



Obwodnica śródmiejska – część praska

Uwagi do koncepcji programowej
ze stycznia 2017 r.,
opracowanej przez Mosty Katowice,
opublikowanej na stronie ZMID

Aleksander Buczyński

Po co Obwodnica Śródmiejska?

- ~~zapewnienie swobody poruszania się samochodem między dzielnicami Warszawy wszystkim potencjalnie chętnym – nierealne~~
- wyprowadzenie z najbardziej wrażliwych ulic ruchu niezbędnego dla obsługi centrum
- uwolnienie na istniejących ulicach miejsca dla poprawy warunków i konkurencyjności ruchu pieszego, rowerowego, komunikacji zbiorowej

Wymagania

- rozwiązania skrzyżowań zapewniające ograniczenie dopływu samochodów do obszaru wewnątrz Obwodnicy
- „przepuszczalność” Obwodnicy dla radialnego ruchu rowerzystów i komunikacji zbiorowej
- wysoka jakość rozwiązań pieszych i rowerowych
- wykształcenie dogodnych węzłów przesiadkowych, z uwzględnieniem planowanych przystanków kolejowych

Obwodnica Śródmiejska

- dla samochodów nie może być bardziej atrakcyjna od obwodnicy miejskiej (Trasa Siekierkowska – Żołnierska)
- powinna wiązać się ze zmianą sposobu wykorzystania ulic wewnątrz obwodnicy (np. Grochowska, al. Solidarności)
- nie może stanowić bariery dla ruchu pieszego i rowerowego

R20/Petite Ceinture (Bruksela) – część zabytkowa



R20/Petite Ceinture (Bruksela) – domknięcie



S100/Centrumring (Amsterdam)



A co w Warszawie?



Wiatraczna – „węzeł przesiadkowy”

- drogi przejścia między przystankami nawet 400 m!

