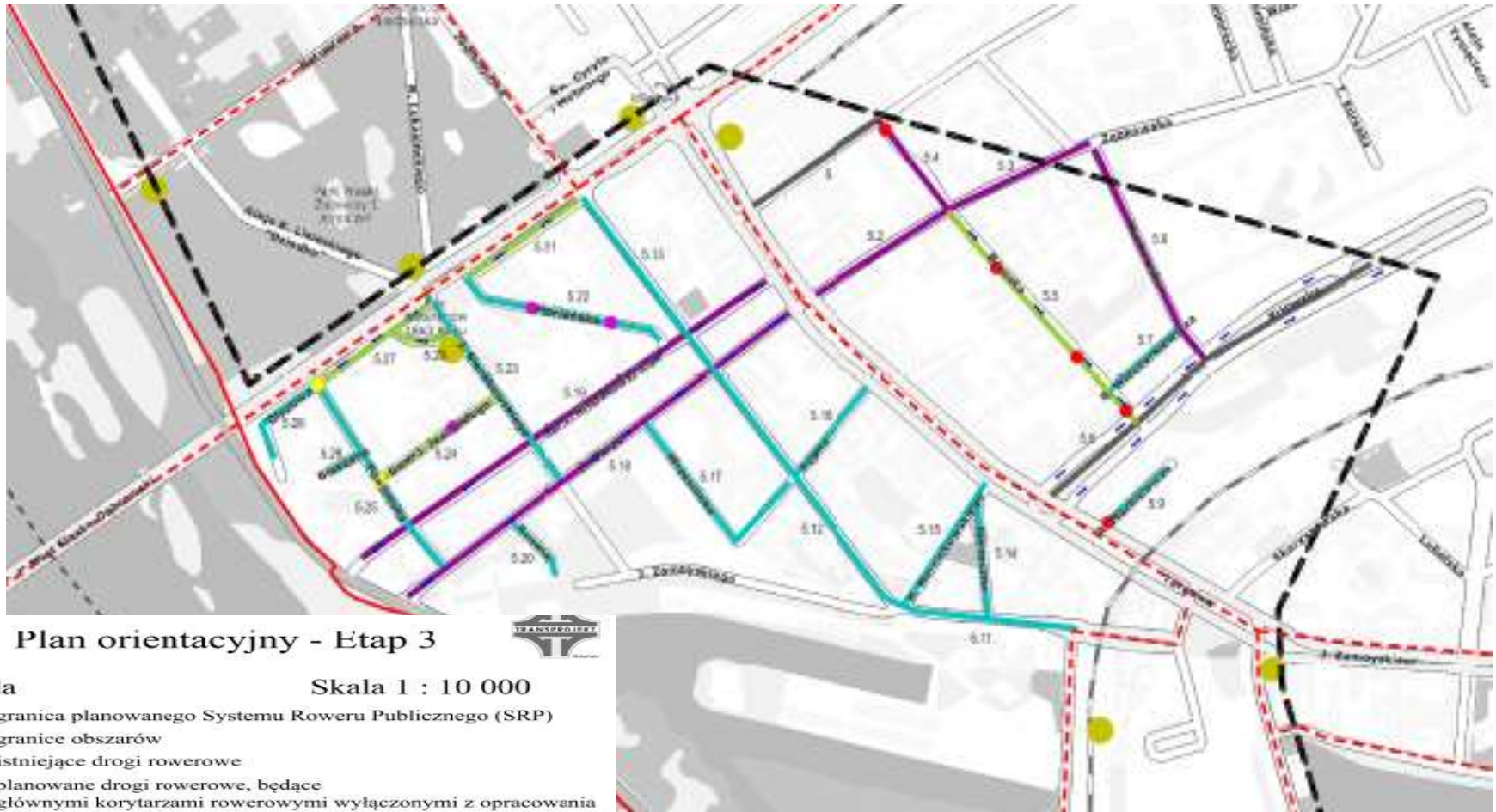
2015  
wariant I



**E – węzeł TARGOWA - ZĄBKOWSKA**



# Projekt zmian – ruch rowerowy Transprojekt Gdański 2012



Plan orientacyjny - Etap 3



Skala 1 : 10 000

## Legenda

- granica planowanego Systemu Roweru Publicznego (SRP)
- - - granice obszarów
- istniejące drogi rowerowe
- - - planowane drogi rowerowe, będące głównymi korytarzami rowerowymi wyłączonymi z opracowania
- - - ulice na których realizowane są drogi rowerowe
- ulice przystosowane do ruchu rowerowego poza opracowaniem
- proponowane pasy rowerowe
- proponowane kontrapasy
- ruch rowerowy na zasadach ogólnych
- ulice jednokierunkowe z dopuszczeniem ruchu pod prąd
- ulica przystosowana do ruchu rowerowego
- ruch rowerowy poza jezdnią
- wypożyczalnie rowerowe należące do SRP
- planowane wypożyczalnie rowerowe należące do SRP
- wyniesione skrzyżowania
- wyniesione przejście dla pieszych
- próg zwalniający

