



MIASTO  
STOŁECZNE  
WARSZAWA

# STRATEGIA TRANSPORTOWA WARSZAWY



# STRATEGIA TRANSPORTOWA WARSZAWY

Wystawa przygotowana przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji oraz Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy

**Koncepcja merytoryczna i scenariusz wystawy oraz koordynacja projektu** – Małgorzata Zdancewicz

**Konsultacja merytoryczna** – Andrzej Brzeziński, Karolina Jesionkiewicz-Niedzińska, Waldemar Lasek, Maria Przytułska, Mieczysław Reksnis, Monika Rybczyńska-Ejchorszt

**Projekt graficzny wystawy i katalogu** – Lena Maminajswili

**Redakcja i korekta** – Jolanta Lewińska

**Zdjęcia i rysunki** – Stefan Roman Sadowski, Witold Pietrusiewicz, Marek Łapiński, oraz archiwa: Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM), PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK SA), Polskie Koleje Państwowe SA (PKP SA), Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID), Zarząd Dróg Miejskich (ZDM)/, Szybka Kolej Miejska (SKM), Metro Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe (MZA), Tramwaje Warszawskie

Organizatorzy dziękują wszystkim instytucjom, które udzieliły pomocy przy przygotowaniu i organizacji wystawy



Zarząd  
Transportu  
Miejskiego



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.



Copyright by Miasto Stołeczne Warszawa



MIASTO  
STOŁECZNE  
WARSZAWA

# STRATEGIA TRANSPORTOWA WARSZAWY



Warszawa 2010



# STRATEGIA TRANSPORTOWA WARSZAWY



Szanowni Państwo!

9 lipca 2009 r. Rada m.st. Warszawy uchwaliła „Strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne”. Jej realizacja będzie jednym z najpilniejszych zadań, wspierających wzrost gospodarczy i poprawę poziomu życia obywateli naszego miasta, w warunkach poszanowania środowiska naturalnego. Strategia sprzyja eliminowaniu barier hamujących rozwój Warszawy i tworzeniu mechanizmów pozytywnie wpływających na różne dziedziny życia.

Szczególne znaczenie strategia przypisuje wzmocnieniu roli i poszerzeniu zasięgu komunikacji zbiorowej. Zakłada, że podstawową rolę będzie pełnić transport szynowy, decydując o sprawnym funkcjonowaniu Warszawy i aglomeracji. Działania będą skupiać się na poprawie obsługi dzielnic mieszkaniowych, śródmieścia i głównych tras prowadzących do centrum. Oznacza to poprawę jakości linii dotychczas eksploatowanych oraz rozwój systemu. Trwa modernizowanie tras tramwajowych, budowa trasy tramwaju na Tarchomin i drugiej linii metra. W szybkim tempie wymieniany jest przestarzały tabor autobusowy i tramwajowy. Poprawa transportu kolejowego będzie następować dzięki rozwojowi miejskiego przewoźnika – spółki Szybka Kolej Miejska (SKM).

Strategia przewiduje budowę dróg szybkiego ruchu na kierunkach obwodowych (wokół śródmieścia i na połączeniach dzielnic) oraz na trasach wylotowych z Warszawy. Umożliwi to poprawę warunków ruchu samochodowego oraz ułatwi przewóz ładunków, zmniejszając uciążliwości dla środowiska naturalnego i mieszkańców. W centrum Warszawy, dobrze obsługiwanym przez komunikację zbiorową, budowa dróg będzie ograniczona do minimum i związana głównie z realizacją planów rewitalizacji. Wdrażane będą zaawansowane metody zarządzania ruchem, poprawiające efektywność wykorzystania infrastruktury.

Rosnąć będzie rola roweru jako liczącego się środka transportu w Warszawie. Rozwój infrastruktury dróg i parkingów rowerowych stworzy możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego poruszania się rowerem po mieście. Ważnym zadaniem będzie poprawianie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego osób korzystających z transportu oraz dostosowywanie miasta do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Strategia jako działania priorytetowe uznaje:

- usprawnianie zarządzania ruchem drogowym i komunikacją zbiorową,
- poprawianie jakości komunikacji zbiorowej,
- likwidację zaległości w remontach ulic i obiektów oraz ich modernizację,
- budowę wysokiej klasy dróg obwodowych i nowych tras mostowych przez Wisłę,
- uporządkowanie systemu parkowania,
- poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozwijanie ruchu rowerowego.

Strategia transportowa uwzględnia fakt, że dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej oraz w związku z organizowanymi finałami piłkarskich mistrzostw EURO 2012 rozwój systemu transportowego Warszawy stoi przed historyczną szansą nadrobienia zaległości i stworzenia podstaw dalszego intensywnego rozwoju w latach następnych. Wymaga to jednak naszej wspólnej mobilizacji i determinacji w dążeniu do realizacji wytyczonych celów.

Zapraszam Państwa do zapoznania się z wystawą przedstawiającą strategię transportową m.st. Warszawy, ale także do aktywnego współuczestniczenia w jej realizacji.

Hanna Gronkiewicz-Waltz  
Prezydent m.st. Warszawy

# STRATEGIA TRANSPORTOWA WARSZAWY



Koordynatorem prac nad „Strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne” było Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy.

## Autorzy strategii

Andrzej Brzeziński  
Maria Przytułska  
Mieczysław Reksnis  
Magdalena Rezwow-Mosakowska  
Marek Roszkowski  
Włodzimierz Rybarczyk  
Monika Rybczyńska-Ejchorszt  
Wojciech Suchorzewski

Pełen tekst „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne” oraz wystawa na stronie internetowej:

[www.um.warszawa.pl/strategiatransportowa](http://www.um.warszawa.pl/strategiatransportowa)





## CEL GENERALNY



Celem generalnym strategii transportowej jest usprawnienie i rozwój systemu transportowego Warszawy, tak aby stworzyć warunki do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia.

Realizacja tego celu będzie oznaczać:

- poprawę dojazdów do celów podróży na terenie miasta dzięki zwiększeniu dostępności jego centrum i poprawieniu połączeń pomiędzy dzielnicami;
- poprawę dostępu do głównych węzłów komunikacyjnych (lotnisko, stacje kolejowe, węzły przesiadkowe na komunikację zbiorową);
- poprawę bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego mieszkańców;
- poprawę stanu środowiska naturalnego;
- rozwój gospodarczy Warszawy i wzrost zamożności jej mieszkańców;
- wzmocnienie prestiżu Warszawy i poprawę jej wizerunku.





## CELE SZCZEGÓŁOWE

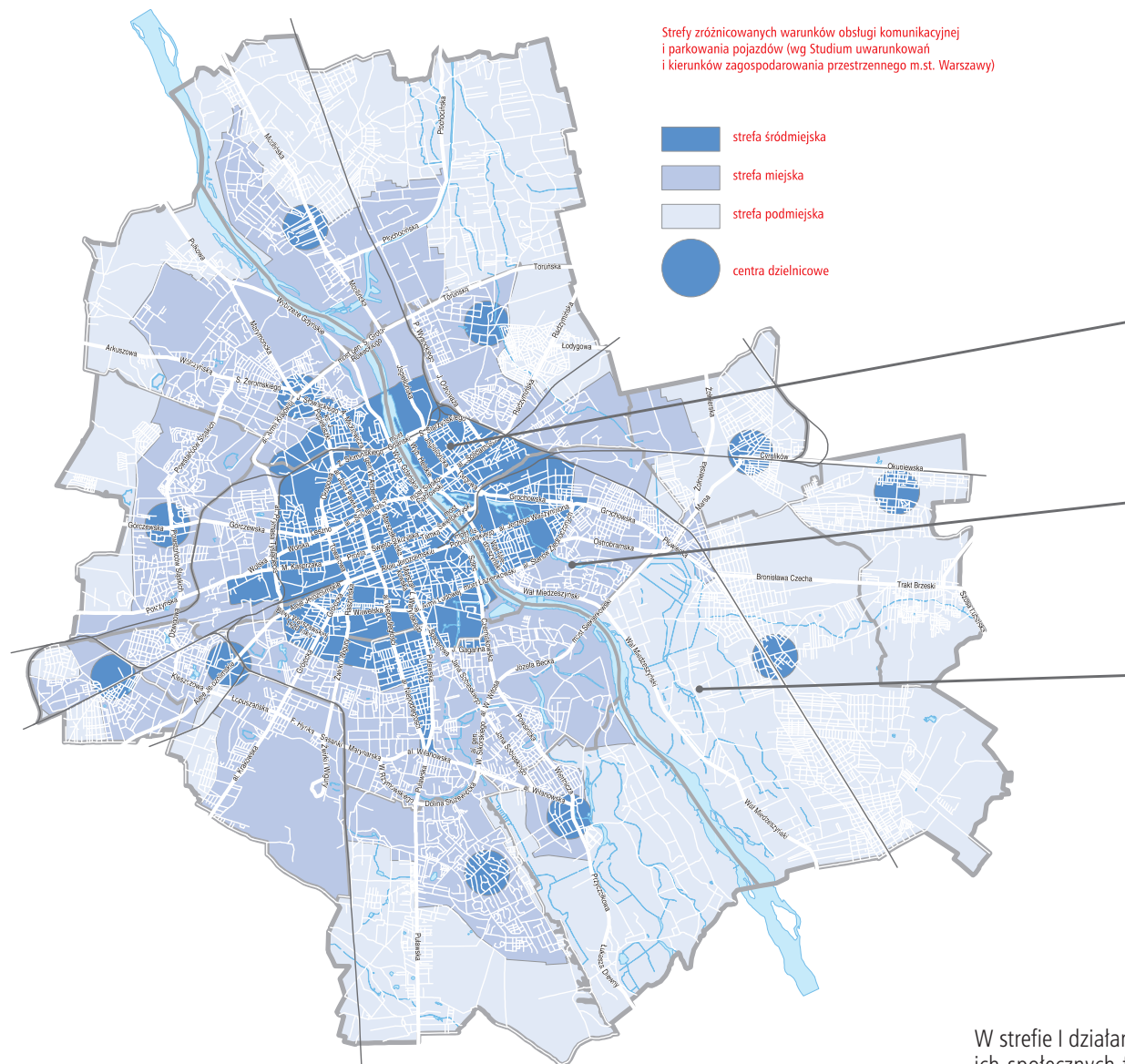


- CEL GŁÓWNY** Zapewnienie możliwości dojazdu w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych
- CELE SZCZEGÓŁOWE**
- Zahamowanie degradacji i dążenie do zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury transportowej
  - Rozwój sieci drogowej zapewniającej powiązania pomiędzy obszarami miasta, a także powiązania w skali metropolii, regionu, kraju i międzynarodowe
  - Integracja systemu transportu publicznego w skali aglomeracji warszawskiej
  - Poprawa dostępności rejonów, stanowiących główne cele podróży, przy wykorzystaniu innych sposobów podróżowania niż samochodem osobowym
  - Usprawnienie zarządzania transportem
  - Poprawa systemu transportu ładunków
  - Usprawnienie powiązania miasta z lotniskiem Okęcie
  - Poprawienie dostępności dworców i przystanków kolejowych
- CEL GŁÓWNY** Poprawa standardów podróży, w tym zwiększenie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym
- CELE SZCZEGÓŁOWE**
- Poprawa standardów podróży w transporcie zbiorowym
  - Poprawa warunków podróżowania osób z ograniczoną zdolnością poruszania się
- CEL GŁÓWNY** Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego
- CELE SZCZEGÓŁOWE**
- Racjonalizacja zachowań komunikacyjnych mieszkańców
  - Przywrócenie ulicom funkcji miejskich
  - Zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego

- Racjonalizowanie zagospodarowania przestrzennego miast
  - Łagodzenie nierównomierności obsługi komunikacją publiczną poszczególnych obszarów miasta
  - Redukowanie efektu bariery oraz rozcięcia więzi sąsiedzkich
- CEL GŁÓWNY** Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego użytkowników systemu transportowego
- CELE SZCZEGÓŁOWE**
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadząca do zmniejszenia liczby zabitych i ciężko rannych w Warszawie
  - Poprawa bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportowego
- CEL GŁÓWNY** Poprawa stanu środowiska naturalnego oraz zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców
- CELE SZCZEGÓŁOWE**
- Ograniczenie hałasu
  - Ochrona powietrza i wody
  - Ochrona zdrowia społeczeństwa
- CEL GŁÓWNY** Podnoszenie prestiżu i wizerunku miasta
- CELE SZCZEGÓŁOWE**
- Poprawa jakości krajobrazu
  - Poprawa jakości przestrzeni miejskiej
  - Podniesienie atrakcyjności miasta dla inwestorów
  - Zbliżenie miasta do rzeki Wisły



# STREFY KOMUNIKACYJNE MIASTA



## PRIORYTETY KOMUNIKACYJNE W STREFACH MIASTA

### I STREFA



### II STREFA



### III STREFA

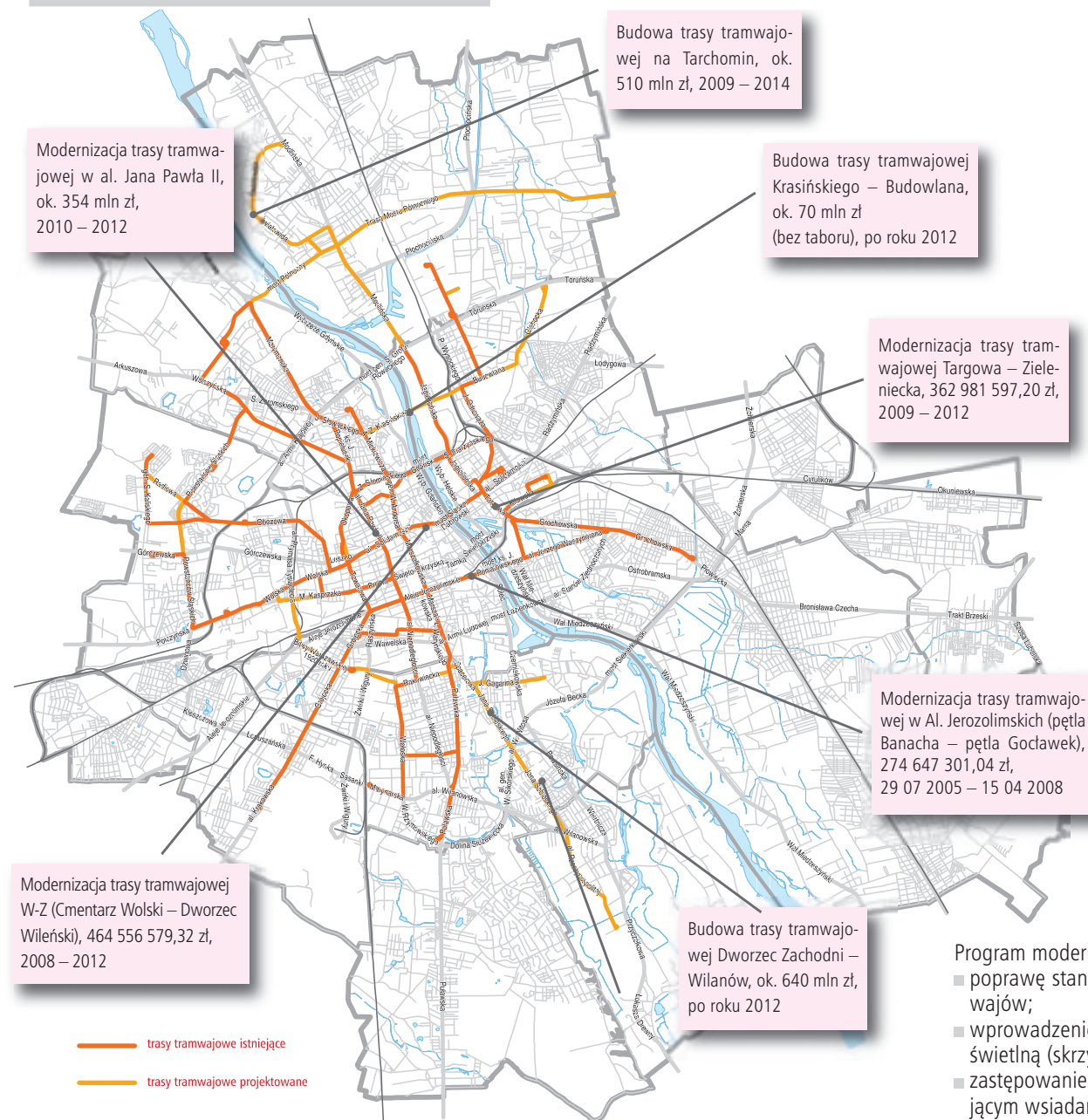


Podejmowane działania będą różnicowane w zależności od rejonu miasta. W obszarach silnie zurbanizowanych, o dużej gęstości zabudowy, tam, gdzie jest wiele celów podróży i występują ograniczenia przepustowości (strefa I), oraz na głównych trasach dojazdowych do centrum Warszawy (strefa II) komunikacja zbiorowa traktowana będzie priorytetowo. Uprzywilejowanie będzie polegać m.in. na: wyznaczaniu pasów autobusowych, wspólnym organizowaniu ruchu tramwajów i autobusów (na wzór rozwiązania zastosowanego na Trasie W-Z) i ułatwieniach przejazdu autobusów i tramwajów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.

W strefie I działania będą skierowane na podwyższanie jakości przestrzeni miejskiej i przywracanie ulicom ich społecznych funkcji. Wymagać to będzie redukcji natężeń ruchu samochodowego i wprowadzania ułatwień dla bezpiecznego ruchu rowerowego i pieszego.

Inne podejście do organizacji transportu będzie stosowane w obszarach luźniejszej zabudowy (strefa III). Rola transportu publicznego będzie tam mniejsza, z wyjątkiem ważnych tras dojazdowych do węzłów przesiadkowych i centrum miasta. Priorytetem będzie skoordynowanie różnych środków transportu i ułatwianie przesiadania się na szybkie szynowe środki transportu (metro, tramwaj, kolej). W strefach poza centrum w większym stopniu będą spełniane oczekiwania zmotoryzowanych co do możliwości swobodnego korzystania z samochodów osobowych (budowa tras drogowych na kierunkach obwodowych, zapewnienie możliwości parkowania).