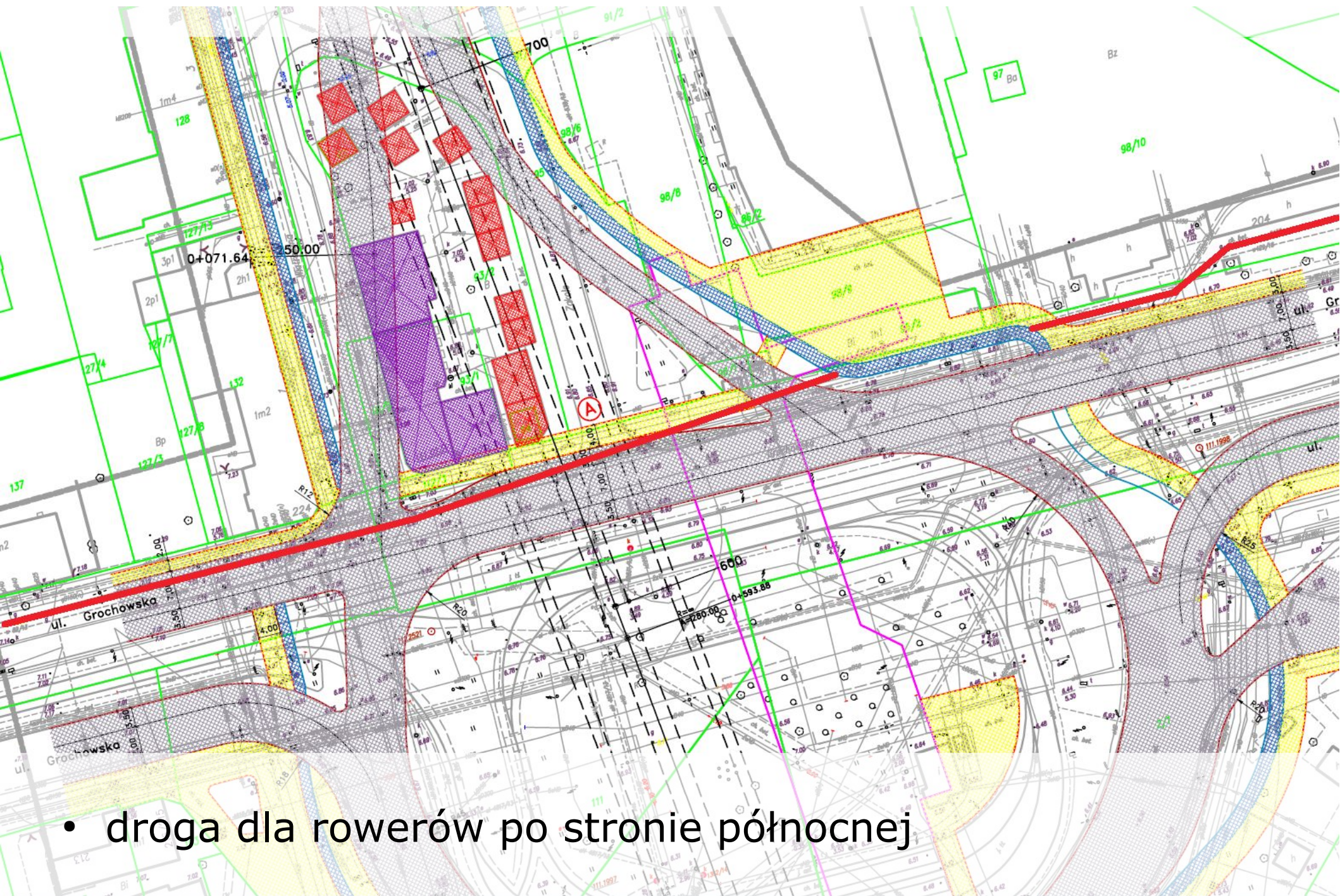


Wiatraczna – szczegóły



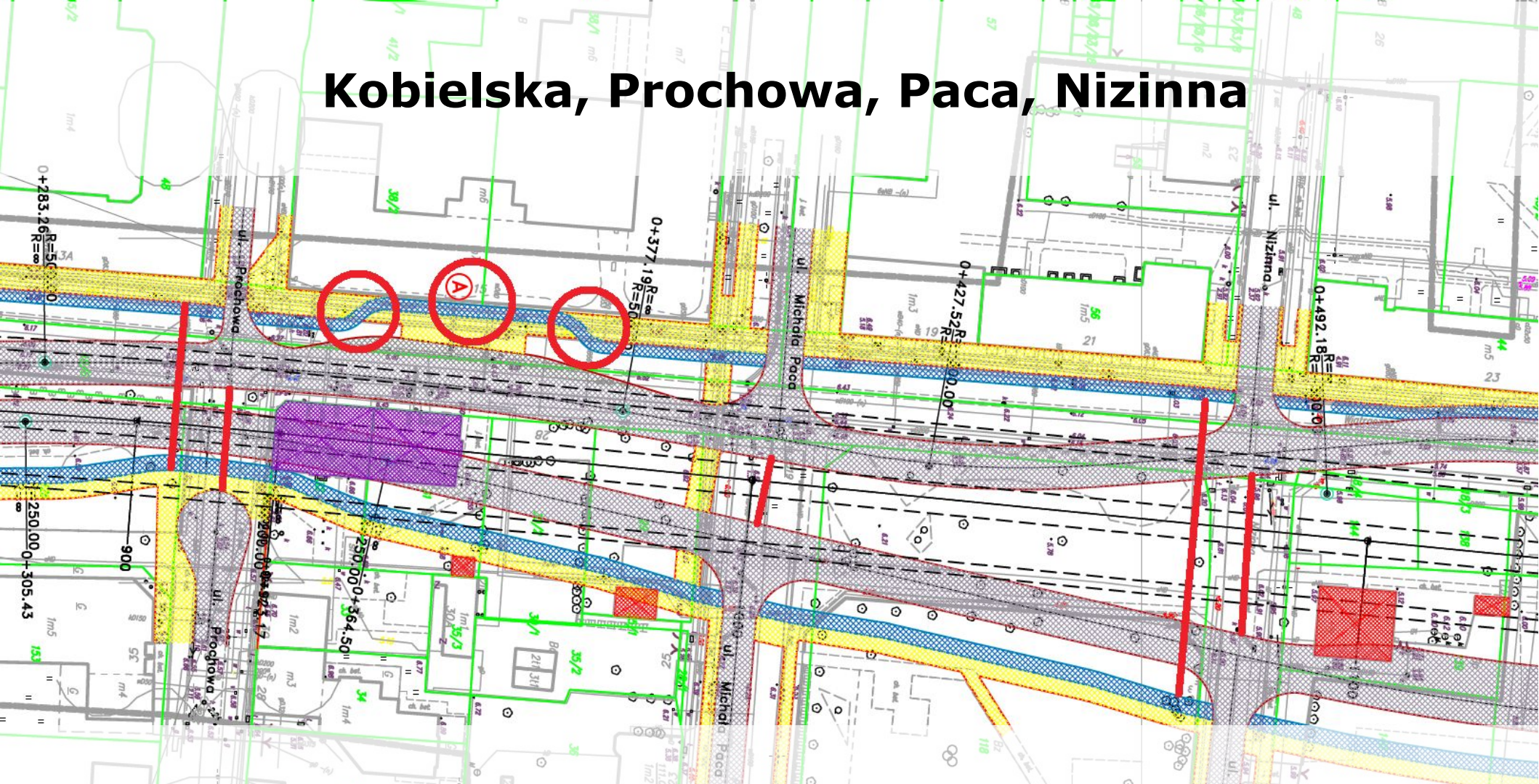
- na przejściu i przejeździe przez wlot Waszyngtona konieczne azyle
- na wlocie Grochowskiej konieczne obustronne drogi dla rowerów i poszerzenie peronów przystankowych