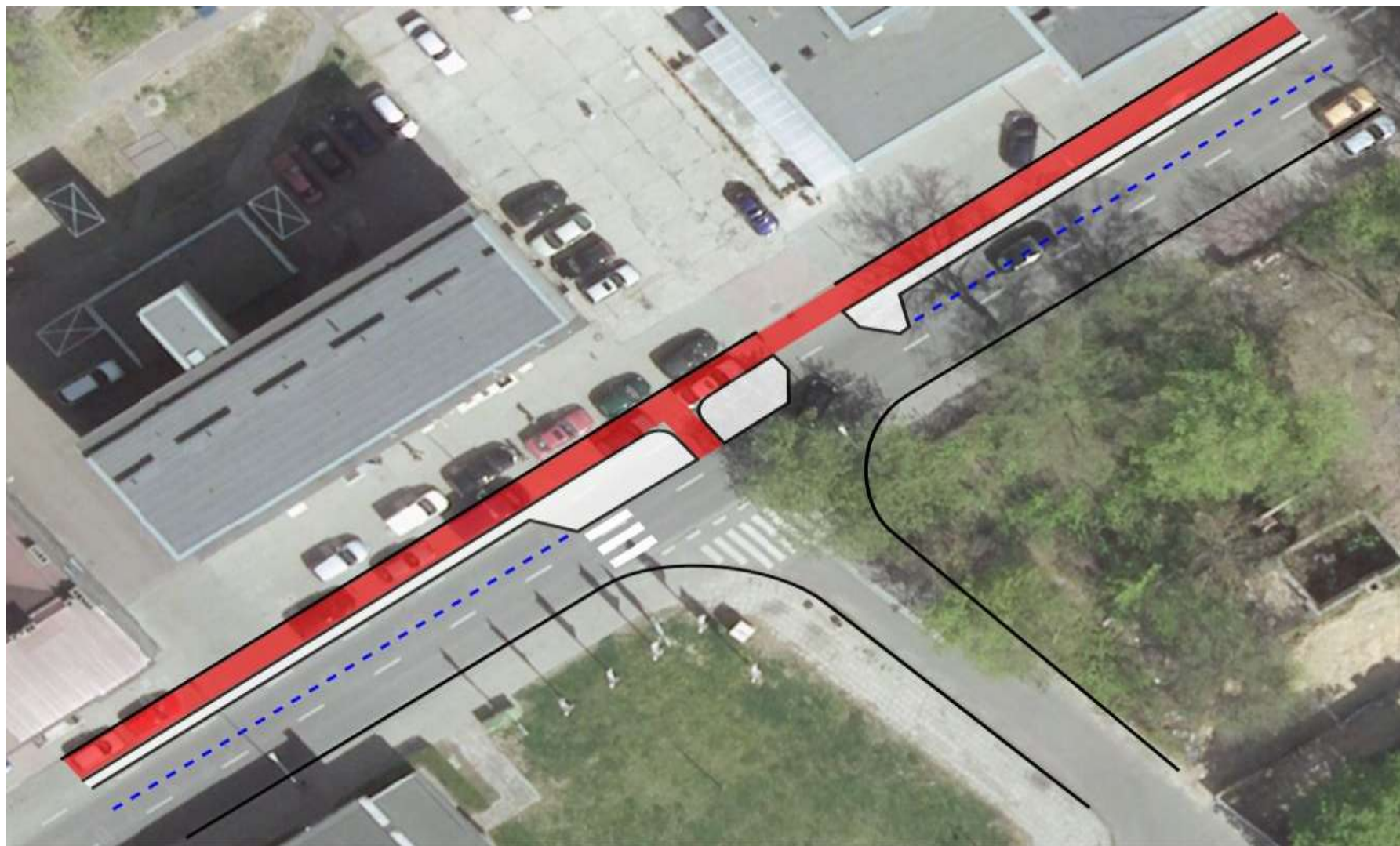
# F - Ulica OKRZEI

- ograniczenie liczby pasów ruchu w ul. Okrzei do jednego pasa ruchu (*MPZP Praga Centrum dopuszcza 1 lub 2 pasy ruchu*),  
*Rozwiązanie to ograniczy możliwość wykorzystywania tej ulicy przez ruch kołowy i umożliwi poprowadzenie odseparowanego ruchu rowerowego.*
- wyznaczenie ścieżki rowerowej lub wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),
- wprowadzenie naziemnego przejścia przez ul. Okrzei przed ul. Targową.

*Rozwiązanie to umożliwi pieszym swobodne poruszanie się chodnikiem po ul. Targowej bez konieczności schodzenia do przejścia podziemnego.*