## NOWOCZESNY TRAMWAJ



Warszawa dysponuje dobrze rozwiniętym systemem tras tramwajowych o dużym potencjale atrakcyjności dla pasażera (124,1 km tras obsługiwanych przez 26 linii o łącznej długości blisko 400 km). Wykorzystanie tego potencjału nastąpi w wyniku realizacji programu modernizacji komunikacji tramwajowej. Zgodnie z tendencjami światowymi tramwaje staną się nowoczesnym i bardzo komfortowym środkiem transportu, zdolnym konkurować z samochodami osobowymi.



Program modernizacji będzie obejmował:

- poprawę stanu technicznego infrastruktury w celu zapewnienia niezawodności funkcjonowania tramwajów;
- wprowadzenie uprzywilejowania przejazdu tramwajów w punktach kolizji sterowanych sygnalizacją świetlną (skrzyżowania, przejścia dla pieszych itp.);
- zastępowanie zużytego taboru nowoczesnym, niskopodłogowym, wygodnym dla pasażerów i ułatwiającym wsiadanie i wysiadanie na przystankach;
- modernizację przystanków, ich poszerzenie, lepsze wyposażenie, także w elektroniczne systemy informacji pasażerskiej.

W związku z potrzebami wynikającymi z rozwoju nowych dzielnic planuje się także rozwój sieci tras tramwajowych. Przygotowywane są projekty nowych tras tramwajowych: Bemowo – Wilanów, Młociny – Tarchomin, Trasa Krasińskiego – Budowlana. Prowadzone są także prace planistyczne, mające wskazać kierunki rozwoju systemu w kolejnych latach.



## TRASA W-Z



plac Wileński



Stare Miasto



metro Ratusz Arsenal



Na zmodernizowanej tramwajowej Trasie W-Z w ciągu godziny szczytu z autobusów i tramwajów korzysta aż 11 600 osób. To oznacza, że na moście Śląsko-Dąbrowskim aż 84% osób wybiera transport publiczny!

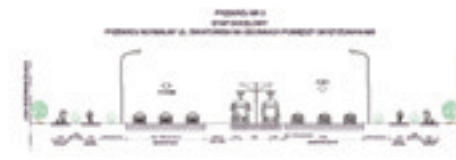
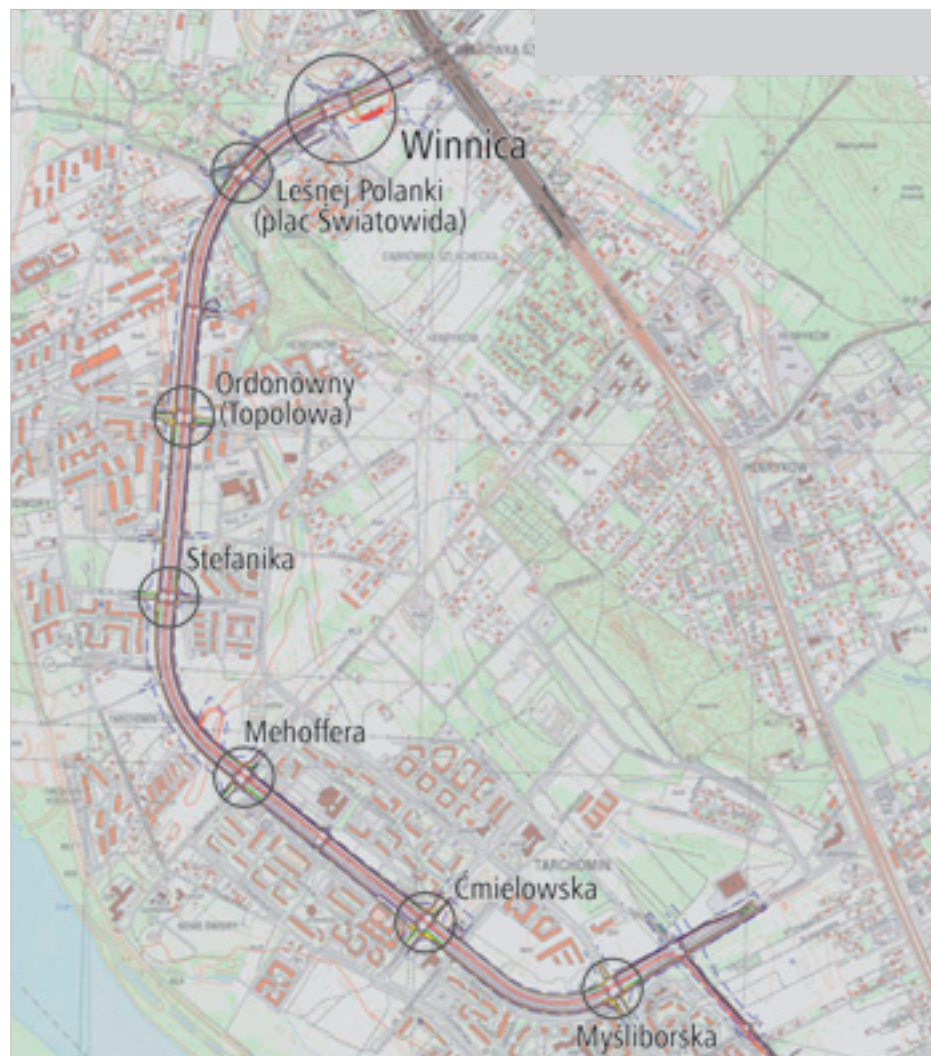
Przeprowadzona modernizacja i zastosowane po raz pierwszy w Warszawie wydzielone torowiska tramwajowo-autobusowego (TTA) przyniosły duże korzyści zarówno pasażerom autobusów, jak i tramwajów. W godzinach szczytu pasażerowie na tej trasie podróżują z prędkością od 20,1 km/h do 23,5 km/h. Przed modernizacją (na podstawie badań przeprowadzonych w latach 2006 i 2007) prędkości podróży nie prze-

kraczały 9 km/h! Dzięki zastosowanej segregacji ruchu samochodów i środków komunikacji zbiorowej zdecydowanie skrócono czas dojazdu z Pragi do centrum Warszawy.

Wprowadzone rozwiązanie spotkało się z dużą przychylnością mieszkańców Warszawy. Aż 84% pasażerów autobusów i tramwajów jest zdania, że warto stosować takie rozwiązania także na innych trasach tramwajowych w Warszawie. Pozytywnie oceniana jest także wygoda korzystania ze wspólnych przystanków i dowolnego wyboru korzystania z autobusu lub tramwaju.



# TRAMWAJ NA TARCHOMIN



Projekt budowy trasy tramwajowej z pętli Winnica (na Białolece), poprzez Trasę Mostu Północnego, do węzła przesiadkowego Młociny obejmuje:

- modernizację funkcjonującego obecnie odcinka trasy tramwajowej w ulicy Zgrupowania AK „Kampinos”,
- przebudowę węzła tramwajowego z ulicą Marymoncką,
- budowę dwutorowej trasy tramwajowej o długości ok. 6,6 km od pętli Winnica do ulicy Marymonckiej,
- budowę 10 zespołów przystankowych, wyposażonych w system elektronicznej informacji pasażerskiej,
- zakup 32 nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów.

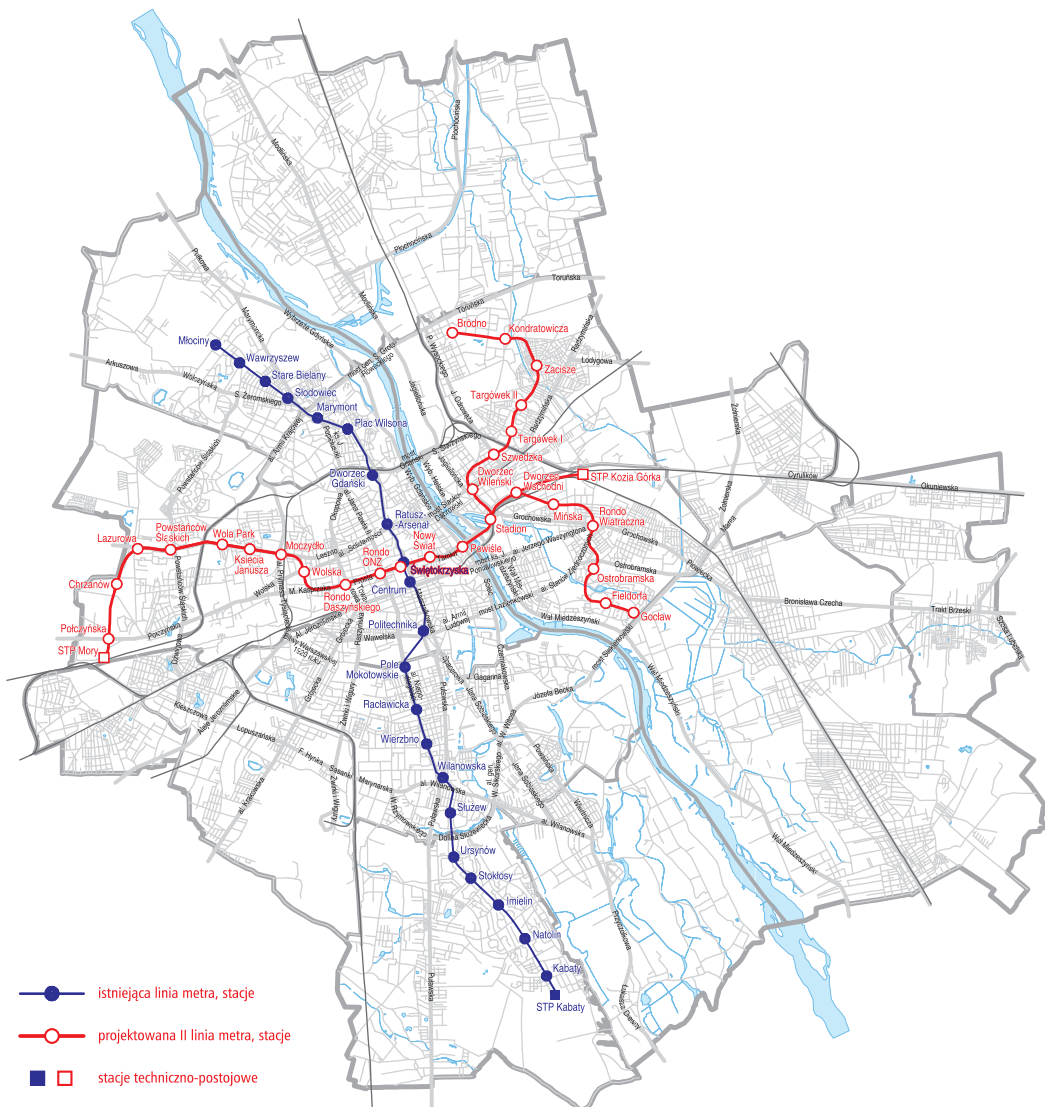
Nowa trasa tramwajowa zapewni wygodny dojazd z Tarchomina na Bielany, w tym także do węzła przesiadkowego Młociny. Zakłada się, że czas dojazdu tramwajem do I linii metra będzie wynosić:

- z pętli Winnica do Młocin 21 minut,
- z rejonu skrzyżowania z ulicą Mehoffera do Młocin 14 minut.

Z nowej trasy tramwajowej będzie korzystać ok. 6500 osób na godzinę. Wraz z rozwojem Białoleki liczba przewożonych pasażerów wzrośnie nawet dwukrotnie. Docelowo tramwaje na tej trasie będą kursować co 2 minuty.



## PROJEKT II LINII METRA



II linia metra zapewni szybkie połączenie transportem szynowym lewo- i prawobrzeżnej Warszawy. Dzięki powiązaniu z I linią metra (na stacji Świętokrzyska) umożliwi przesiadki odbywającym podróż wzdłuż dwóch głównych osi transportowych Warszawy: północ-południe i wschód-zachód. Na II linii metra z Bemowa na Bródno i Goław planuje się budowę 27 stacji. Trasa II linii metra będzie mieć długość 32 km.

II linia metra znajduje się na tzw. liście projektów indywidualnych i ubiega się o dofinansowanie przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

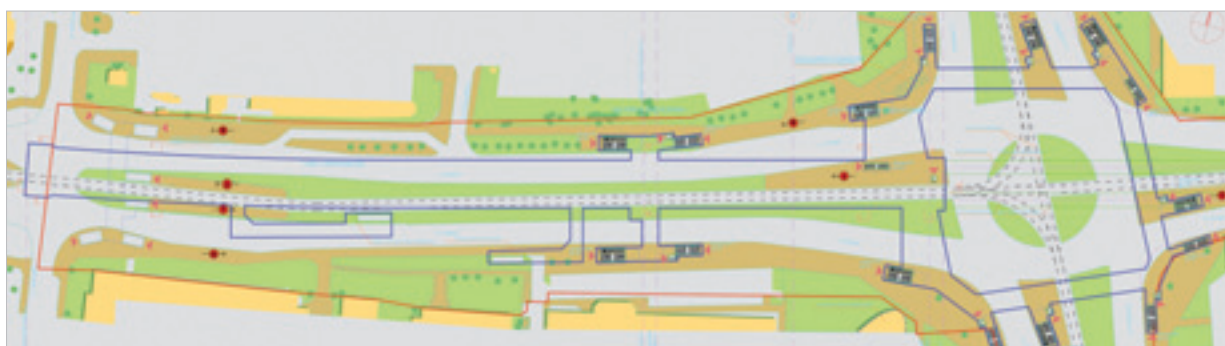
Trwa budowa centralnego odcinka II linii metra. W ramach realizowanej inwestycji:

- zbudowany zostanie tunel o długości 6,5 km, prowadzony między innymi pod tunelem I linii metra i pod dnem Wisły;
- powstanie 7 stacji (Rondo Daszyńskiego, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat, Powiśle, Stadion, Dworzec Wileński);
- oraz podziemny łącznik pomiędzy I i II linią metra, umożliwiający między innymi dojazd ze stacji postojowej Kabaty wagonów metra obsługujących II linię.

Rysunki z „Wielobranżowego projektu koncepcyjnego dla zaprojektowania i budowy odcinka centralnego II linii metra w Warszawie od ronda Daszyńskiego do Dworca Wileńskiego”



Rondo ONZ



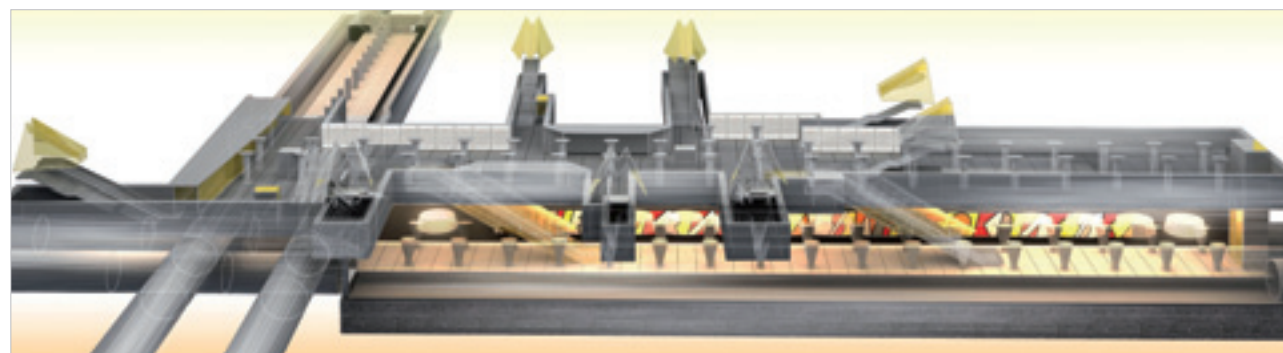
Rondo Daszyńskiego



Dworzec Wileński



## TECHNOLOGIA BUDOWY II LINII METRA



Świętokrzyska



Odcinek centralny II linii metra w liczbach

Największe wymiary:

- najdłuższa stacja: 157 m – Rondo ONZ
- najszersza stacja: 43,6 m – Stadion
- najgłębsza stacja: 24,40 m – Nowy Świat

Największa kubatura:

- korpus stacji: 83 978 m<sup>3</sup> – Stadion
- przejście podziemne: 21 115 m<sup>3</sup> – Stadion

Największa powierzchnia całkowita:

- korpus stacji: 15 780 m<sup>2</sup> – Stadion
- przejście podziemne: 4223 m<sup>2</sup> – Stadion

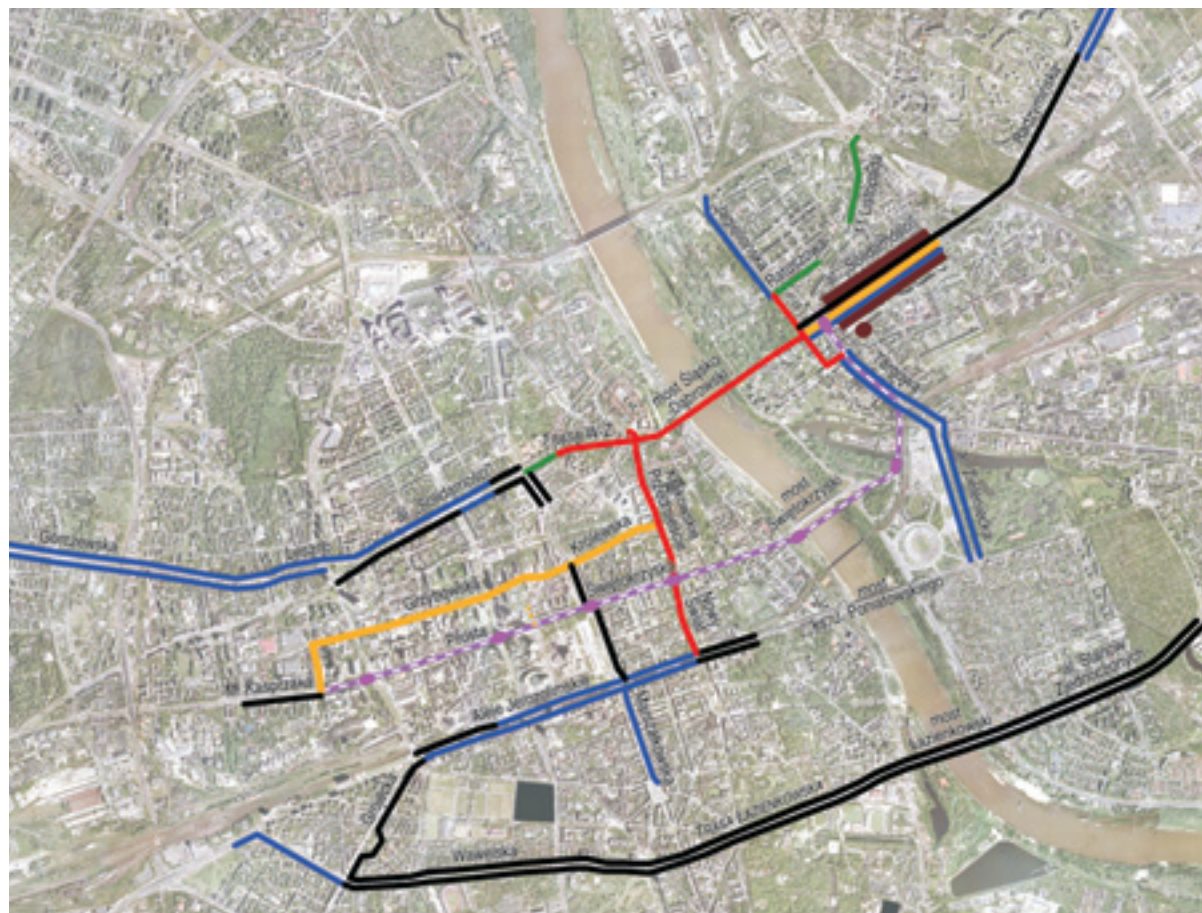
Przekrój metra:

- 2 tunele jednotorowe o przekroju kołowym wykonywane tarczami zmechanizowanymi TBM (z ang. *Tunnel Boring Machine*)
- średnica wewnętrzna tunelu – ok. 5,50 m, średnica zewnętrzna tunelu – ok. 6,10 m

Wszystkie stacje II linii metra będą budowane metodą odkrywkową (stropową) z zastosowaniem ścian szczelinowych, stanowiących zabezpieczenie wykopu, oraz z zewnętrzną konstrukcją korpusu stacji.