Wiatraczna – szczegóły cd.



- droga dla rowerów po stronie północnej

Kobielska, Prochowa, Paca, Nizinna



- obecnie przejście pieszo i przejazd rowerem przez Wiatraczną możliwe na wszystkich 4 skrzyżowaniach; wg KP zostaje 1 przejście i 0 przejazdów
- problemy z widocznością na wlotach po stronie zachodniej

Szaserów

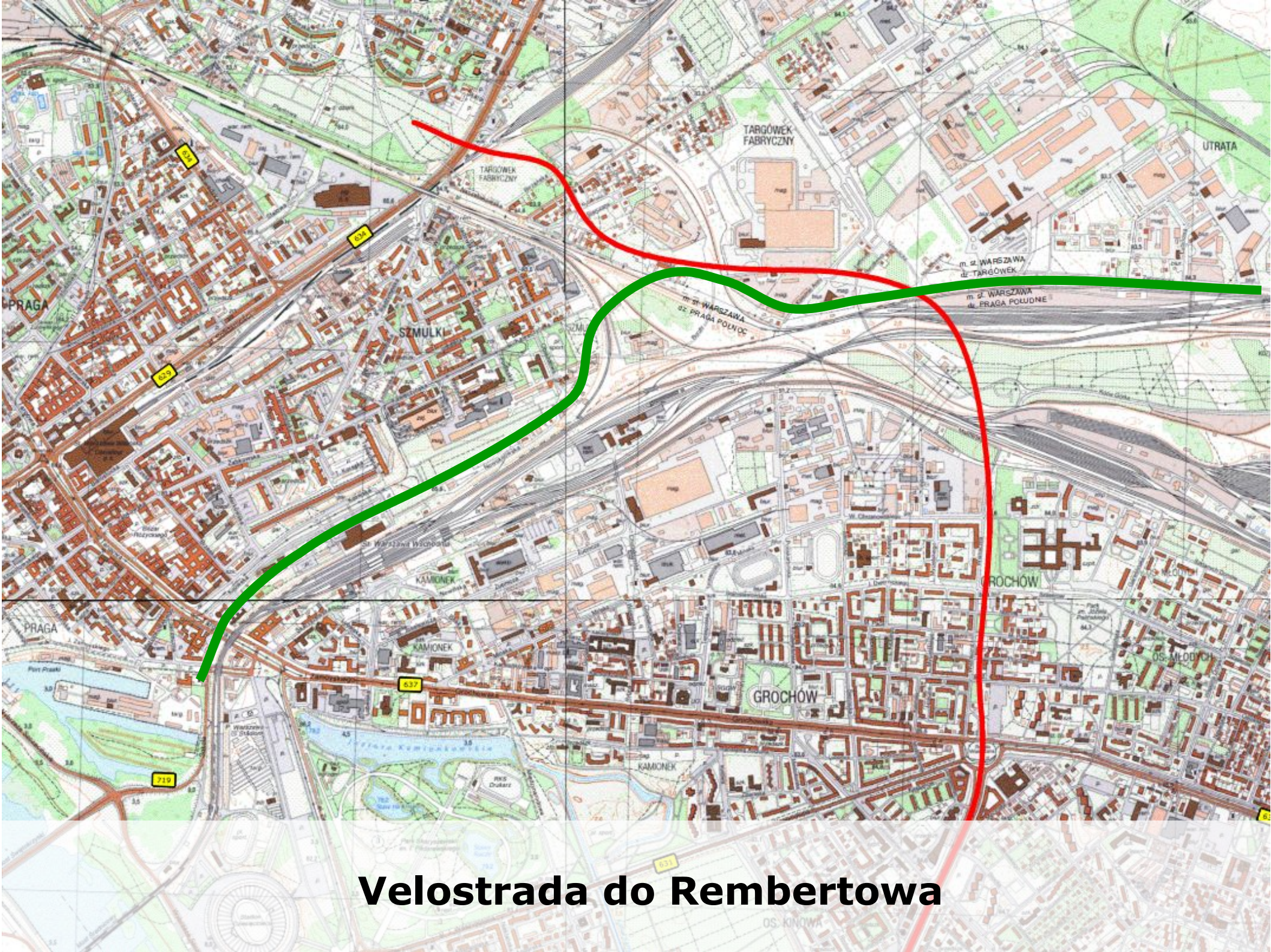


- najbardziej niebezpieczny rodzaj skrzyżowania
- brak miejsca na akumulację pieszych i rowerzystów
- drogi przejścia między przystankami ... m
- brak drogi dla rowerów w Szaserów