# Konceptcja kontrapasa rowerowego w ul. Okrzei

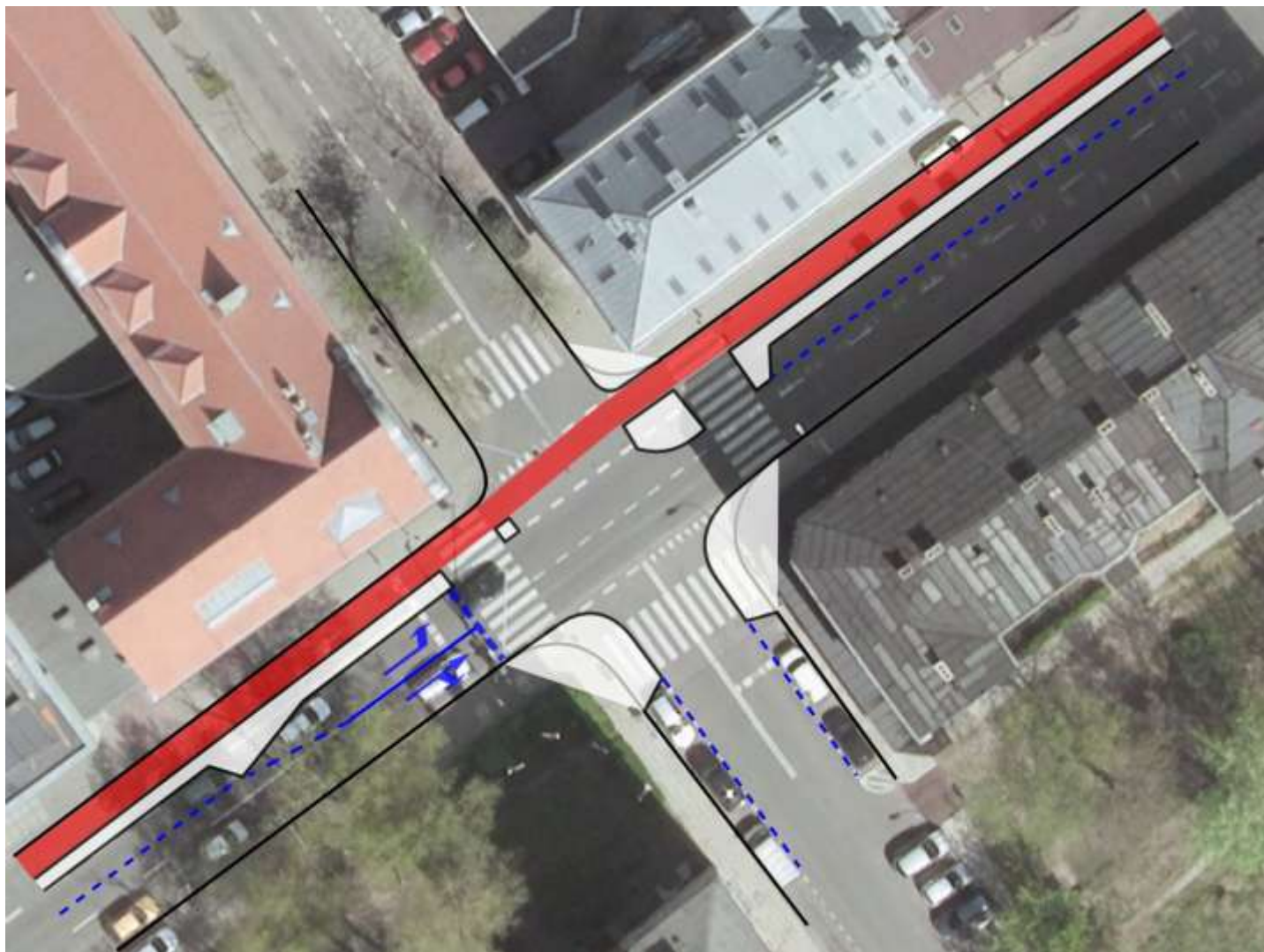
*A. Buczyński ZM*






# Koncepcja kontrapasa rowerowego w ul. Okrzei

*A. Buczyński ZM*



# Ruch rowerowy Okrzei *(projekt - Transprojekt Gdański 2012)*

5.18		Ulica Stefana Okrzei		Odcinek Targowa - Wybrzeże Helskie			Praga Północ	
Informacje podstawowe								
Długość	Klasa drogi	Kierunek ruchu	Przekrój poprzeczny	Rodzaj nawierzchni	Szerokość jezdni	Szerokość jezdni przeznaczona dla ruchu	Prędkość dopuszczalna	
700 m	Z	jednokierunkowa	1x2/1x3	asfalt	10	7,0 - 10	50 km/h	
Komunikacja zbiorowa	SPPN	Parkowanie	Liczba miejsc parkingowych	Sposób parkowania	Sposób prowadzenia ruchu rowerowego	Środki uspokojenia ruchu		
tak	tak/planowana	dwustronne	90	R - chodnik, jezdnia,	po jezdni/ po chodniku	brak		
Zalecana koncepcja ruchu rowerowego :				Pasy rowerowe				
Dodatkowe informacje		Administracyjne wprowadzenie ograniczenia prędkości pojazdów do 30km/h. Przekrój dwupasowy na całej długości. Zamiana parkowania na równoległe poza jezdnią.						
Liczba miejsc parkingowych po zmianie			60	Szerokość jezdni przeznaczona dla samochodów po zmianie			7	
Szacunkowy koszt wprowadzenia zmian			47000					



# F- ulica Kłopotowskiego

**stan obecny**

A photograph of a city street. In the foreground, a large white truck with a trailer is driving towards the camera. To the left, a dark grey car is parked on the side of the road. The background features several trees with bare branches and a white building with a blue door. The sky is overcast.



# F- ulica Kłopotowskiego

- ograniczenie liczby pasów ruchu do dwóch pasów ruchu (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),  
*Rozwiązanie to ograniczy możliwość wykorzystywania tej ulicy przez ruch kołowy i umożliwi poprowadzenie odseparowanego ruchu rowerowego.*
- wyznaczenie wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego (*dopuszczalne w MPZP Praga Centrum*),

# Ruch rowerowy Kłopotowskiego (projekt - Transprojekt Gdański 2012)

5. 19		Ulica Ignacego Kłopotowskiego		Odcinek Targowa - Wybrzeże Helskie			Praga Północ	
Informacje podstawowe								
Długość	Klasa drogi	Kierunek ruchu	Przekrój poprzeczny	Rodzaj nawierzchni	Szerokość jezdni	Szerokość jezdni przeznaczona dla ruchu	Prędkość dopuszczalna	
700 m	Z	jednokierunkowa	1x2/ 1x3	kostka/asfalt	10	7,0 - 10	50 km/h	
Komunikacja zbiorowa	SPPN	Parkowanie	Liczba miejsc parkingowych	Sposób parkowania	Sposób prowadzenia ruchu rowerowego	Środki uspokojenia ruchu		
tak	tak/planowana	dwustronne	150	R - chodnik, jezdnia, S - chodnik, jezdnia, zatoki	po jezdni/ po chodniku	brak		
Zalecana koncepcja ruchu rowerowego :				Pasy rowerowe				
Dodatkowe informacje		Administracyjne wprowadzenie ograniczenia prędkości pojazdów do 30km/h. Przekrój dwupasowy na całej długości. Zamiana parkowania na równoległe poza jezdnią.						
Liczba miejsc parkingowych po zmianie			60	Szerokość jezdni przeznaczona dla samochodów po zmianie			7	
Szacunkowy koszt wprowadzenia zmian			47000					