# ORGANIZACJA RUCHU W TRAKCIE BUDOWY II LINII METRA



Rysunki na podstawie opracowywanych projektów zmian w organizacji ruchu na czas budowy II linii metra

- pasy autobusowe istniejące
- pasy autobusowe postulowane
- organizacja ruchu ograniczająca ruch indywidualny
- ulice wyłącznie dla komunikacji zbiorowej
- pasy tramwajowo-autobusowe
- odcinek centralny II linii metra ze stacjami
- parkingi systemu Parkuj i Jedź (P+R)

- teren zajęty pod budowę metra
- ulice ze specjalną organizacją ograniczającą ruch indywidualny
- jezdnie dla autobusów
- pas dla autobusów
- służa dla autobusów
- torowisko tramwajowo-autobusowe
- parkingi systemu Parkuj i Jedź (P+R)
- istniejąca sygnalizacja świetlna
- projektowana sygnalizacja świetlna
- istniejące relacje na skrzyżowaniu
- ograniczenie relacji do autobusów
- dodawane relacje na skrzyżowaniu
- ✕ relacja kasowana
- ➡ kierunek ruchu w stanie istniejącym
- ➡ kierunek ruchu dodawany



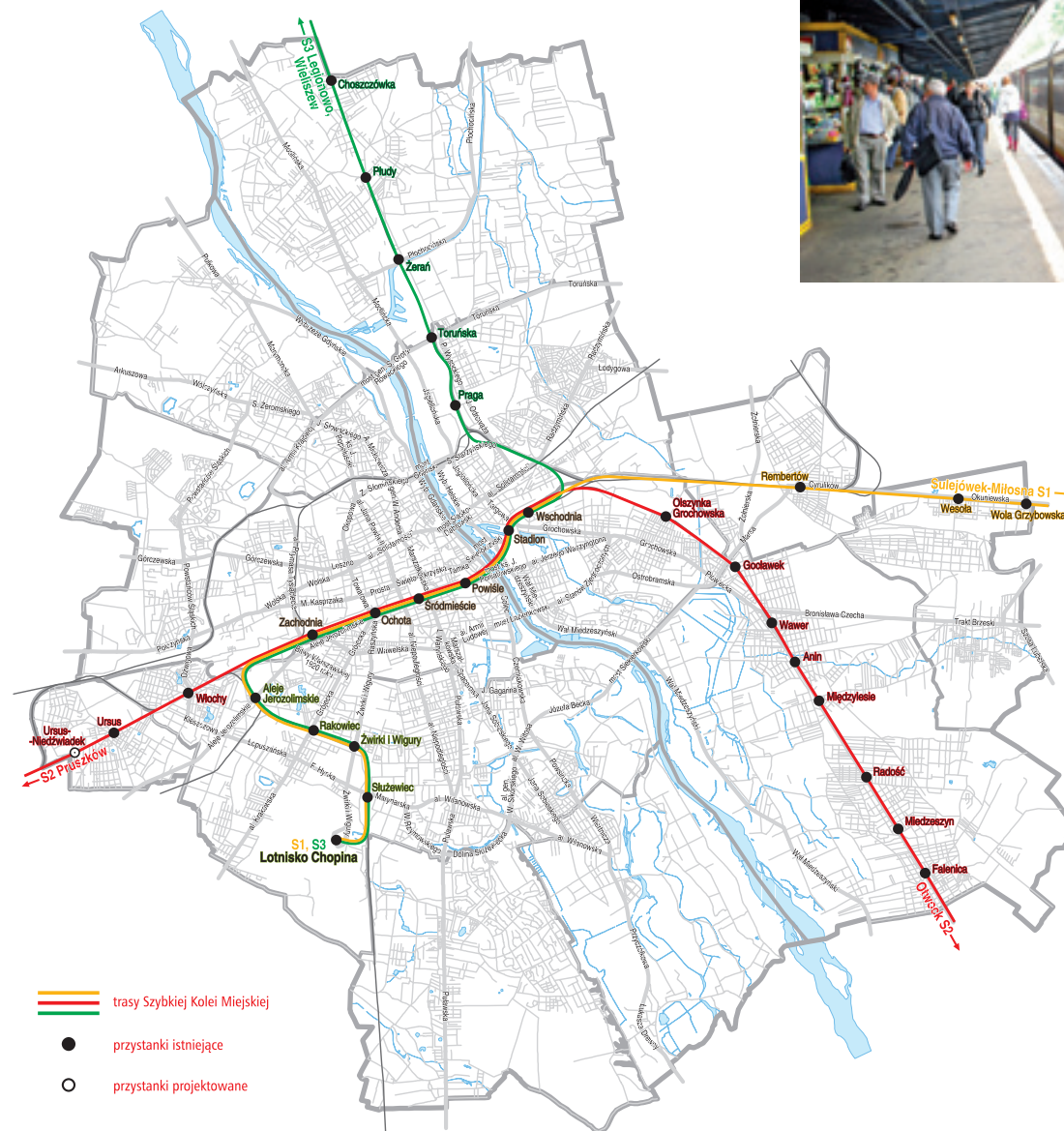
Umowa na budowę II linii metra została podpisana 28 października 2009 roku. Budowa będzie trwać tylko 48 miesięcy. Rozpoczęcie budowy w II kwartale 2010 r.

W obszarze miasta objętym pracami budowlanymi związanymi z II linią metra służby miejskie prowadzą specjalną koordynację działań, której celem jest sprawne przeprowadzenie inwestycji i minimalizowanie jej negatywnych skutków dla codziennego funkcjonowania miasta. Trwają prace, których celem jest

przygotowanie specjalnych organizacji ruchu drogowego na skrzyżowaniach i odcinkach ulic i zasad obsługi transportem zbiorowym wraz z oceną skutków komunikacyjnych podejmowanych działań. Zmiany te będą wprowadzane w życie wraz z postępem prac budowlanych, a efekty podejmowanych działań będą na bieżąco monitorowane.



# SZYBKA KOLEJ MIEJSKA



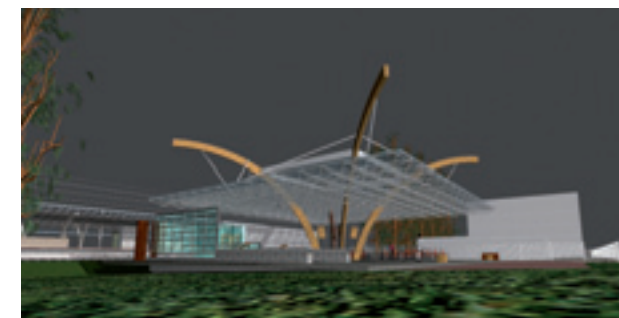
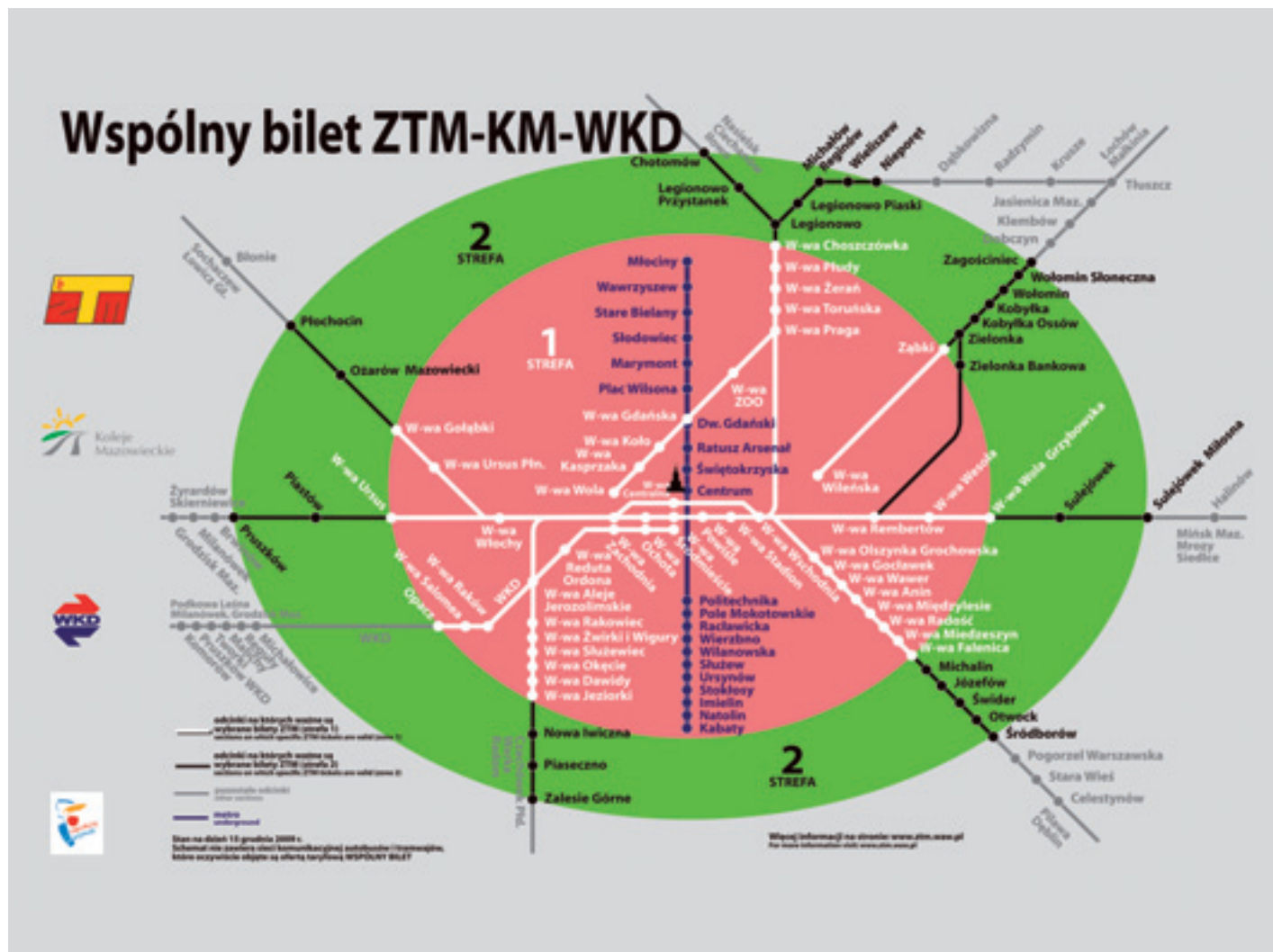
Nowoczesna Szybka Kolej Miejska (SKM) będzie mieć kluczowe znaczenie w ograniczaniu samochodowego ruchu dojazdowego do Warszawy. Rola kolei w obsłudze przejazdów w strefie podmiejskiej, dojazdów do Warszawy, ale także w podróżach po Warszawie (np. podróże pomiędzy dzielnicami) będzie rosnąć. Zadaniem SKM będzie obsługa ważnych dla Warszawy połączeń komunikacyjnych i wyznaczanie wysokiego standardu usług kolejowych (m.in. poprzez stosowanie nowoczesnego taboru, punktualność, niezawodność, bezpieczeństwo).

Obecnie w systemie SKM obsługiwane są trasy: Pruszków – Sulejówek (S2) i Warszawa – Legionowo – Włocławek (S9). Planuje się rozszerzenie tej oferty na inne linie dojazdowe do Warszawy oraz obsługę lotniska Okęcie.

Włączenie kolei do systemu transportu szynowego Warszawy będzie możliwe m.in. dzięki rozwijaniu potencjału przewoźnika kolejowego należącego do samorządu warszawskiego – spółki Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.



# KOLEJ W AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ



Warszawa Ursus Niedźwiadek



Warszawa Ursus Niedźwiadek



Warszawa Żwirki i Wigury



Warszawa Aleje Jerozolimskie

Dostosowanie kolei do współczesnych standardów będzie oznaczać rewitalizację istniejących linii kolejowych, stacji i przystanków oraz rozwój, polegający głównie na budowie nowych przystanków w rejonach koncentracji źródeł i celów podróży przy istniejących korytarzach kolejowych. Zakłada się, że nowoczesny system kolejowy Warszawy będzie zapewniać:

- możliwe krótki czas podróży,
- dużą niezawodność odbywania podróży,
- wysokie częstotliwości kursowania i podaży miejsc,
- atrakcyjną ofertę połączeń,
- dobrą dostępność do kolei (krótki czasu dojścia do stacji i przystanków, możliwość pozostawienia samochodu i roweru oraz łatwość dokonania przesiadki),
- wysoki standard (czystość, estetyka, bezpieczeństwo oraz pełna dostępność dla niepełnosprawnych) oraz
- będzie przyjazny dla pasażera (nowoczesne systemy informacji, łatwe do zapamiętania rozkład jazdy, poprawa kultury obsługi, dostępność dla osób starszych i niepełnosprawnych).



# REWITALIZACJA DWORCÓW KOLEJOWYCH

Warszawa Centralna



Warszawa Wschodnia



Warszawa Stadion

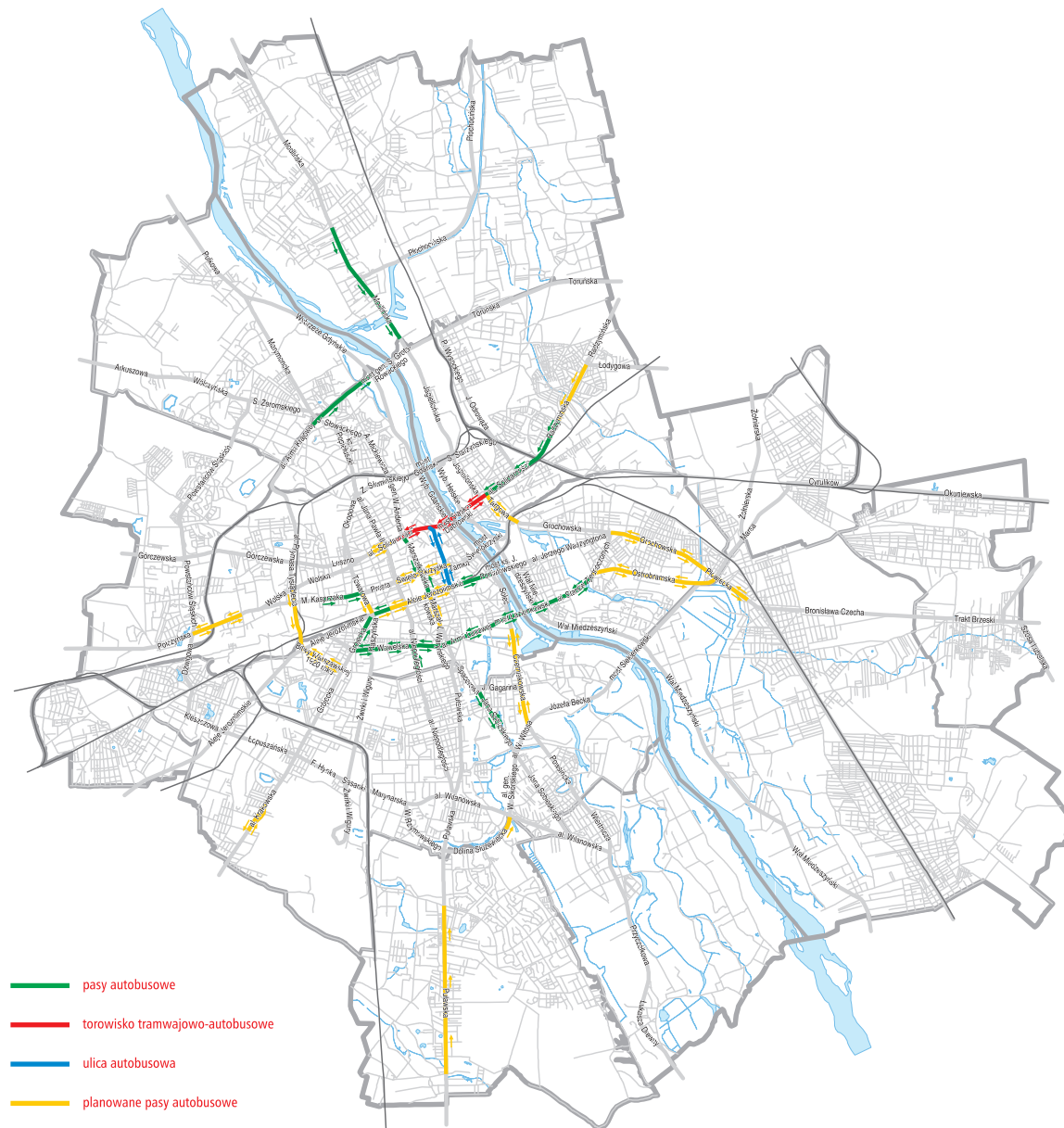


Strategia transportowa szczególne znaczenie przypisuje jakościowej zmianie sposobu funkcjonowania głównych węzłów przesiadkowych związanych z systemem kolejowym: Dworca Centralnego – Dworca Śródmieście – Stacji Metra Centrum, Dworca Zachodniego, Dworca Wschodniego, Dworca Gdańskiego, Dworca Wileńskiego.