Chrzanowskiego

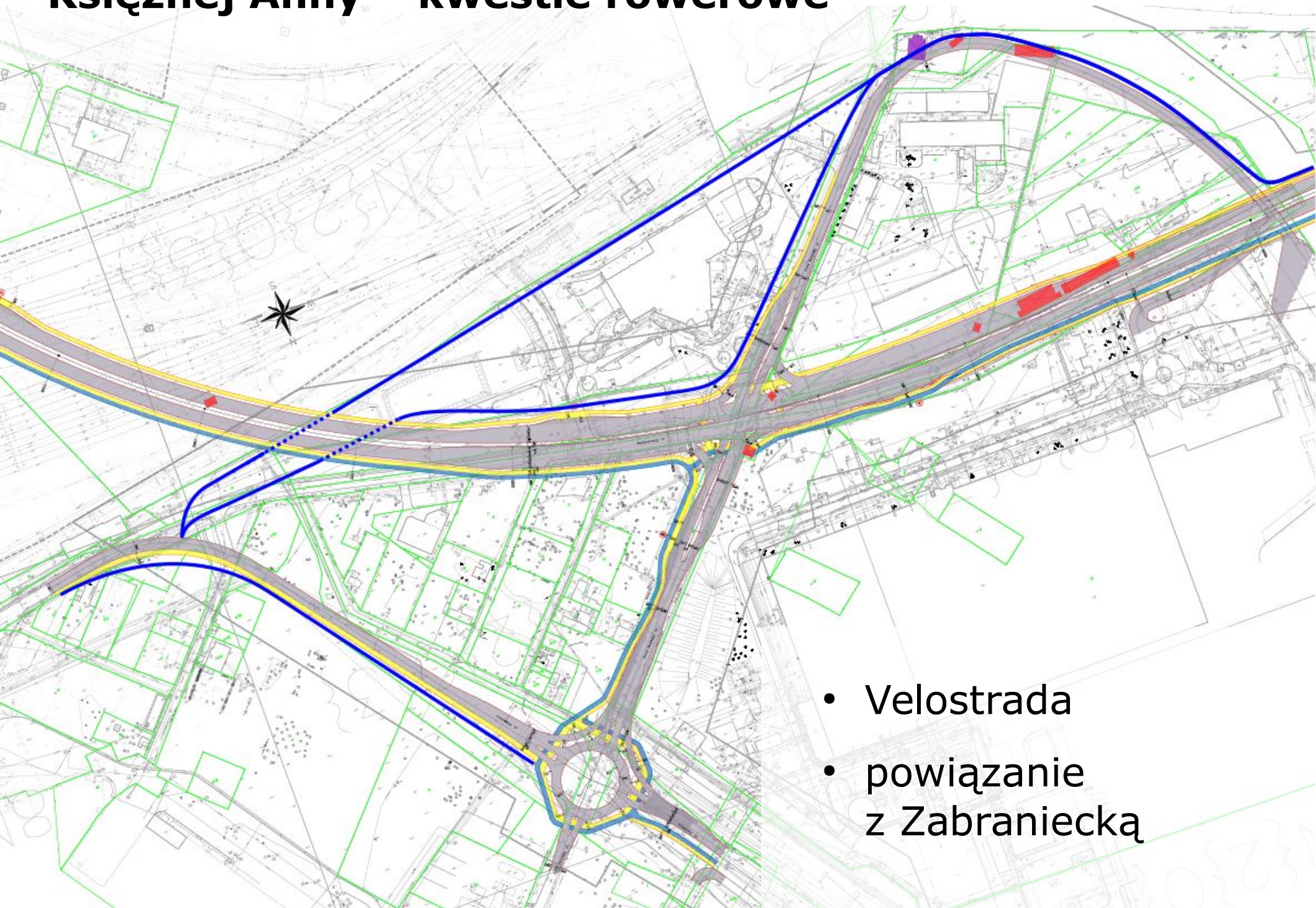


- krótsze przejście pod obwodnicą
- schody na wiadukt



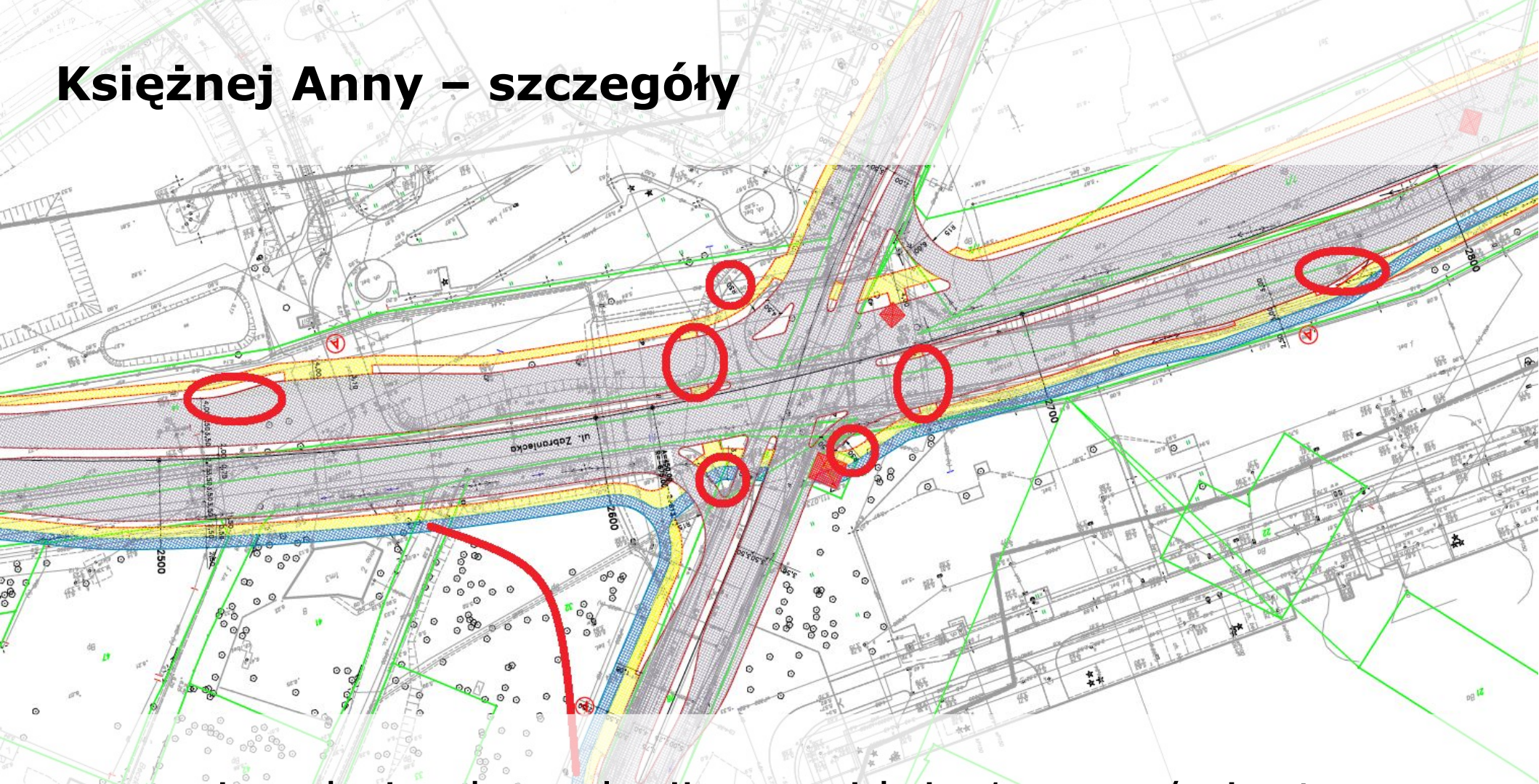