# G - Ulica Targowa

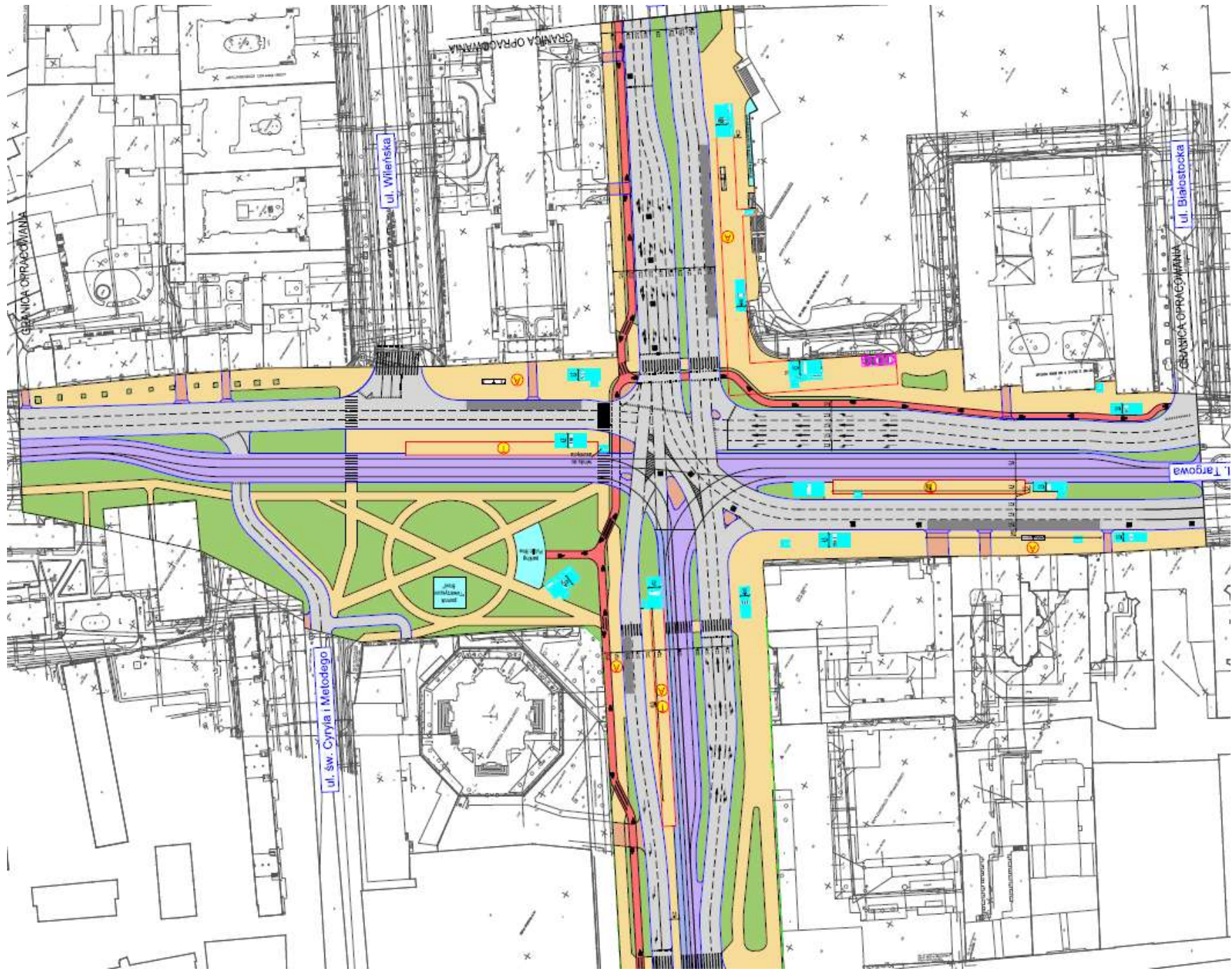


**stan obecny**



# G - Ulica Targowa

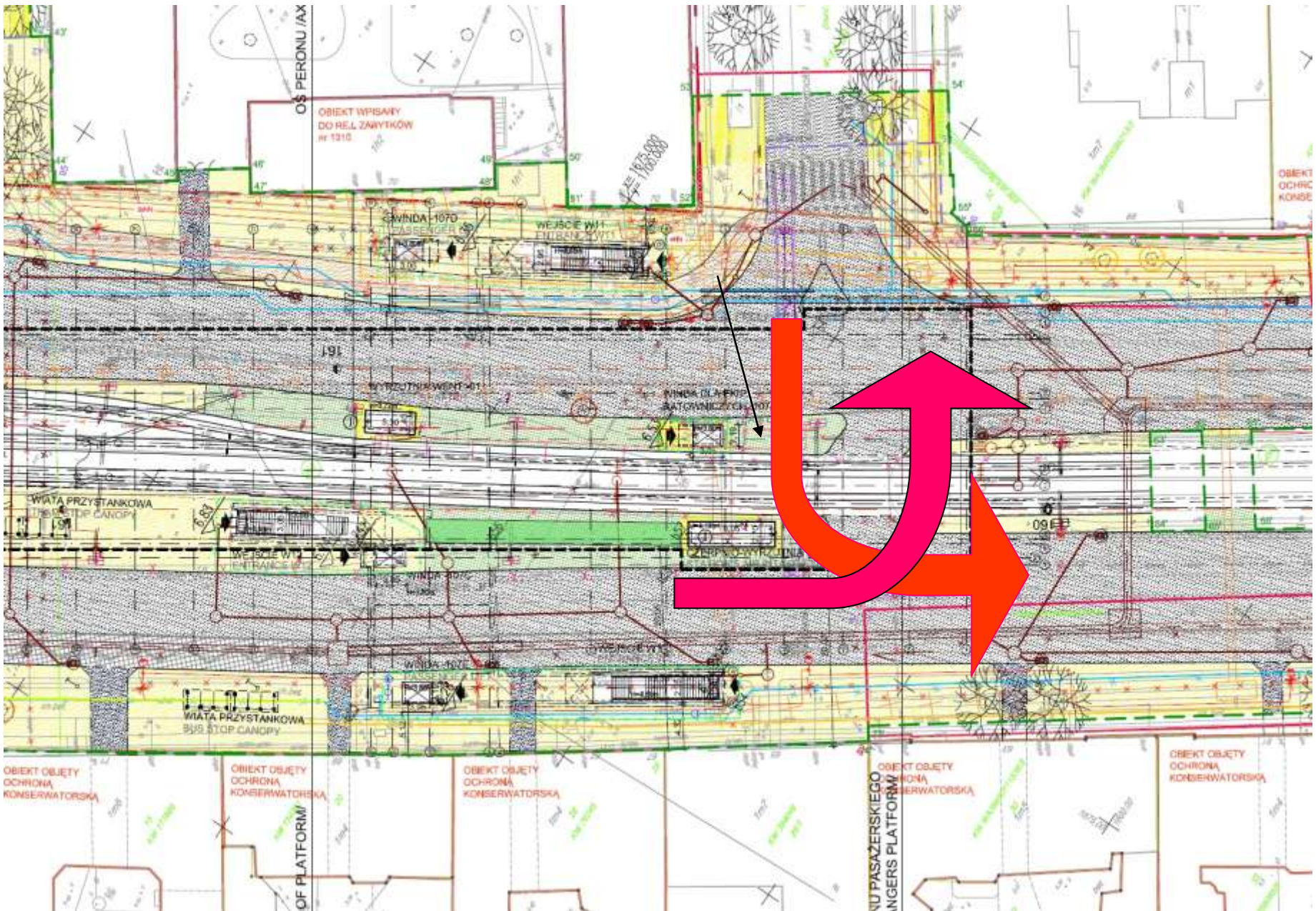
- **przekształcenie ulicy zgodnie z projektem firmy AECOM – wariant 2 lub 3 na odcinku Białostocka – Al. Solidarności oraz analogiczne zaprojektowanie i realizacja modernizacji ulicy Targowej na odcinku Białostocka – Ząbkowska;**
- **wyznaczenie dwóch pasów ruchu w każdą stronę dla ruchu indywidualnego oraz jednego pasa ruchu w każdą stronę jako buspasa** *(możliwe tylko w przypadku modernizacji gdyż MPZP Praga Centrum dopuszcza maksymalnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę + PAT),*
- **poprowadzenie ścieżki rowerowej po stronie północnej do wysokości ul. Ząbkowskiej** *(wymagane przez MPZP Praga Centrum),*



# G - Ulica Targowa

- wyznaczenie naziemnych przejść dla pieszych przez ul. Targową na wysokości Al. Solidarności: Centrum Wileńska –Poczta lub na wysokości ul. Białostockiej, na wysokości ul. Okrzei z dojściem do przystanków tramwajowych,
- **wytworzenie możliwości lewoskrętu z Targowej w Białostocką lub lewoskrętu z Białostockiej w Targową,**
- poszerzenie chodników poprzez zastąpienie parkowania skośnego parkowaniem równoległym z fizycznymi barierami uniemożliwiającymi zwężanie szerokości chodników przez parkujące samochody.