Zmiany będą zmierzać w kierunku poprawienia standardu odbywania przesiadek, m.in. poprzez skracanie czasów przesiadania się, skracanie odległości dojść oraz zwiększanie komfortu i bezpieczeństwa osobistego. Ich celem będzie zachęcenie podróżujących w obszarze metropolii warszawskiej do korzystania z wygodnych systemów transportu szynowego.



# PRIORYTET DLA AUTOBUSÓW



Autobusy są najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu w Warszawie. Dziennie korzysta z nich aż 47% użytkowników transportu publicznego. Miesięcznie autobusy przewożą ponad 42 mln pasażerów.

Podstawowe zamierzenia dotyczące komunikacji autobusowej są związane z:

- wprowadzaniem ułatwień w funkcjonowaniu linii autobusowych na kierunkach dowozowych do centrum Warszawy oraz do węzłów transportowych umożliwiających przesiadkę na transport szynowy;
- wzmacnianiem roli autobusów na trasach, które nie są obsługiwane transportem szynowym (np. ulice: Modlińska, Puławska, Radzyńska, Trasa Łazienkowska, Wiślostrada).

Wymaga to: zwiększania stopnia segregacji ruchu autobusowego od samochodowego (wydzielone pasy autobusowe), stosowania ułatwień w ruchu autobusów na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną (priorytet w przydzielaniu zielonego światła) i zastępowania starego taboru nowoczesnymi, niskopodłogowymi i niskoemisyjnymi autobusami.



## NOWOCZESNY TABOR



Konkurencyjność komunikacji zbiorowej wymaga zmiany jej wizerunku, także jeśli chodzi o rodzaj stosowanego taboru. W tym względzie rosną wymagania i oczekiwania ze strony pasażerów. Na szeroką skalę są i będą wprowadzane jednoprzestrzenne i niskopodłogowe tramwaje i autobusy oraz nowoczesne wagony kolejowe i wagony metra.

Skalę tego przedsięwzięcia określa wielkość systemu transportowego stolicy. W godzinie szczytu po Warszawie kursuje blisko 1500 autobusów, 400 tramwajów, 192 wagony metra i 18 wagonów SKM.

Standard autobusów już dziś jest bardzo wysoki. Aż 73% z nich to autobusy niskopodłogowe. Do 2017 r. planowany jest zakup 660 nowych niskopodłogowych autobusów, wyposażonych w klimatyzację i system

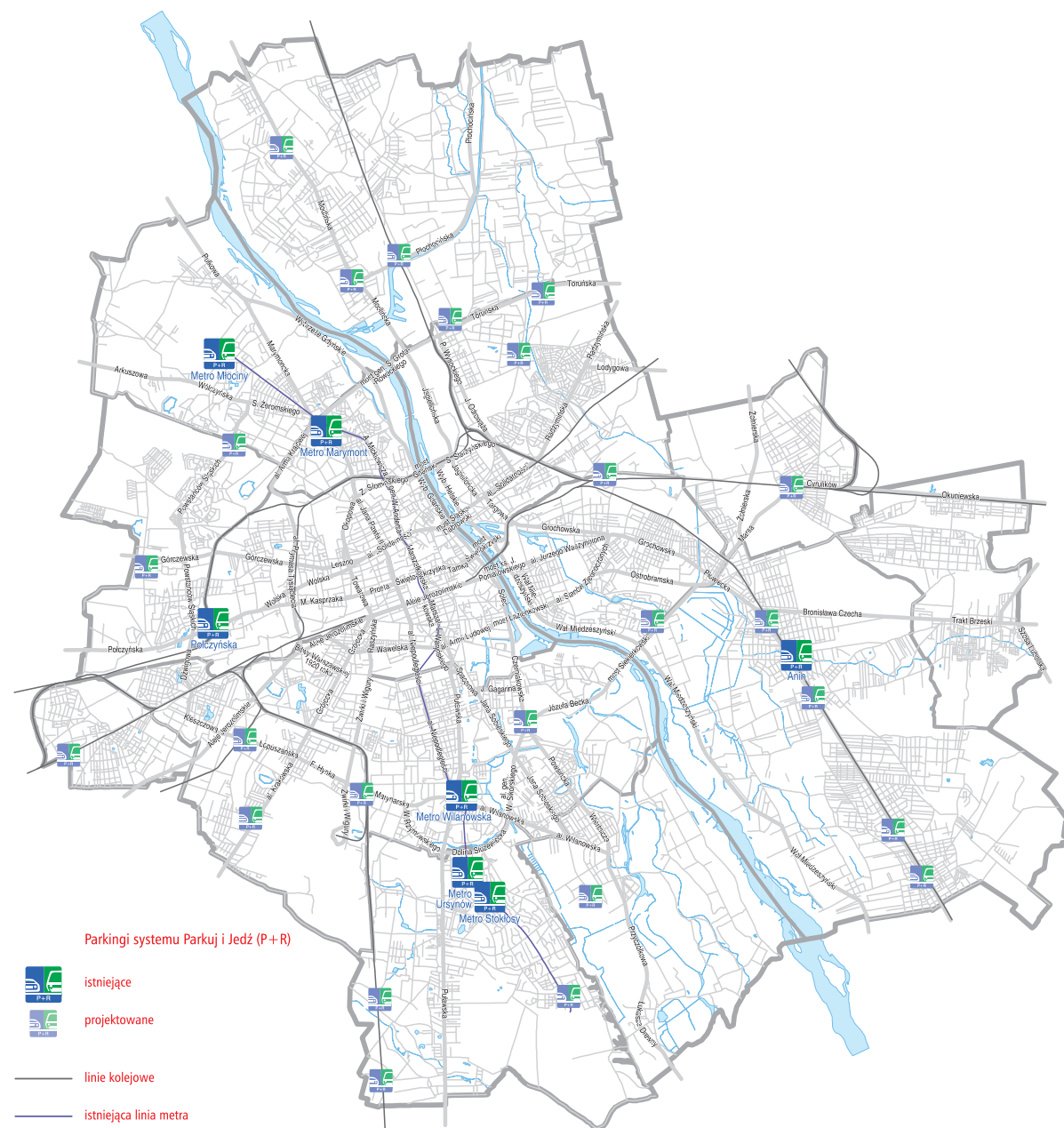
monitoringu. To pozwoli na wycofanie wszystkich przestarzałych ikarusów i 100% dostosowanie taboru do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Dzięki podpisanej umowie na zakup 186 nowoczesnych tramwajów do końca 2013 roku ponad połowa kursujących tramwajów będzie nowoczesna i wyposażona w niską podłogę.

W najbliższych latach planowany jest także zakup nowych pociągów dla SKM oraz 35 sześciowagonowych pociągów metra.



# PARKUJ I JEDŹ

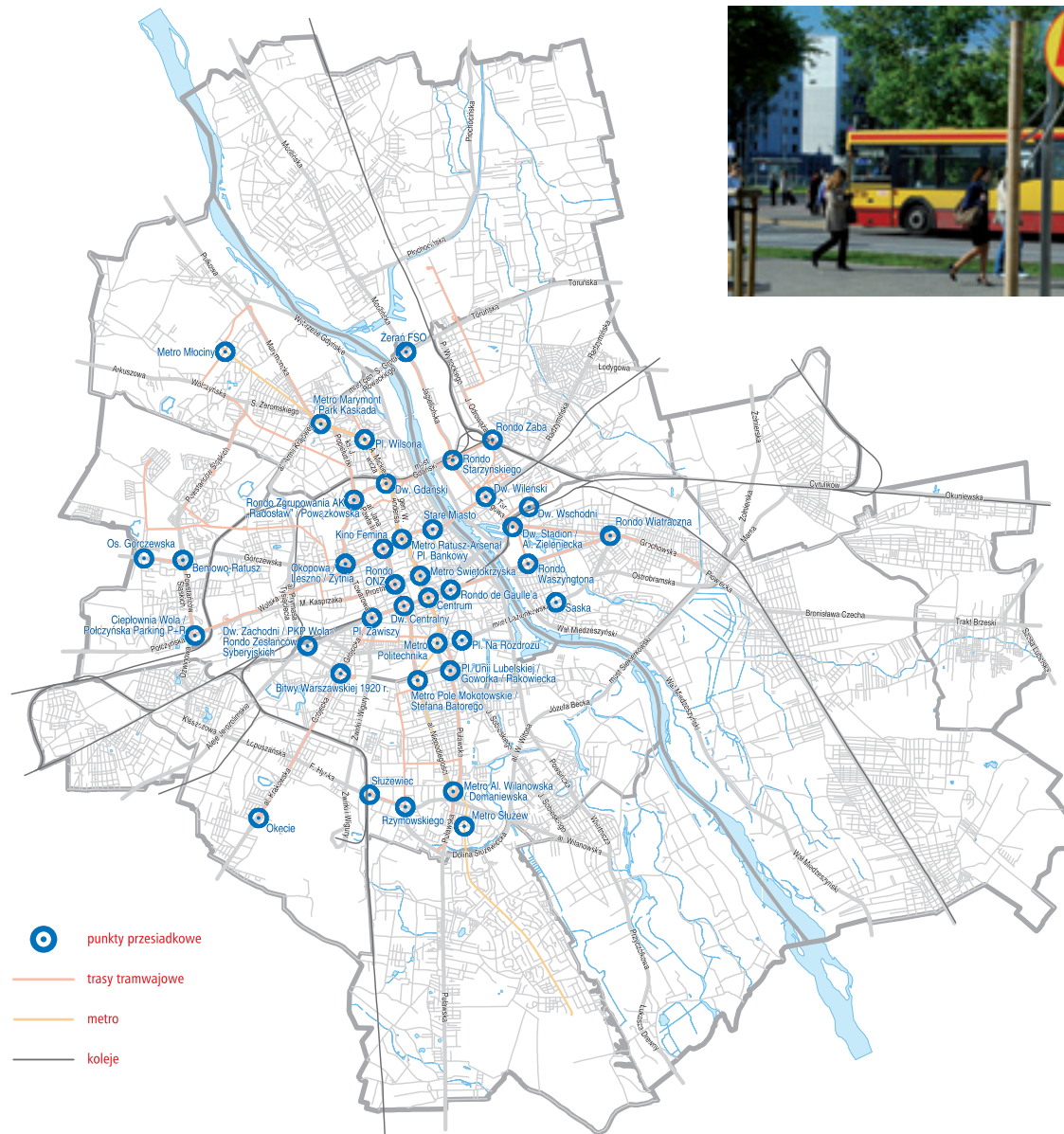


System „Parkuj i Jedź” umożliwia odbywanie podróży łączonych, w ramach których użytkownicy samochodów i rowerów w drodze do centrum Warszawy przesiadają się na środki nowoczesnej i konkurencyjnej komunikacji zbiorowej, mając możliwość bezpiecznego pozostawienia samochodów i rowerów na parkingach P+R/B+R. Warszawa jest jedynym miastem w Polsce, w którym system ten funkcjonuje na tak dużą skalę

(7 parkingów). Będzie on rozwijany głównie w sąsiedztwie stacji metra, stacji i przystanków kolejowych oraz w rejonie ważniejszych węzłów tramwajowych. Zakłada się że w ciągu najbliższych kilku lat system „Parkuj i Jedź” w Warszawie będzie się składać z ponad 35 tego typu parkingów.



# INTEGRACJA WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH



Strategia transportowa zakłada, że podstawową rolę w komunikacji zbiorowej w Warszawie i aglomeracji będą pełnić tramwaje, metro i kolej, wspomagane przez komunikację autobusową, na kierunkach dowozowych do linii transportu szynowego. To będzie oznaczać rosnącą liczbę podróży odbywanych z przesiadkami oraz konieczność organizowania sprawnych i integrujących system węzłów przesiadkowych.

Działania integrujące system transportowy, ważne z punktu widzenia pozyskiwania zaufania użytkowników do komunikacji zbiorowej, będą dotyczyć:

- zapewnienia wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji zbiorowej,

- rozwijania systemów podróży z przesiadkami z samochodu i roweru na komunikację zbiorową (P+R i B+R),
- modernizacji technicznej i funkcjonalnej węzłów przesiadkowych w celu zwiększenia wygody i skrócenia czasu przesiadania się pasażerów,
- uruchamiania systemów informacji pasażerskiej (wizualnej i głosowej) ułatwiających dokonywanie przesiadek.



# SYSTEM TRAS OBWODOWYCH



Drogi krajowe w obszarze Warszawskiego Węzła Drogowego zarządzane przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad:

- autostrady
- drogi ekspresowe
- pozostałe drogi krajowe
- dotychczasowy przebieg dróg krajowych

Drogi wojewódzkie w obszarze Warszawskiego Węzła Drogowego zarządzane przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich:

- drogi wojewódzkie

Drogi krajowe i wojewódzkie na obszarze m.st. Warszawy zarządzane przez prezydenta m.st. Warszawy:

- drogi krajowe
- drogi wojewódzkie
- obszar dzielnicy Ursus
- obszary zurbanizowane

Warszawa rozwija program budowy obwodnic. Będą one ułatwiać ruch międz dzielnicowy, zmniejszą uciążliwość związane z ruchem samochodów ciężarowych i zmniejszą natężenie pojazdów w centrum miasta. Jako pierwszoplanowe, traktuje się stworzenie Obwodnicy Śródmiejskiej (ciąg ulic Starzyńskiego – Słomińskiego – Okopowej – Towarowej – Raszyńskiej – Trasy Łazienkowskiej – alei Stanów Zjednoczonych – Wiatracznej – Nowowiatracznej – Zabranieckiej do węzła Żaba) oraz Obwodnicy Miejskiej (od zachodu Trasa NS, od południa ciąg ulic Marynarska – Rzymowskiego – Witosa oraz Trasa Siekierowska, od wschodu: Trasa Olszynki Grochowskiej, od północy: Trasa Mostu Północnego).





## WĘZEL MARSA



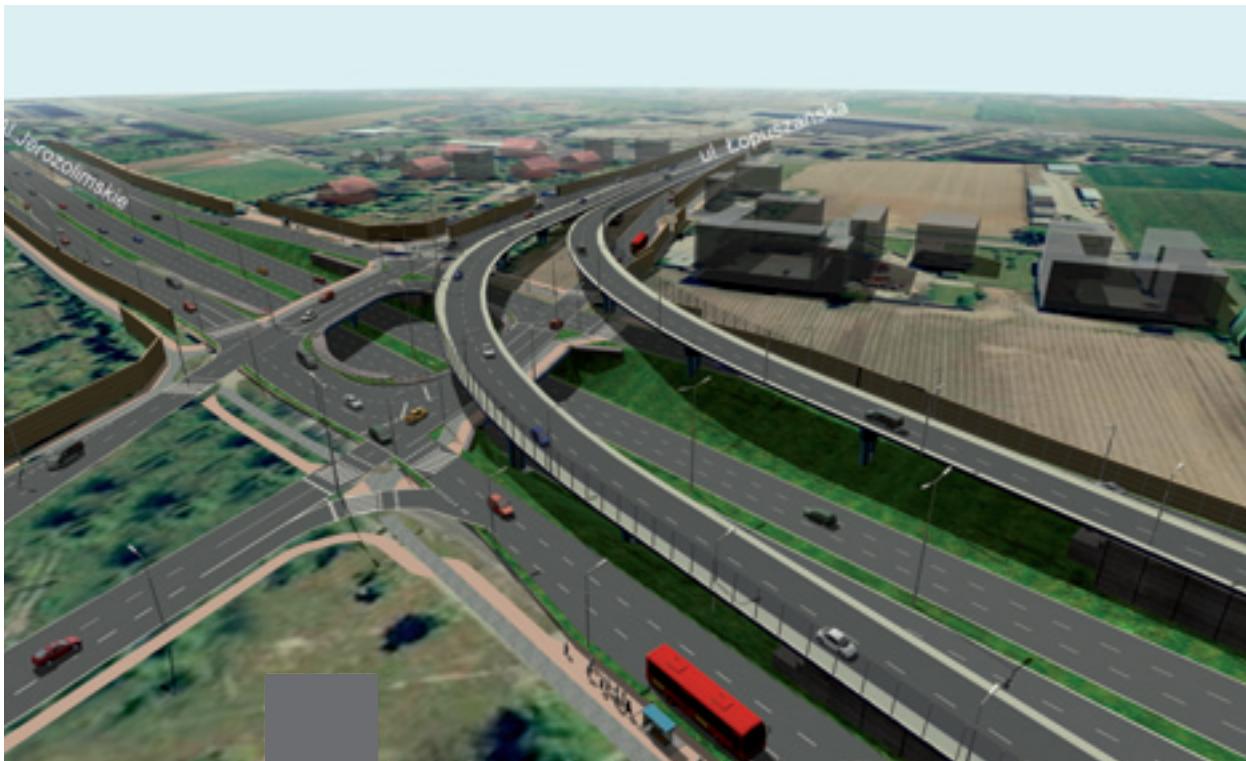
Projekt budowy węzła Marsa jest finalną częścią przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Siekierskiej. Inwestycja swoim zakresem obejmuje budowę dużego ronda na skrzyżowaniu ulic Płowiecka/Marsa/Ostobramska z Trasą Siekierską, dwóch estakad łączących Trasę Siekierską z ulicą Marsa, budowę 4 tuneli dla pieszych, ekranów akustycznych oraz chodników i ścieżek rowerowych.