Velostrada do Rembertowa

Księżnej Anny – kwestie rowerowe



- Velostrada
- powiązanie z Zabraniecką

Księżnej Anny – szczegóły

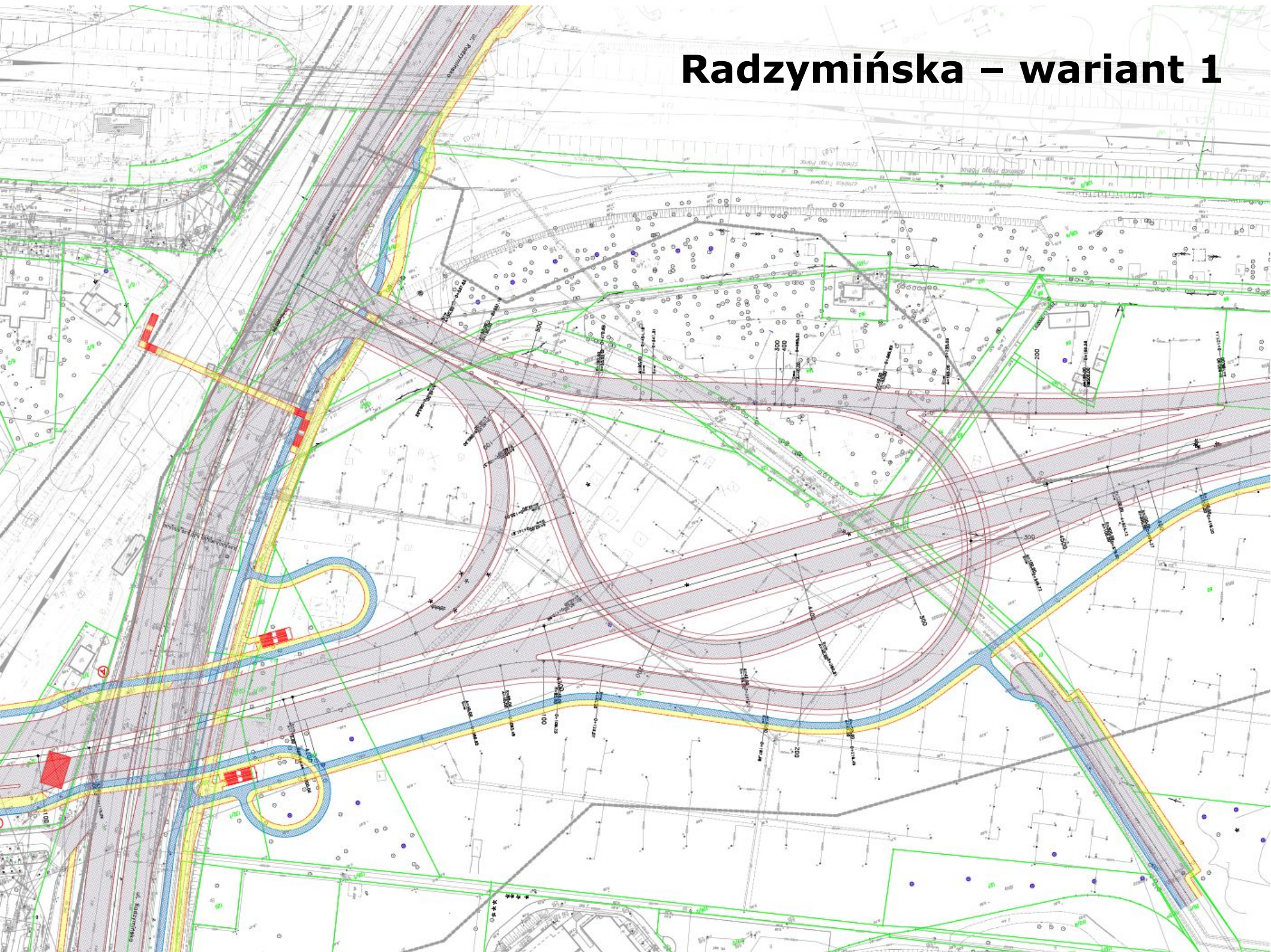


- powierzchnia akumulacji przewiduje 1 rower/minutę
- R30 na skrętach w prawo
- zatoki za pasem włączenia
- powtórka błędu ze zjazdu z mostu Świętokrzyskiego