**projekt skrzyżowania Targowa-Białostocka**

# Ulica Białostocka

- **wyznaczenie ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Markowskiej do ul. Targowej**  
*(wymagane przez MPZP Praga Centrum),  
Rozwiązanie to przedłuży istniejącą ścieżkę rowerową na ul. Białostockiej do ul. Targowej.*
- **likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu przy CH Wileńska.**  
*Rozwiązanie to pozwoli na bardziej swobodny ruch pieszy w tej okolicy.*
- **rozważenie możliwości prowadzenia ruchu autobusowego ul Białostocką.**



# Ruch rowerowy Białostocka (projekt - Transprojekt Gdański 2012)

5.1		Ulica Białostocka		Odcinek Targowa - Brzeska				Praga Północ	
Informacje podstawowe									
Długość	Klasa drogi	Kierunek ruchu	Przekrój poprzeczny	Rodzaj nawierzchni	Szerokość jezdni	Szerokość jezdni przeznaczona dla ruchu	Prędkość dopuszczalna		
230 m	L	dwukierunkowa	1+2	asfalt	4,5 +5,5	3 + 4,5	50 km/h		
Komunikacja zbiorowa	SPPN	Parkowanie	Liczba miejsc parkingowych	Sposób parkowania	Sposób prowadzenia ruchu rowerowego	Środki uspokojenia ruchu			
nie	nie	dwustronne	40	S - chodnik, R - chodnik	po jezdni/ po chodniku	brak			
Zalecana koncepcja ruchu rowerowego :				Droga rowerowa poza jezdnią					
Dodatkowe informacje					Projekt budowy ścieżki rowerowej				
Liczba miejsc parkingowych po zmianie			bez zmian	Szerokość jezdni przeznaczona dla samochodów po zmianie			bez zmian		