Termin realizacji – przełom 2010/2011

Koszt inwestycji – 166,5 mln zł



## WĘZEL ŁOPUSZAŃSKA



Projekt węzła Łopuszańska obejmuje przebudowę dotychczasowego skrzyżowania Alei Jerozolimskich z ulicą Łopuszańską na skrzyżowanie bezkolizyjne. Jest jednym z elementów kompleksowej przebudowy całego ciągu Alei Jerozolimskich od alei Prymasa Tysiąclecia do granicy Warszawy.

Projekt zakłada budowę ronda na skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich, ulic Łopuszańskiej i Kleszczowej oraz dwóch estakad o długości 542 i 509 m. Jedna z nich będzie prowadziła ruch z ulicy Łopuszańskiej w lewo, w kierunku Alei Jerozolimskich i węzła Trasy Salomea – Wolica, a druga z Alei Jerozolimskich z kierunku za-

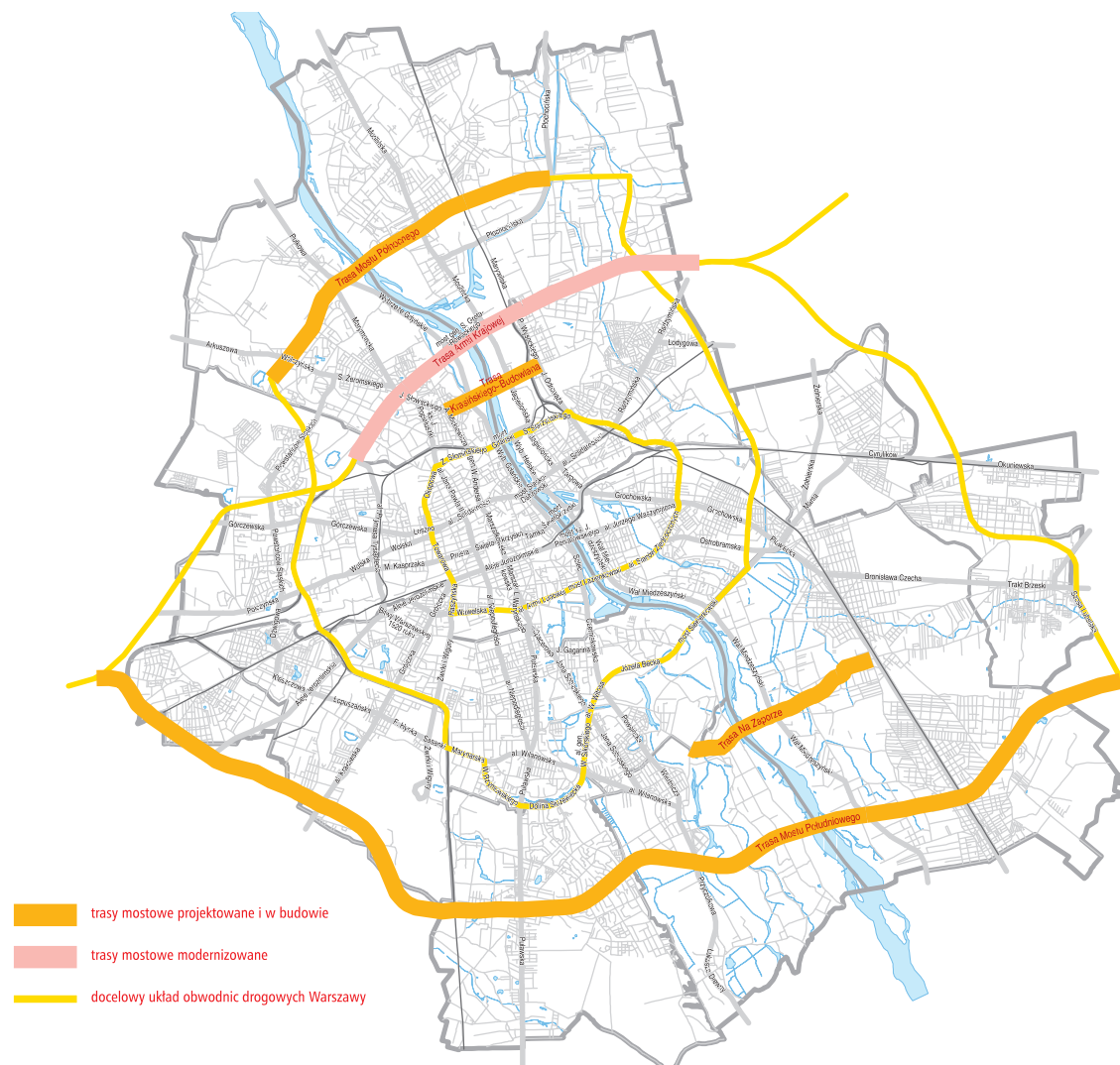
chodniego w prawo, w ulicę Łopuszańską. Przebudowane skrzyżowanie będzie zapewniać możliwość ruchu pieszego i rowerowego z wprowadzonymi zabezpieczeniami w postaci ekranów akustycznych o wysokości od 4 do 6 m.

Termin realizacji – maj 2011

Koszt inwestycji – 160 mln zł



## TRASY MOSTOWE



Ważnym elementem systemu transportowego Warszawy są trasy mostowe. Strategia transportowa zakłada zwiększenie ich liczby w celu ułatwienia dokonywania przepraw przez Wisłę i lepszej integracji miasta. To w znacznym stopniu skróci długość podróży oraz zniweluje różnice w atrakcyjności lewo- i prawobrzeżnej Warszawy.

**Trasa Mostu Północnego:**  
 Długość budowanej trasy – 4,15 km  
 Długość mostu – 795 m  
 Rodzaj konstrukcji mostu – stalowy zespolony  
 Rodzaj mostu: drogowo-tramwajowy z ruchem pieszym i rowerowym  
 Termin realizacji – IV kwartał 2011  
 Koszt budowy – 976 618 384 zł

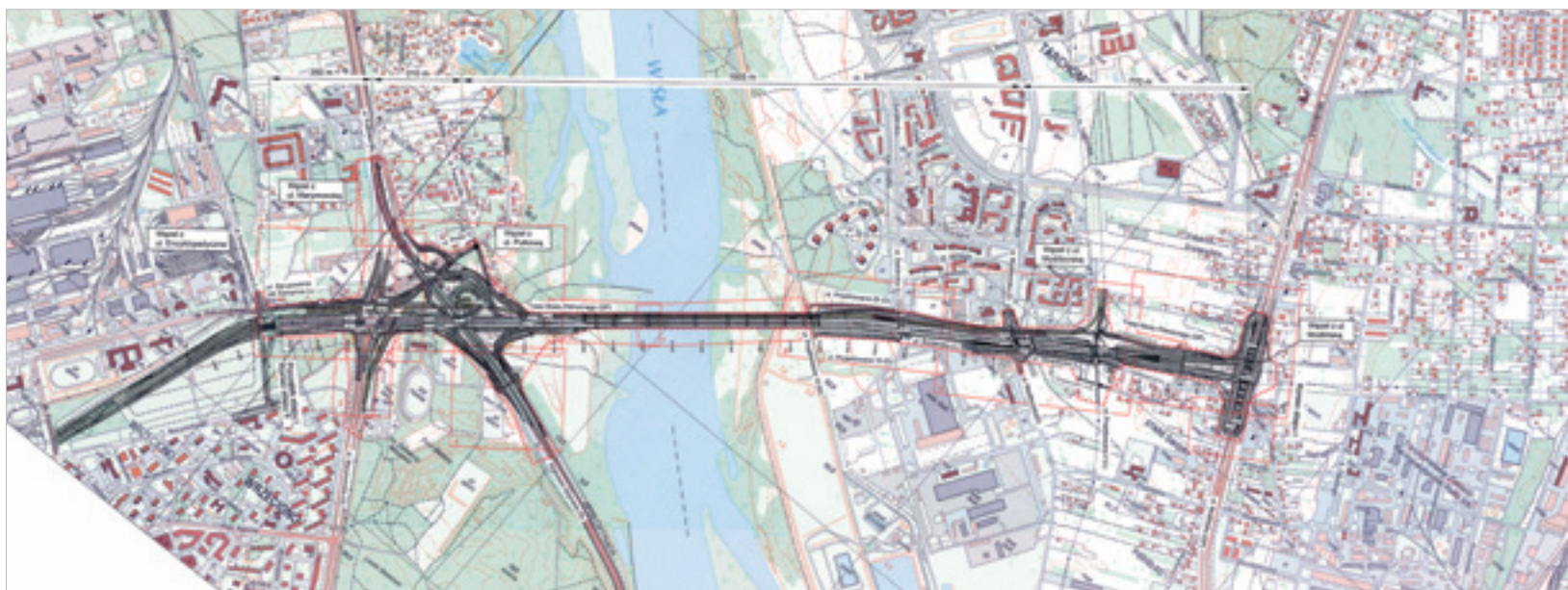
**Trasa Kasińskiego-Budowlana:**  
 Długość projektowanej trasy – 3 km  
 Długość mostu – 722 m  
 Rodzaj mostu: drogowo-tramwajowy z ruchem pieszym i rowerowym  
 Koszt budowy (szacunkowo) – 480 mln zł

**Trasa Na Zaporze:**  
 Długość projektowanej trasy – 6,8 km  
 Długość mostu – 1300 m  
 Typ mostu – podwieszony nad nurtem i belkowy  
 Wysokość pylonu – 15 m  
 Rodzaj mostu: drogowy z ruchem pieszym i rowerowym  
 Koszt budowy (szacunkowo) – 685 mln zł





## TRASA MOSTU PÓŁNOCNEGO



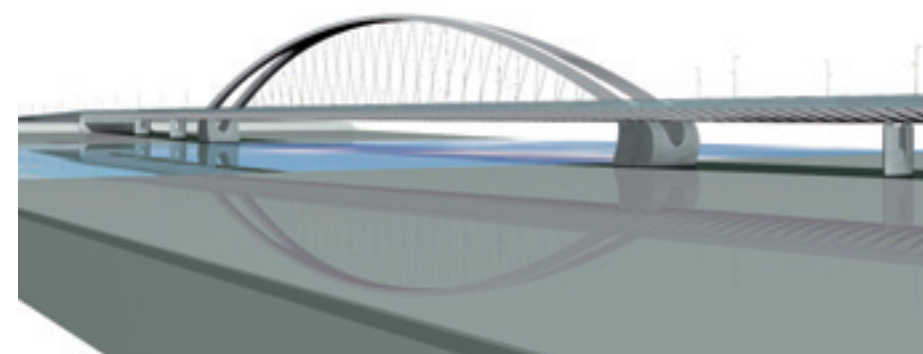
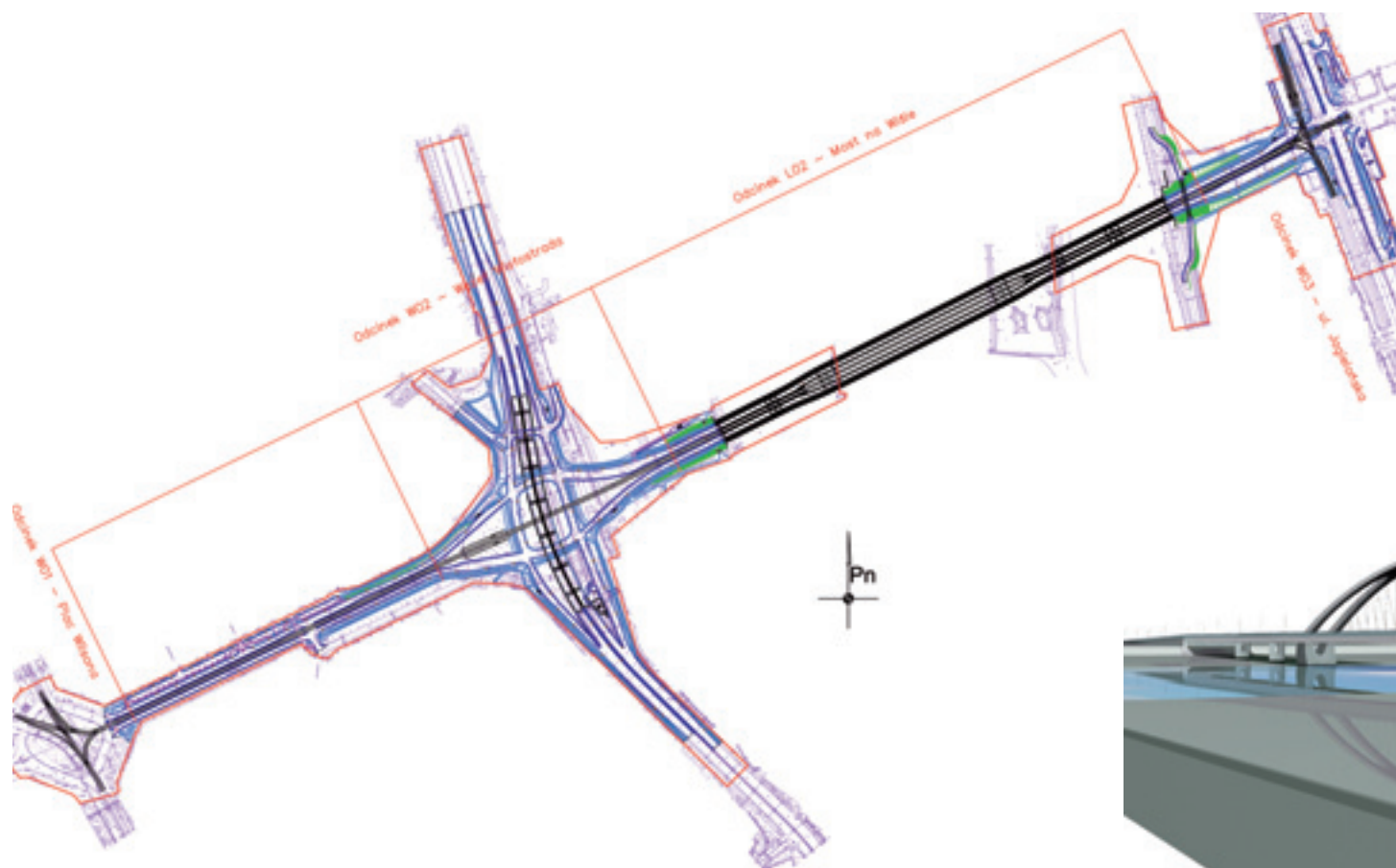
Trasa Mostu Północnego zapewni połączenie Białoleki (ulica Modlińska) z Bielaniami (węzeł przesiadkowy Młociny) i poprawi warunki ruchu na moście Grota-Roweckiego, na którym już dziś natężenie ruchu przekracza 150 tysięcy samochodów na dobę! Trasa będzie wyposażona w 2 jezdnie po 3 pasy ruchu z trasą tramwajową usytuowaną po stronie północnej oraz ciągami pieszymi i rowerowymi.

Most Północny o długości ok. 795 m będzie się składać z 3 niezależnych mostów (oddzielnych dla północnej i południowej jezdni samochodowej oraz dla trasy tramwajowej i ciągu rowerowo-pieszego). Mosty będą mieć konstrukcję stalową zespoloną i będą posadowione na palach o średnicy 150 cm. Najdłuższe z 10 przęseł mostu, nurtowe, będzie miało aż 160 m. Dwie podpory mostu znajdują się w nurcie rzeki, pozostałe będą umieszczone częściowo na terenach zalewowych. Nad podporą nurtową wysokość konstrukcji wyniesie ponad 9 m.





## TRASA KRASIŃSKIEGO – BUDOWLANA



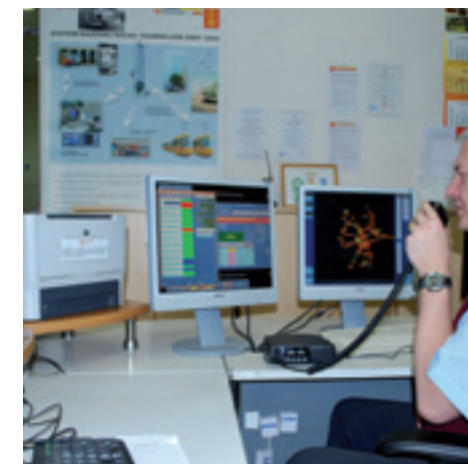
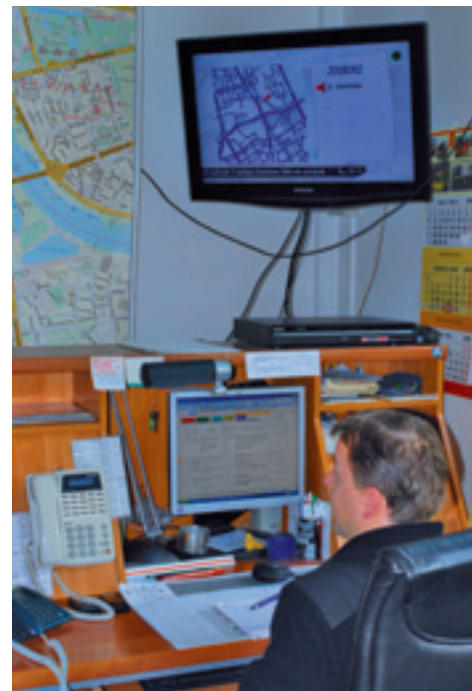
Trasa Krasińskiego-Budowlana będzie nowym połączeniem komunikacyjnym Bielani i Żoliborza (rejon placu Wilsona) z Targówkiem (rejon ulicy Odrowąża). Trasa drogowa posiadająca dwie jezdnie po dwa pasy ruchu będzie zintegrowana z trasą tramwajową, z której docelowo w ciągu godziny będzie korzystać 5,5 tys. pasażerów. Czas dojazdu tramwajem z placu Wilsona do Cmentarza Bródnowskiego (skrzyżowanie ulic Odrowąża i Budowlanej) będzie wynosić 7 minut. Wzdłuż trasy zaplanowano obustronne chodniki dla pieszych i ścieżki rowerowe.

Nowy most na Wiśle wraz z estakadami dojazdowymi będzie mieć długość 722 m. Co ciekawe, główne przęsło mostu o długości 246,6 m zaplanowano w miejscu najmniejszej szerokości Wisły na terenie Warszawy.

Most zostanie zbudowany jako tzw. łukowy. Kompozycja bryły głównego (nurtowego) przęsła mostu będzie składać się z trzech podstawowych elementów. Dwóch pochylonych do siebie łuków o przekroju zamkniętym, połączonych ze sobą w zworniku, do których podwieszony będzie pomost zespolony (stalowe dźwigary skrzynkowe, poprzecznice i betonowa płyta). Pręty, za pomocą których pomost zostanie podwieszony do łuków, będą tworzyć wrażenie dwóch nachylonych do siebie „harf”. W części środkowej przęsła zostaną lekko poszerzone w celu wytworzenia punktu widokowego, z którego spacerowicze i rowerzyści będą mogli podziwiać panoramę Warszawy.



## SYSTEMY ZARZĄDZANIA

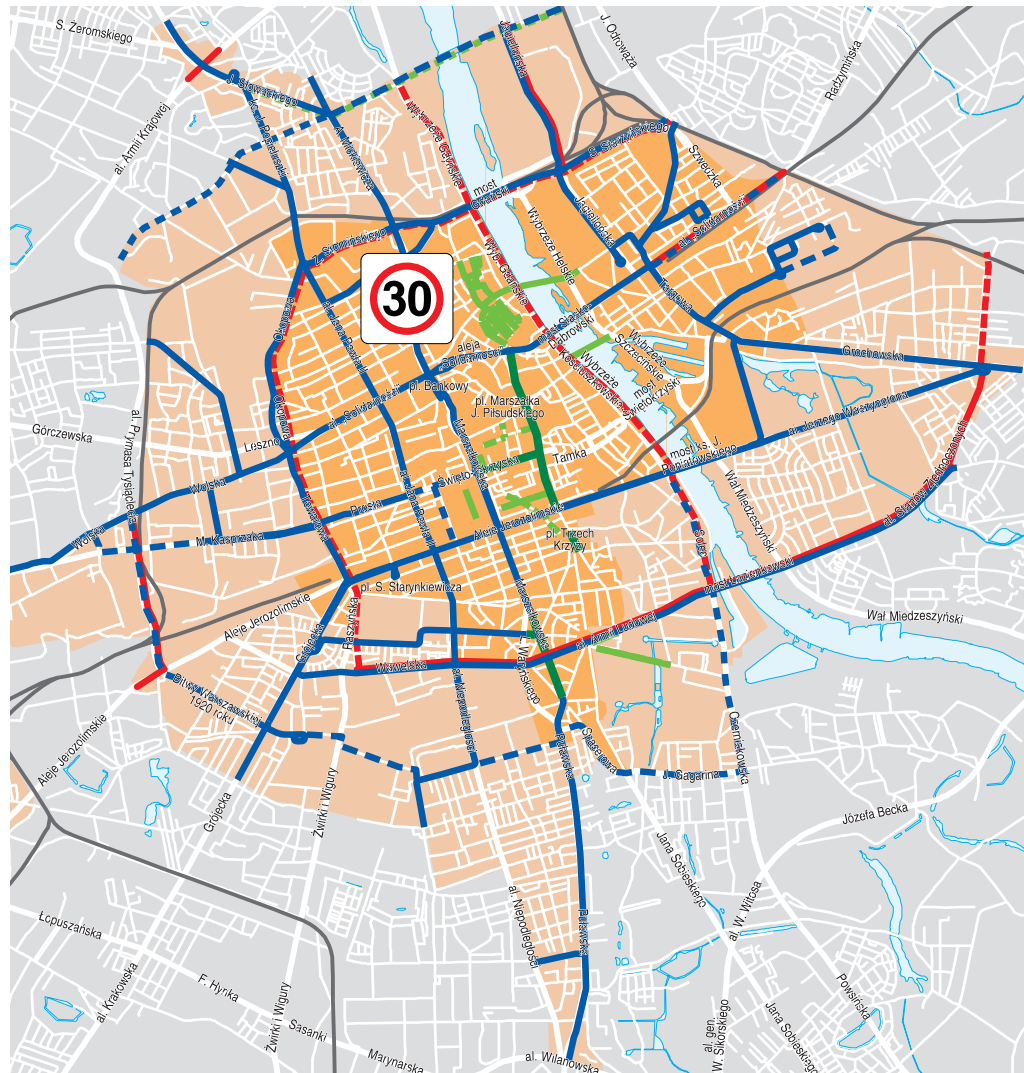


Współczesny system komunikacyjny Warszawy wymaga stosowania nowoczesnych metod zarządzania. Obecnie funkcjonowanie komunikacji zbiorowej nadzorują dwa centra: sterowania ruchem metra i sterowania tramwajami. To pozwala między innymi na satelitarne śledzenie położenia tramwajów, automatyczną kontrolę ich punktualności, a w Alejach Jerozolimskich (w przyszłości na wszystkich modernizowanych i budowanych trasach tramwajowych) informowanie o czasie przyjazdu tramwajów na przystanki (elektroniczny system informacji pasażerskiej).

Lepsze i bardziej sprawne funkcjonowanie Warszawy będzie zapewniać rozwijany obecnie zintegrowany system zarządzania ruchem. Został wdrożony wzdłuż Alei Jerozolimskich i na Powiślu, a docelowo obejmie obszar całej Warszawy, umożliwiając:

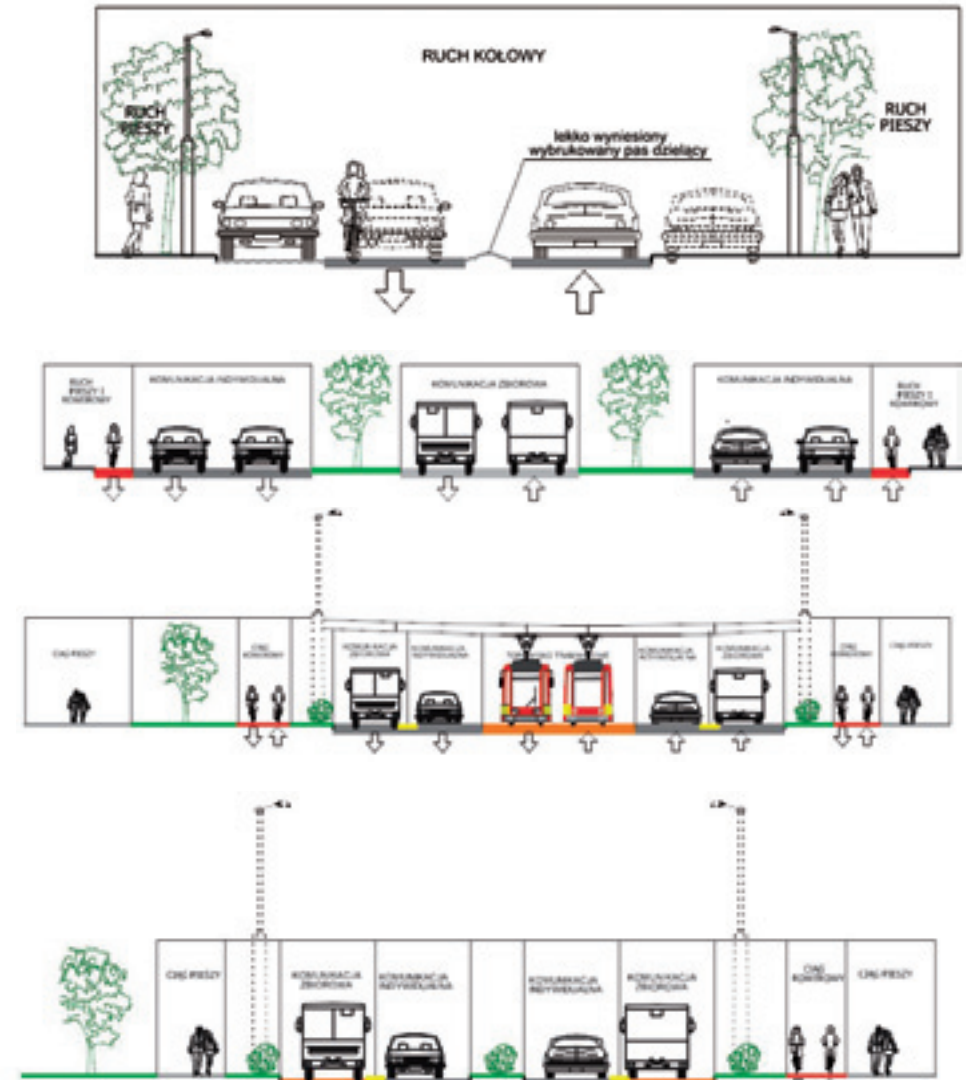
- nowoczesne sterowanie sygnalizacją świetlną,
- nadzorowanie ruchu na skrzyżowaniach i trasach komunikacyjnych,
- szybkie reagowanie w stanach awaryjnych (wypadki, kolizje, awarie techniczne),
- na bieżąco informowanie kierowców o aktualnej sytuacji ruchowej w mieście,
- uprzywilejowanie przejazdu autobusów, tramwajów i służb ratowniczych.

## ORGANIZACJA RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU



- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
|  | ulice przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego i rowerowego – istniejące i projektowane                            |  | ulice ogólnodostępne z możliwością podwyższenia prędkości powyżej 50 km/h – istniejące i projektowane |
|  | ulice przeznaczone wyłącznie dla ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu zbiorowego – istniejące i projektowane |  | strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h  |
|  | ulice ogólnodostępne z priorytetem dla transportu zbiorowego – istniejące i projektowane                            |   |   |

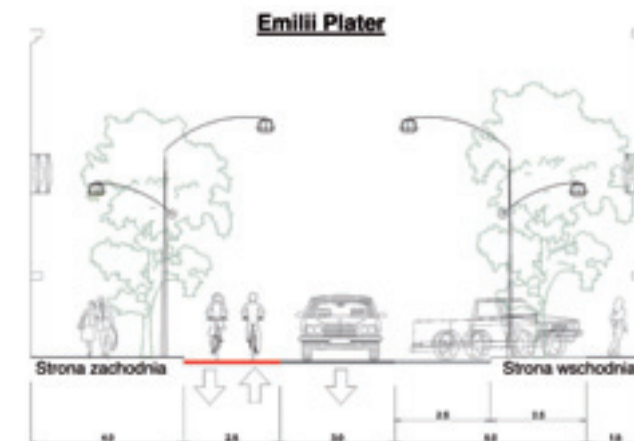
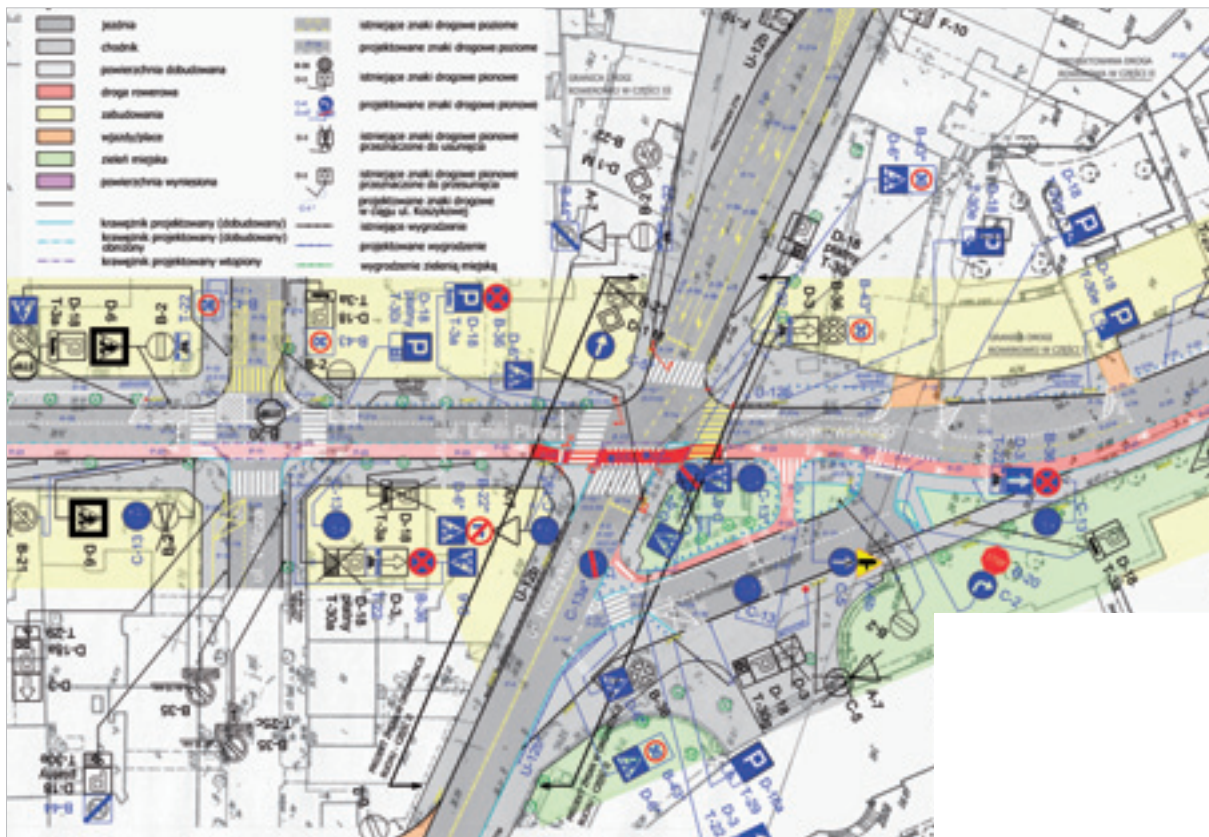
Podstawową rolę w obsłudze śródmieścia Warszawy będzie pełniła komunikacja zbiorowa. Ruch samochodowy będzie zmniejszany, a restrykcyjne regulacje będą dotyczyć także ruchu towarowego w taki sposób, by ograniczać związane z nim uciążliwości. Przestrzeń zajmowaną dotychczas przez poruszające się i zaparkowane samochody stopniowo będą przejmować piesi i rowerzyści.



Oznacza to m.in.: wyłączenie wybranych ulic z ruchu samochodowego, wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych (także w miejscach, gdzie obecnie funkcjonują przejścia podziemne) oraz porządkowanie parkowania samochodów. Będą wprowadzane przejrzyste zasady organizacji ruchu określające, zasady współistnienia ruchu pieszego, rowerowego, transportu zbiorowego i samochodowego.



## TRASA ROWEROWA EMILII PLATER – NOAKOWSKIEGO



Przykładem projektu wprowadzającego ułatwienia dla ruchu rowerowego jest koncepcja dwukierunkowej ścieżki rowerowej przebiegającej po zachodniej stronie ulic Emilii Plater i Noakowskiego.

Nowa trasa rowerowa będzie mieć długość ok. 700 m, docelowo łącząc ściśle centrum Warszawy z kampusem Politechniki Warszawskiej, usytuowanym w rejonie placu Politechniki. Jej powstanie będzie zachęcać do

podróżowania rowerem po śródmieściu Warszawy, sprzyjając odbywaniu codziennych przejazdów pomiędzy obiektami uczelni a rejonem dworców Warszawa Śródmieście i Centralny.

Docelowo wzdłuż ścieżki rowerowej planuje się zlokalizowanie 4 wypożyczalni systemu roweru publicznego: Dworzec Śródmieście, Nowogrodzka, Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej, Gmach Główny Politechniki Warszawskiej.



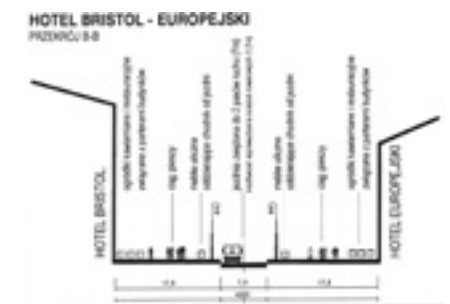
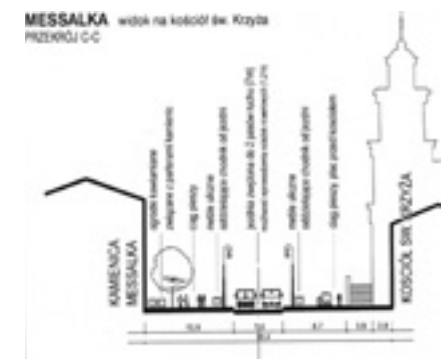
# TRAKT KRÓLEWSKI



Trakt Królewski stanowi wizytówkę Warszawy – element „salonu miasta”. Przeprowadzona w latach 2004-2008 gruntowna przebudowa Krakowskiego Przedmieścia miała na celu podniesienie standardu przestrzeni publicznej tej ulicy, łączącej przestrzeń odnowionego Nowego Świata ze Starym Miastem, zwiększenie atrakcyjności turystycznej oraz ograniczenie ruchu kołowego poprzez wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu.