# Etap II – wdrożenie w latach 2016 – 2020

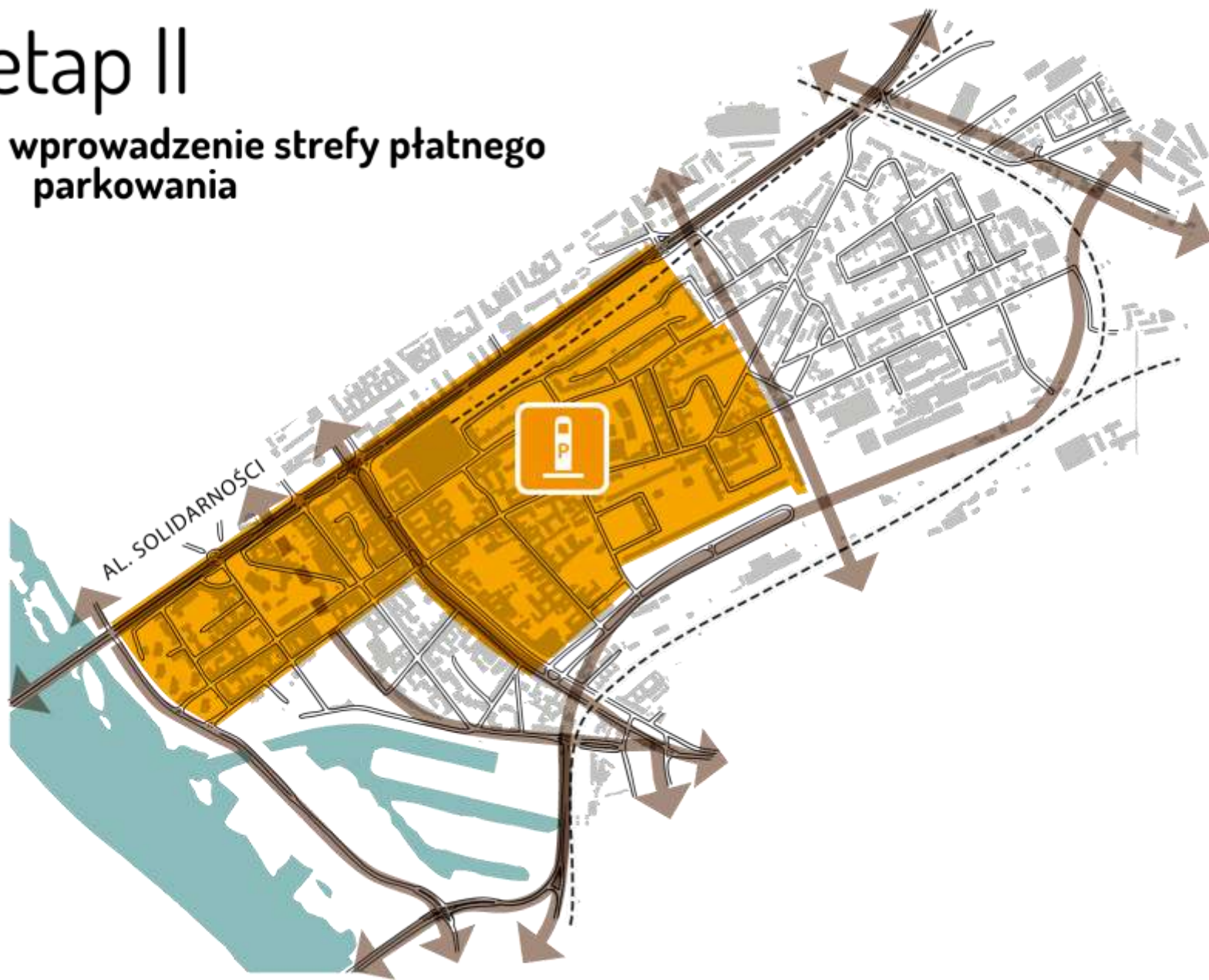
- objęcie strefą płatnego parkowania całego obszaru objętego *MPZP Praga Centrum.*,
- wprowadzenie strefy I-OR 30 na wszystkich ulicach lokalnych i strefy I-PRTZ na ulicach lokalnych i zbiorczych z komunikacją zbiorową
- Likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach:
  - Al. Solidarności / Sierakowskiego (wymaga zamknięcia skrętu w lewo z Sierakowskiego na most)
  - Jagiellońska / pl. Hallera (zamiast tego – azyle)
  - Jagiellońska / Kłopotowskiego i Jagiellońska / Okrzei.
- dalsze przekształcanie ul. Targowej.
- Zmiana usytuowania przystanków autobusowych

# Ulica Targowa

- modernizacja ulicy na odcinku Ząbkowska – planowane skrzyżowanie z Trasą Świetokrzyską (*przy założeniu trzech pasów ruchu w każdą stronę możliwa jest wyłącznie modernizacja, gdyż MPZP Praga Centrum dopuszcza maksymalnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę + PAT*),
- poprowadzenie na tym odcinku ścieżki rowerowej po stronie północnej (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),
- wyznaczenie dwóch pasów ruchu w każdą stronę dla ruchu indywidualnego oraz jednego pasa ruchu w każdą stronę jako buspasa,
- likwidacja czwartego, skrajnego pasa ruchu po stronie południowej, przeznaczenie go na miejsca parkingowe,
- skrócenie pasa do prawoskrętu w ul. Marcinkowskiego,
- likwidacja miejsc postojowych na chodniku po stronie południowej.

# etap II

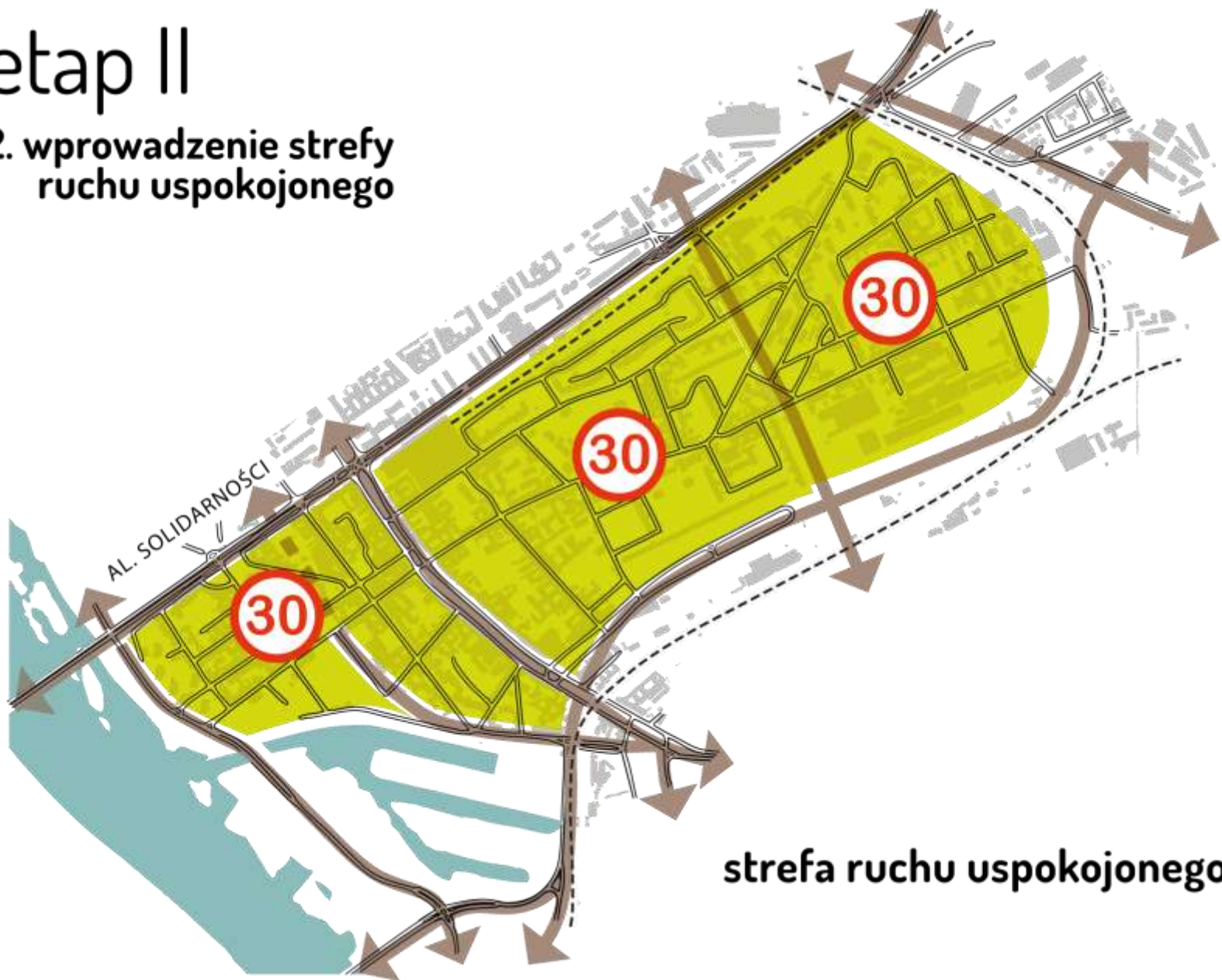
## 1. wprowadzenie strefy płatnego parkowania





# etap II

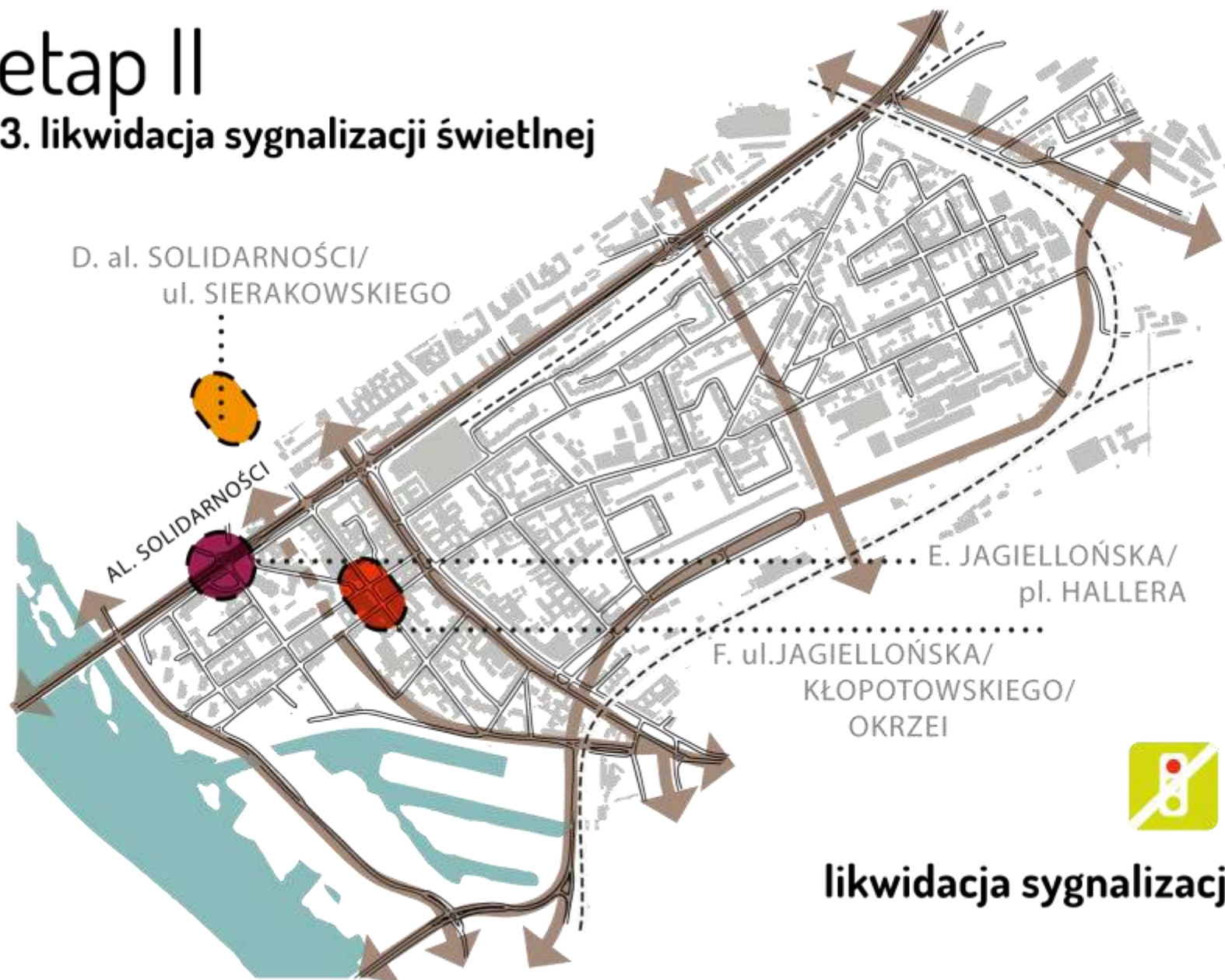
## 2. wprowadzenie strefy ruchu uspokojonego