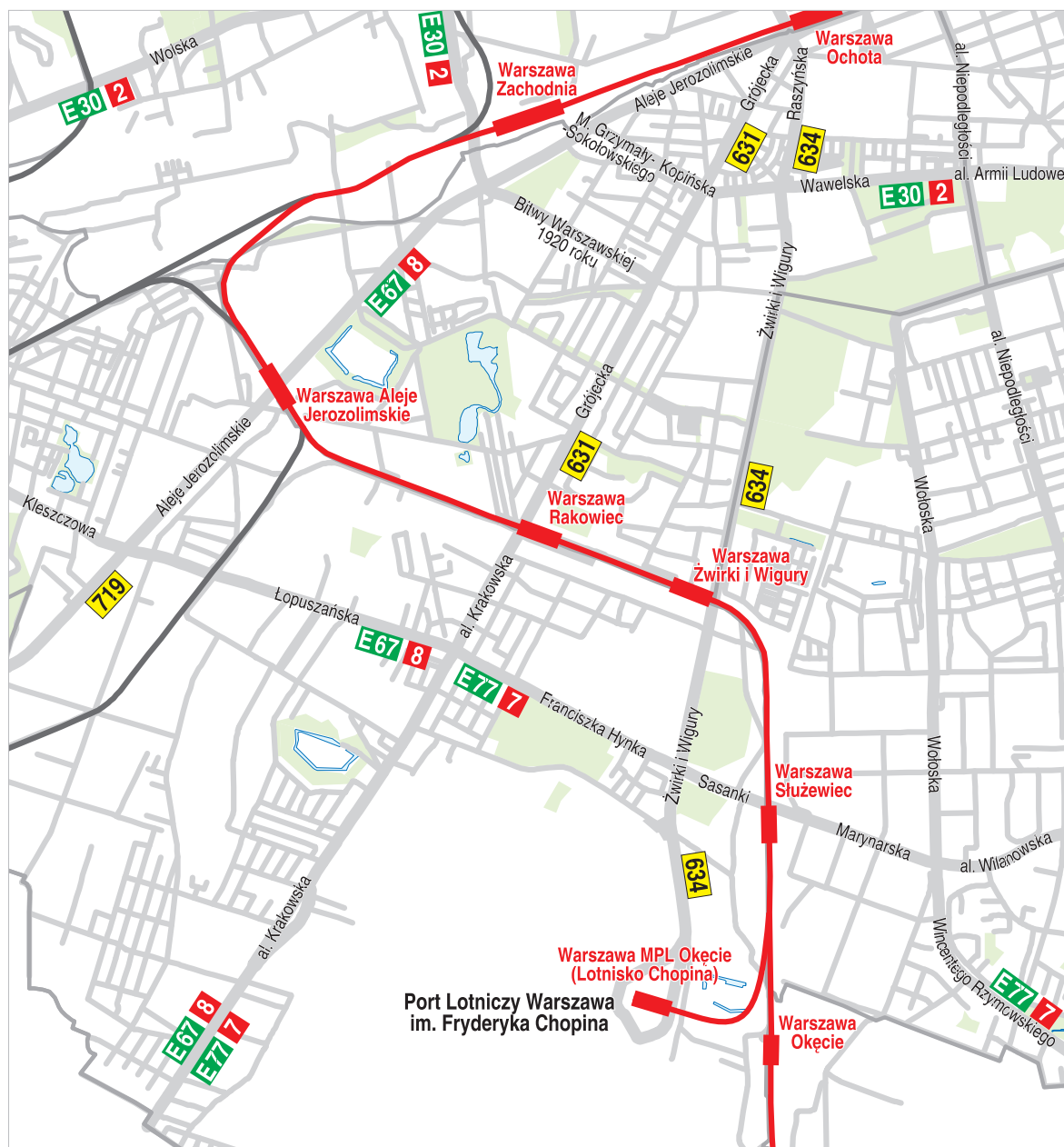
Przyjęto podział przestrzeni Krakowskiego Przedmieścia na odcinki oraz przestrzenie o zróżnicowanych sposobach użytkowania:

- odcinek 1: plac Zamkowy – ulica Miodowa; obszar w całości wyłączony z ruchu kołowego;
- odcinek 2: ulica Miodowa – kościół Karmelitów; poszerzona ulica Krakowskie Przedmieście ze skwerem Hoovera, odtworzony Rynek Bernardyński i zaprojektowany plac przed kościołem Karmelitów;
- odcinek 3: kościół Karmelitów – ulica Królewska; część ulicy z reprezentacyjnymi budynkami: Pałac Prezydencki, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, hotel Bristol, Hotel Europejski;
- odcinek 4: ulica Królewska – pomnik Kopernika; część akademicka Traktu Królewskiego z budynkami Uniwersytetu Warszawskiego (UW), Akademii Sztuk Pięknych (ASP) i Polskiej Akademii Nauk oraz dwoma placami: na osi pomiędzy UW i ASP oraz wokół pomnika Kopernika.
- odcinek 5: pomnik Kopernika – ulica Świętokrzyska; fragment ulicy Nowy Świat o wąskim przekroju.





## OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA LOTNISKA OKĘCIE



Stały rozwój lotniska Okęcie wymaga znaczącej poprawy jego obsługi komunikacyjnej. Trwa budowa nowego układu drogowego (południowej drogi ekspresowej S2 od węzła Konotopa do ulic Puławskiej i Poleczki, od ulicy Puławskiej do ulicy Osmańskiej) i linii kolejowej, która zapewni połączenie terminalu (podziemna stacja kolejowa) z centrum Warszawy. Obsługę lotniska będą zapewniać nowoczesne pociągi SKM kursujące na liniach: Legionowo – Warszawa Gdańska – Okęcie i Sulejówek – Warszawa Śródmieście – Okęcie. Zakłada się, że z lotniska pociągi będą wyruszać co 15 minut.

# BEZPIECZEŃSTWO RUCHU



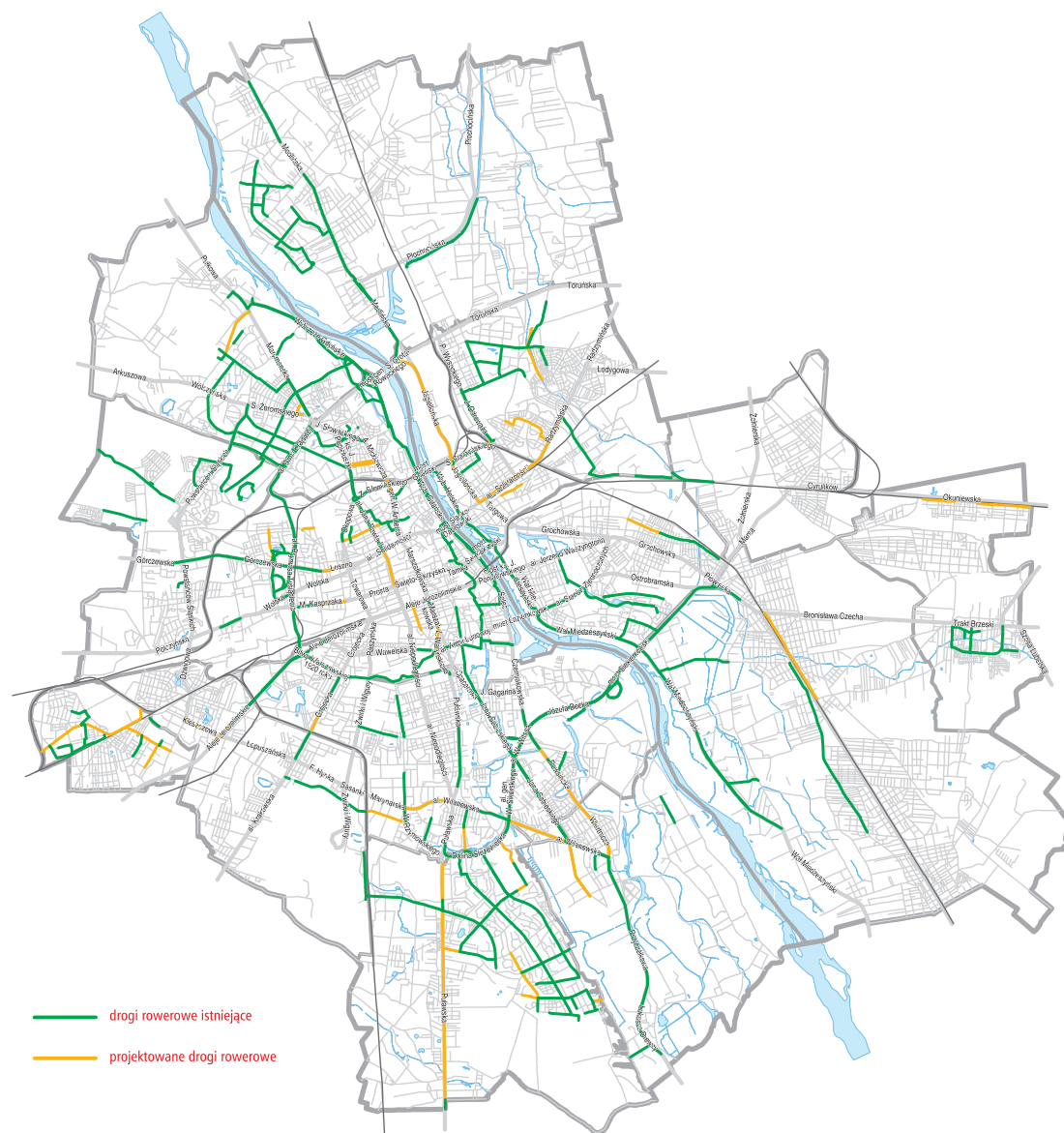
W 2009 r. w Warszawie miały miejsce 983 wypadki i 1929 kolizji. Zginęło w nich 96 osób, a rannych zostało 1125 osób. Poszkodowanych zostało aż 530 pieszych. Najczęstszą przyczyną wypadków jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Z roku na rok stan bezpieczeństwa ruchu w Warszawie poprawia się, jednak liczby te zmuszają do podjęcia radykalnych działań. W strategii transportowej zakłada się, że poprawa stanu bezpieczeństwa będzie następować m.in. poprzez:

- wprowadzanie ograniczeń ruchu samochodowego w centrum miasta, w połączeniu z dostosowywaniem ulic i skrzyżowań do bezpiecznego poruszania się pieszych i rowerzystów;
- rozszerzanie systemu kontroli prędkości;
- przebudowę miejsc niebezpiecznych;
- segregowanie ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego;
- kontrolę projektowanych przedsięwzięć komunikacyjnych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu (audyt rozwiązań);
- wspieranie działań na rzecz stosowania urządzeń ochronnych w samochodach (pasy bezpieczeństwa, foteliki dla dzieci).



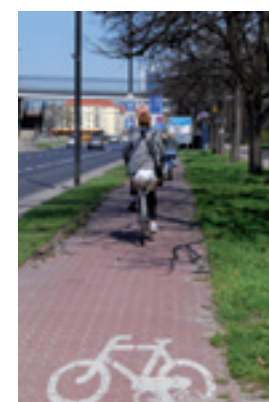


# ROZWÓJ DRÓG ROWEROWYCH



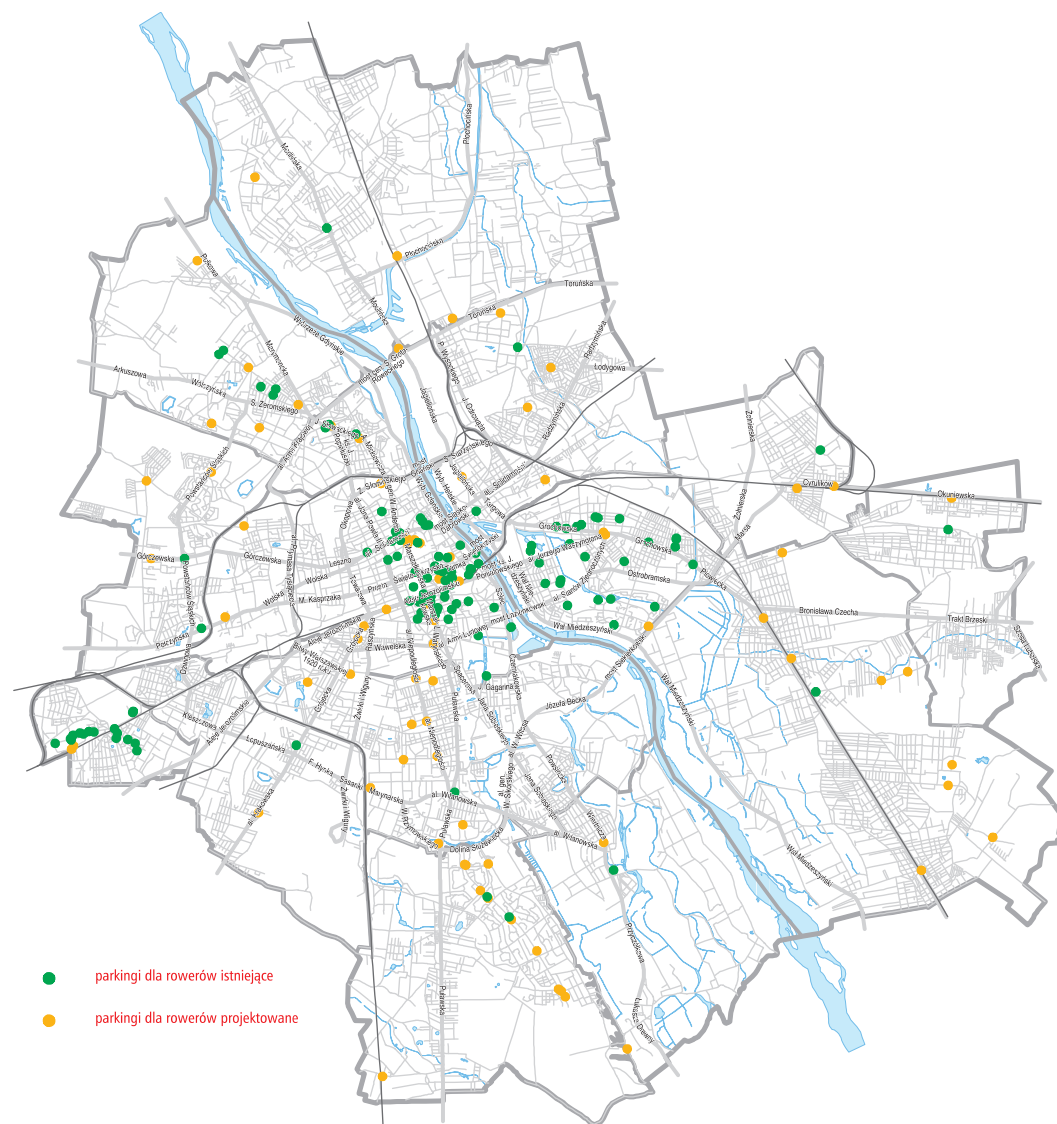
Warszawa wśród polskich miast dysponuje największą siecią dróg rowerowych – 275 km. Planuje się budowę kolejnych odcinków, tak aby zapewnić szybki, sprawny i bezpieczny dostęp rowerem do wszystkich celów podróży zlokalizowanych w mieście. Wówczas rower będzie wykorzystywany nie tylko w weekendy w celach rekreacyjnych, ale przede wszystkim w codziennych podróżach do pracy i szkoły.

Zgodnie z przygotowanym przez Urząd Miasta programem rozwoju ruchu rowerowego, w ciągu najbliższych dwóch lat w Warszawie powstanie ponad 50 km nowych tras rowerowych. Działania będą skierowane na rozwój infrastruktury w miejscach, gdzie występuje największe zapotrzebowanie ze strony użytkowników, oraz poprawianie spójności sieci.



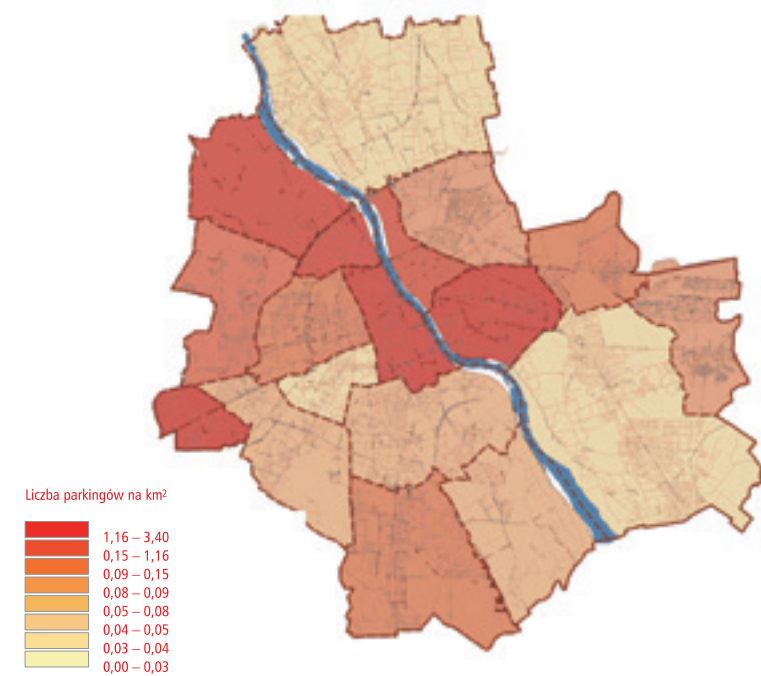


## PARKINGI ROWEROWE



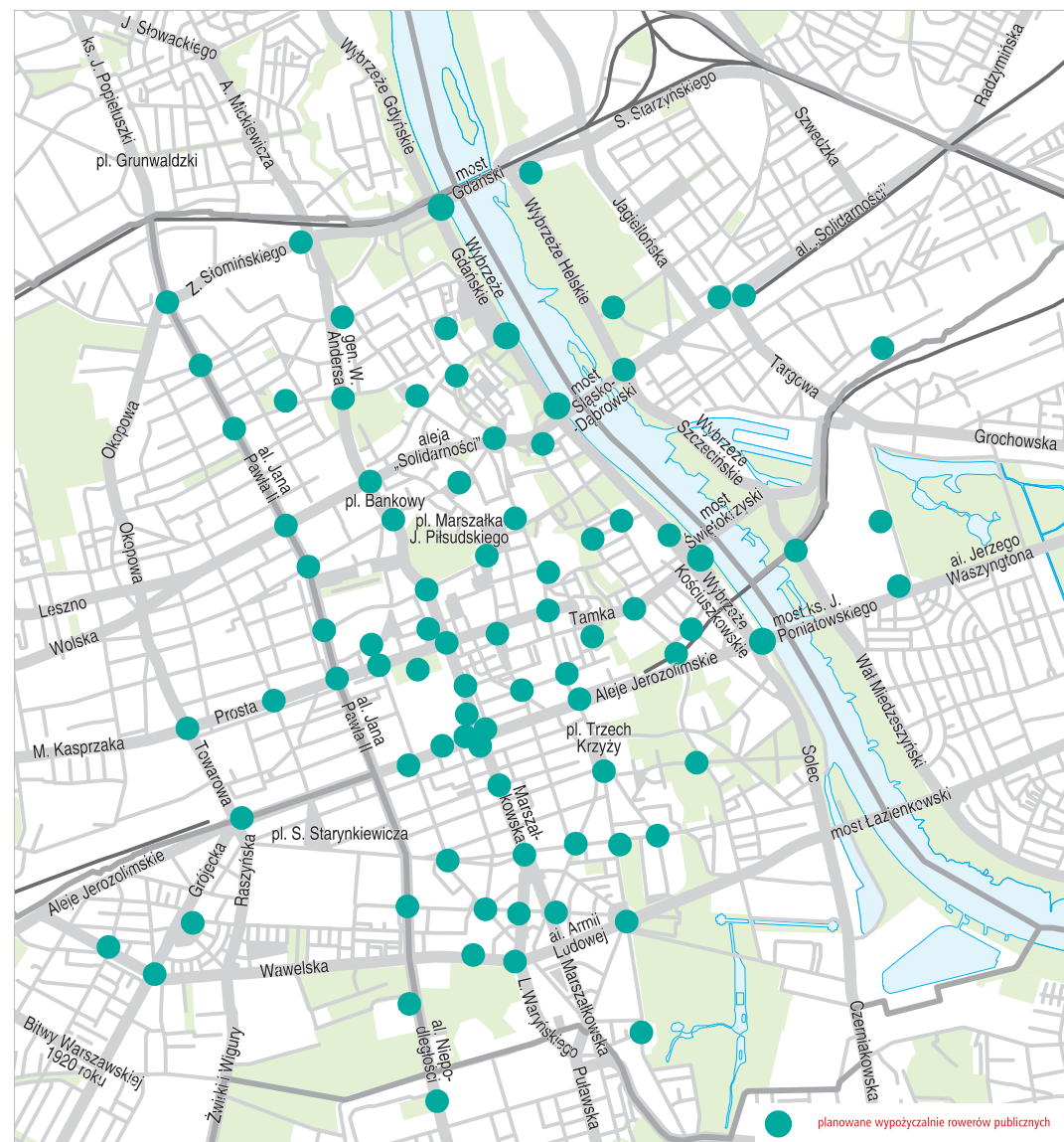
Wygodne i bezpieczne korzystanie z roweru wymaga stworzenia gęstej sieci miejskich parkingów rowerowych. Obecnie w Warszawie funkcjonuje ich blisko 200, zapewniając możliwość bezpiecznego przypięcia ok. 1000 rowerów.