strefa ruchu uspokojonego

# etap II

## 3. likwidacja sygnalizacji świetlnej



**likwidacja sygnalizacji**

# Przykład Strasburga

- W ciągu dekady dokonano wielu zmian w polityce transportowej miasta, odchodząc od motoryzacji indywidualnej na rzecz transportu rowerowego, pieszego i komunikacji zbiorowej.
- Uzyskano wysoką średnią prędkość komunikacyjną pojazdów transportu miejskiego (np. tramwaj  $V_{\text{śr}} = 22 \text{ km/h}$ ) dzięki zastosowaniu priorytetów w sygnalizacji na skrzyżowaniach i wydzieleniu pasów dla komunikacji zbiorowej. Efekty usprawnienia komunikacji miejskiej ogólny **wzrost wykorzystania transportu zbiorowego w podróżach do pracy o 43% w ciągu dekady.**
- Ograniczono dostęp do centrum dla samochodów osobowych, tworząc jednocześnie systemy parkingów P+R i zachęty do korzystania z komunikacji zbiorowej. **90% kierowców zmieniło swoje dotychczasowe zachowania komunikacyjne, rezygnując z parkowania w centrum miasta.**
- Zakazano budowy parkingów wielkopojemnych w centrum miasta.



# Przykład Strasburga

- **Przeprowadzono konsekwentny program reorganizacji ulic i placów miejskich, oddając ich powierzchnię pieszym i rowerzystom. Ruch samochodowy ograniczono do koniecznego minimum. Całe obszary miasta zorganizowano w oparciu o zasady strefy 30 km/h (progi spowalniające, uspokajanie ruchu poprzez naprzemienne parkowanie, zwężenia jezdni, szykany) z licznymi ograniczeniami dla samochodów, co znacznie zminimalizowało natężenie ruchu. Po dziesięciu latach tej polityki w centrum Strasbourga nastąpił wzrost ruchu pieszego o ok. 20%**
- **Intensywnie rozwijano sieć ścieżek rowerowych, głównie w centralnej części miasta. Długość sieci wynosi ponad 330 km, wyposażone są w nowoczesne urządzenia zapewniające bezpieczeństwo ich użytkowania- oznakowanie, sygnalizacja świetlna, parkingi przy przystankach komunikacji zbiorowej.**
- **Ograniczenie terenochłonności ruchu samochodowego w mieście dokonano poprzez zmniejszenie powierzchni ulic i ograniczenie parkowania. W strefie centralnej miasta wprowadzono całkowity zakaz budowy wielkopojemnych parkingów (tylko parkingi typu P+R), zmniejszono drastycznie liczbę miejsc parkingowych na powierzchni, ograniczając możliwość parkowania na placach, na chodnikach i w wąskich uliczkach. Uprzywilejowano parkujących samochody na krótki okres czasu, uprzywilejowania dla mieszkańców strefy centralnej miasta osiągnięto poprzez niższe opłaty i zarezerwowane miejsca.**

# Przykład Strasburga

- Po 7 latach wdrażania nowej zrównoważonej polityki transportowej uzyskano wzrost liczby podróży w mieście o ok. 26%! **Stwierdzono ograniczenie udziału samochodu w podróżach do centrum miasta oraz wzrost roli samochodu w obszarach o charakterze podmiejskim.** Wzrost roli transportu zbiorowego i rowerowego zachęcił władze miasta do kontynuowania przyjętej polityki w tym: poprawiania transportu autobusowego i tramwajowego, powiększania systemu ścieżek rowerowych i stref tylko dla rowerów (rocznie przeciętnie o 10 km), dalszego ograniczania liczby miejsc parkingowych w centrum (program redukcji ok. 1000 miejsc). Odrodziły się sklepy w centrum miasta, które wcześniej upadły w wyniku ekspansji hipermarketów. Lokale usługowe znów zapełniły się klientami, rozkwitły kawiarniane ogródki, dla których znów znalazło się miejsce na opustoszałych od samochodów ulicach.

*(za A. Fularz Upadek centrów i rozwój przedmieść)*