Zgodnie z programem rozwoju ruchu rowerowego, będzie następować intensywny rozwój parkingów rowerowych. Parkingi będą powstawać przy stacjach metra, pętlach tramwajowych i autobusowych, wszystkich obiektach Urzędu Miasta i dzielnic oraz innych budynkach użyteczności publicznej (szkoły, domy kultury, biblioteki, muzea itp.). Zakłada się, że w ciągu najbliższych 2 lat zbudowanych zostanie dodatkowych 90 parkingów z ok. 2100 miejscami do parkowania rowerów.





## SYSTEM ROWERU PUBLICZNEGO



Projekt systemu rowerów publicznych (SRP) przewiduje zbudowanie w Warszawie sieci w pełni zautomatyzowanych wypożyczalni ogólnodostępnych rowerów. Jego celem jest zachęcenie do korzystania z rowerów w podróżach pomiędzy węzłami komunikacji zbiorowej (stacje kolejowe i stacje metra) i celami porannych podróży (miejsca pracy i nauki) oraz w podróżach po centrum stolicy. SRP będzie także atrakcyjnym rozwiązaniem, zwiększającym atrakcyjność turystyczną Warszawy. Początkowo SRP powstanie w śródmiejskiej części miasta oraz na trasach dojazdowych do I linii metra, łączących kampusy uniwersyteckie na północy i południu Warszawy.

SRP będzie się składać ze 120 wypożyczalni wyposażonych w 2000 rowerów zaprojektowanych specjalnie dla Warszawy. Rowery będą dostępne w okresie wiosna-lato-jesień przez 24 godziny na dobę. Ko-

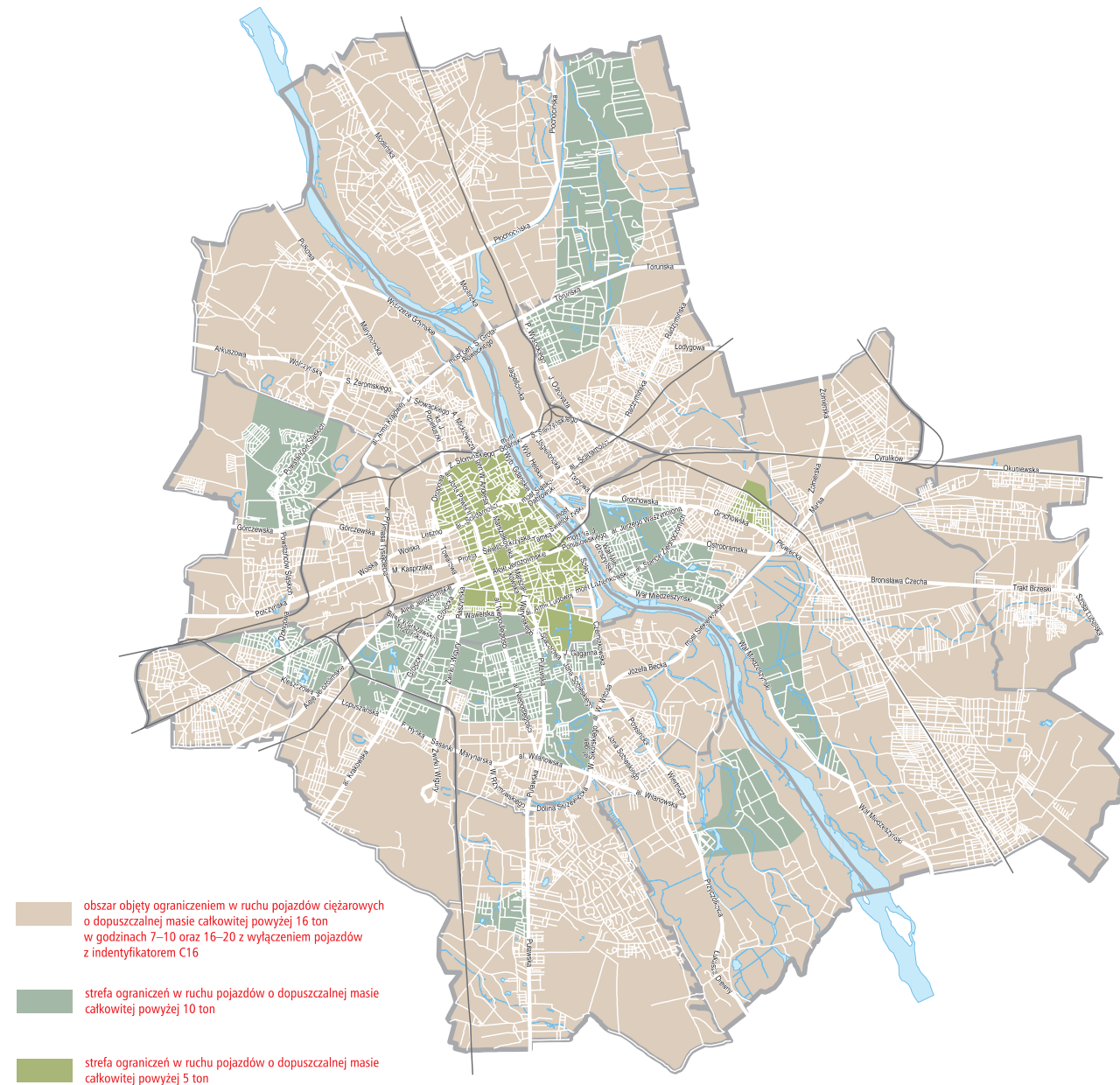
Projekt roweru publicznego – praca dyplomowa Olafa Morelewskiego na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej ([www.olafko.com](http://www.olafko.com))



rzystanie z systemu będzie bardzo proste. Wypożyczenie roweru będzie następować po zarejestrowaniu się użytkownika w systemie i dokonaniu jego identyfikacji. Będzie to następować po wczytaniu przez specjalny panel sterujący np. Warszawskiej Karty Miejskiej, Elektronicznej Legitymacji Studenckiej czy karty kredytowej. Rower będzie także można wypożyczyć, posiadając specjalną kartę elektroniczną SRP lub konto internetowe z kodem PIN założone w systemie. Zarejestrowanie się w systemie i wskazanie roweru, który będzie wypożyczany (podanie jego numeru), potrwa kilkadziesiąt sekund. Warto podkreślić, że krótkie podróże rowerem publicznym (do 20 minut) będą bezpłatne! Duża liczba wypożyczalni rowerowych w śródmieściu, zlokalizowanych w odstępach 300-400 m, umożliwi łatwy dostęp do roweru i wygodę korzystania z SRP.



# ORGANIZACJA RUCHU TOWAROWEGO



W Warszawie obowiązuje specjalna organizacja ruchu samochodów ciężarowych, zgodnie z którą miasto jest podzielone na strefy dostępności dla samochodów o określonej dopuszczalnej masie całkowitej oraz są wskazane trasy ich przejazdu.

W przyszłości planuje się dalsze zmniejszanie obciążenia układu drogowego uciążliwym ruchem samochodów ciężarowych i dostawczych poprzez unowocześnienie systemu transportu ładunków, rozwój centrów logistycznych oraz stosowanie nowoczesnych metod organizowania ruchu dostawczego.





# EDUKACJA I MOBILNOŚĆ



Akcja „ABC bezpieczeństwa”



W strategii transportowej duże znaczenie przypisuje się stosowaniu i egzekwowaniu prawa oraz wychowaniu i edukacji użytkowników systemu transportowego, a w szczególności dzieci i młodzieży.

Realizowane będą programy edukacyjne skierowane na naukę przestrzegania prawa oraz zachęające do korzystania z komunikacji zbiorowej i rowerów. Programy te będą przedstawiać zalety i korzyści wynikające z proekologicznych zachowań w korzystaniu z systemu transportowego miasta. Podstawowe znaczenie będzie mieć przyzwyczajanie najmłodszych do podróżowania bez samochodu.

Jedną z metod będzie także opracowywanie indywidualnych (i zbiorowych np. dla firm i grup osób) planów transportowych, w ramach których dla mieszkańców i pracujących w Warszawie będą identyfikowane możliwości ograniczenia liczby i długości podróży odbywanych samochodami, szczególnie do centrum miasta.



## REMONTY ULIC



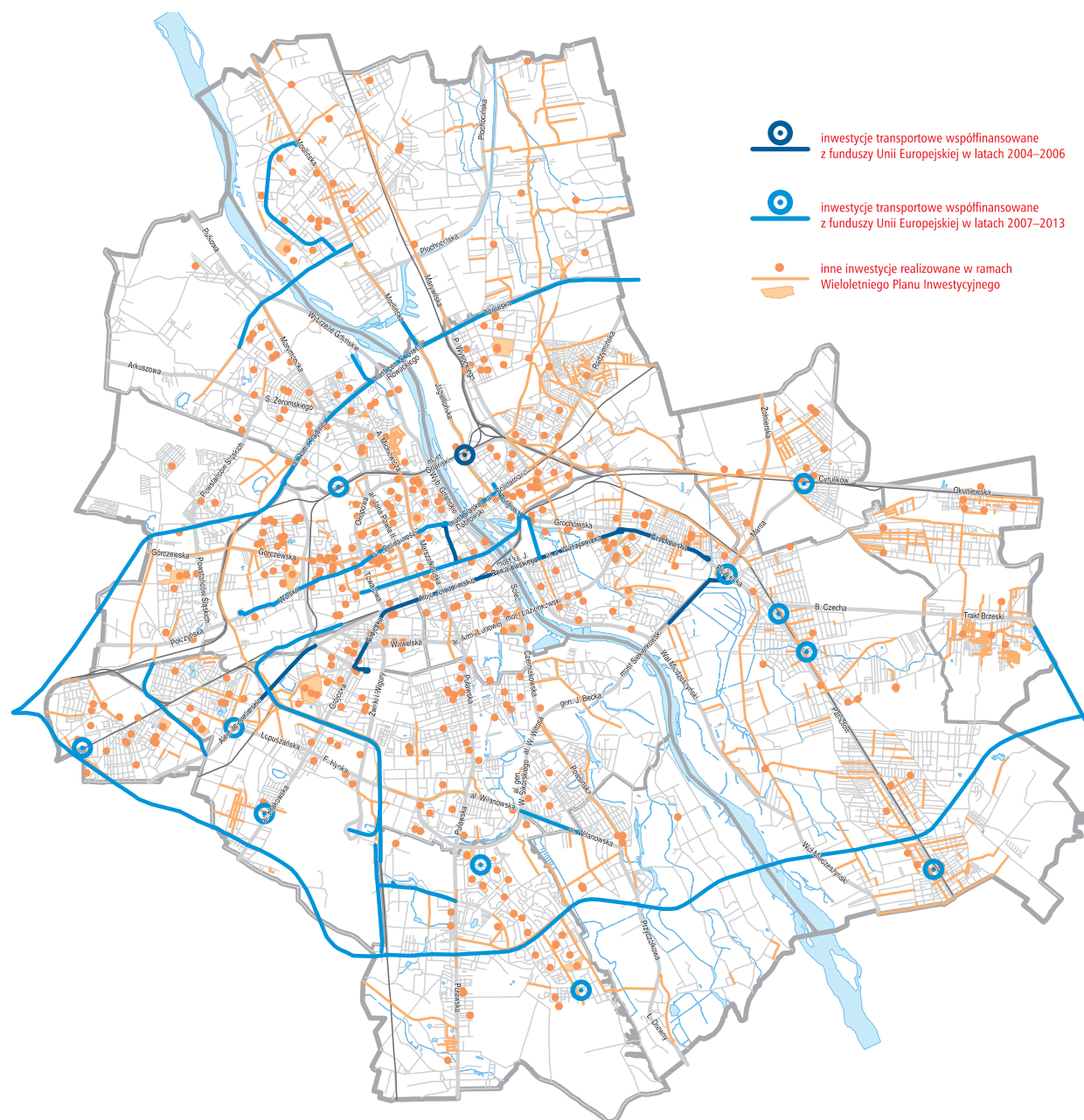
Jednym z priorytetów strategii jest zdecydowana poprawa stanu technicznego ulic i obiektów. Tylko w samym roku 2010 planuje się remont 70 km ulic, a na ten cel przeznaczonych jest 70 mln zł. W celu zmniejszenia uciążliwości dla mieszkańców Warszawy z powodzeniem wdrożyła technikę wykonywania remontów w ciągu krótkich okresów dni weekendowych. Wówczas utrudnienia w ruchu są mniej uciążliwe i nie utrudniają codziennych dojazdów do pracy.

Podejmowane działania przynoszą pozytywne efekty i są zauważane przez użytkowników. Badania mieszkańców Warszawy wskazują, że:

- aż 92% osób dla poprawy jakości dróg w okolicy miejsca zamieszkania zgadza się na czasowe utrudnienia wynikające z remontu,
- 51% osób stwierdza, że stan techniczny ulic w Warszawie ulega poprawie.



# INWESTYCJE I PROJEKTY UNIJNE



## INWESTYCJE TRANSPORTOWE WSPÓŁFINANSOWANE Z FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ W LATACH 2007-2013 WRAZ Z WARTOŚCIĄ DOFINANSOWANIA

- Budowa drogi ekspresowej S2, inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA); 1 514 270 000 zł
- Budowa i przebudowa drogi ekspresowej S8, inwestor: GDDKiA; 1 001 880 000 zł
- Południowa Obwodnica Warszawy (droga ekspresowa S2), inwestor: GDDKiA; 2 095 560 000 zł
- Budowa drogi ekspresowej S8, inwestor: GDDKiA; 2 431 021 182,66 zł
- Budowa Trasy Mostu Północnego, inwestor: Miasto Warszawa; 374 599 231,59 zł
- Modernizacja Al. Jerozolimskich – budowa węzła Łopuszańska/Kleszczowa; inwestor: Miasto Warszawa; 168 000 000 zł
- Przebudowa ul. Modlińskiej, inwestor: Miasto Warszawa; 87 313 531,90 zł
- Budowa skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierską; inwestor: Miasto Warszawa; 118 104 950 zł
- Modernizacja wiaduktu nad torami PKP wzdłuż ulicy Powązkowskiej; inwestor: Miasto Warszawa; 25 998 335,72 zł
- Budowa drugiej jezdni al. Wilanowskiej, inwestor: Miasto Warszawa; 45 356 056,84 zł
- Budowa ul. Nowolazurowej, inwestor: Miasto Warszawa; 125 350 000 zł
- Przebudowa ul. Poleczki, inwestor: Miasto Warszawa; 32 492 811,15 zł
- Przebudowa ul. Gwiaździstej, inwestor: Miasto Warszawa; 7 313 864,29 zł
- Projekt i budowa centralnego odcinka II linii metra wraz z taborem, inwestor: Miasto Warszawa; 2 954 910 000 zł
- II etap budowy parkingów „Parkuj i Jedź”, inwestor: Miasto Warszawa; 43 605 000 zł
- Modernizacja trasy tramwajowej Dworzec Wileński – Stadion Narodowy – Rondo Waszyngtona wraz z zakupem 30 niskopodłogowych tramwajów, inwestor: Tramwaje Warszawskie; 151 520 000 zł
- Obsługa północno-wschodnich obszarów Warszawy komunikacją zbiorową wraz z taborem, inwestor: Tramwaje Warszawskie; 279 250 000 zł
- Modernizacja trasy tramwajowej W-Z wraz z zakupem 30 niskopodłogowych tramwajów, inwestor: Tramwaje Warszawskie; 216 800 000 zł
- Zakup 40 niskopodłogowych tramwajów, inwestor: Tramwaje Warszawskie; 129 650 000 zł
- Uruchomienie obsługi lotniska Okęcie transportem kolejowym oraz zakup 13 nowoczesnych pociągów, inwestor: Szybka Kolej Miejska; 151 520 000 zł
- Modernizacja linii kolejowej nr 8 – etap I: odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie i budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Lotnisko Okęcie, inwestor: PKP Polskie Linie kolejowe S.A. 54 740 000 zł

Zgodnie z wieloletnim planem inwestycyjnym w najbliższych kilku latach zostanie zrealizowanych aż 360 inwestycji dotyczących dróg i komunikacji zbiorowej. W budżecie miasta rezerwuje się na ten cel blisko 8 mld zł!

Warto dodać, że w latach 2007-2013 ze środków Unii Europejskiej zostanie dofinansowanych 13 inwestycji drogowych na terenie m.st. Warszawy. Wartość dofinansowania wyniesie również blisko 8 mld zł.