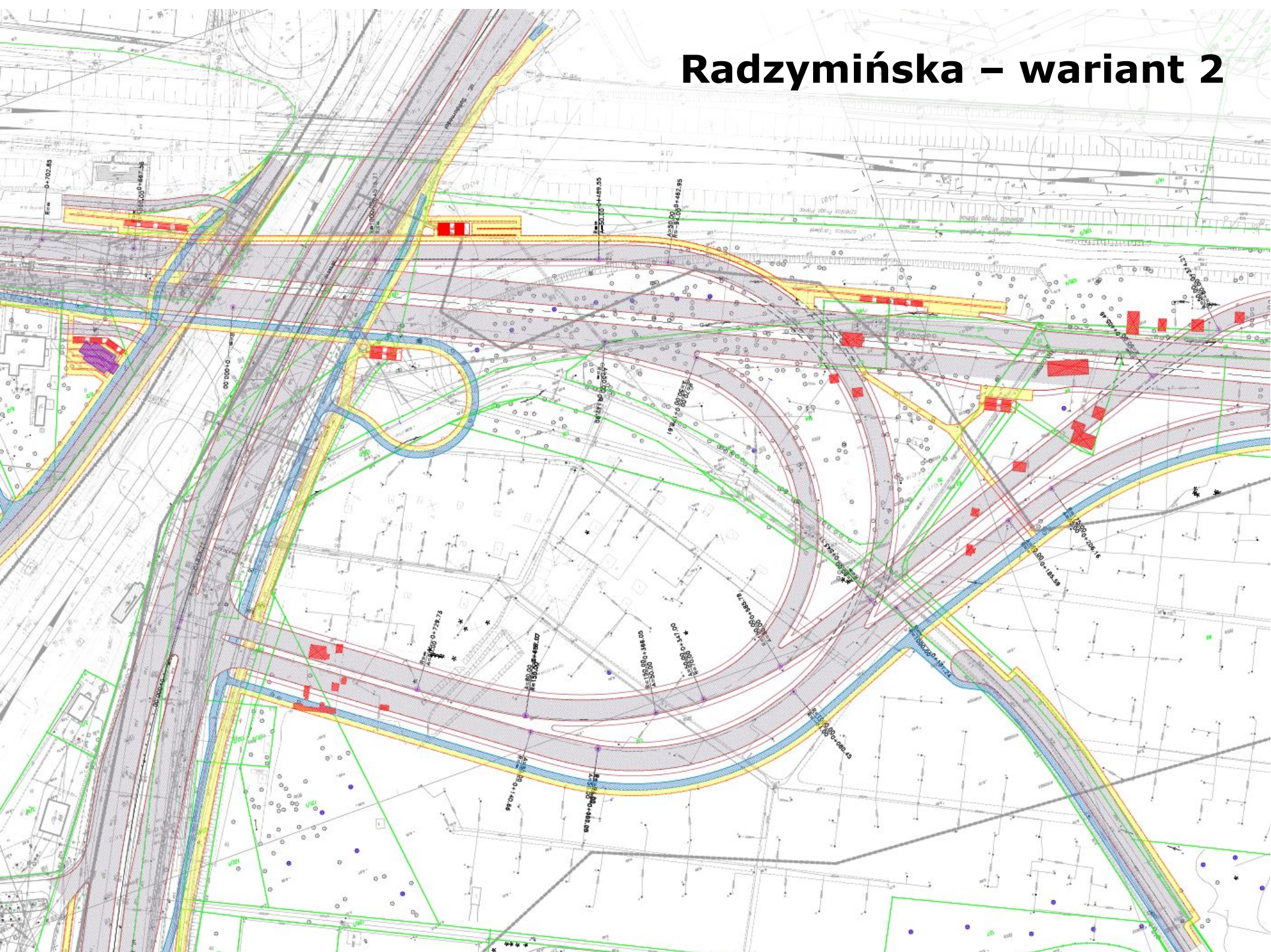
A moze Hovenring?



Radzymińska – wariant 1



Radzymińska – wariant 2



Węzeł Radzymińska – oba warianty

- nadmierne zajęcie terenu, nawet 13 ha w zasięgu dojścia pieszego do budowanej stacji metra
- można zmniejszyć do ok. 2 ha – węzeł typu pół-karo, z łącznicami tylko w kierunku zachodnim, analogicznie do np. Prymasa Tysiąclecia / Obozowa
 - nie wszystkie relacje – w relacji z Marek na Wiatraczną i tak jest 2x krócej przez Rzeczną
 - można też zrobić zawrotkę 500 m dalej, a prowizorycznie – patrz węzeł S2/Puławska
- dopycha samochody w kierunku placu Wileńskiego, zamiast kierować na obwodnicę

Radzymińska - szczegóły



- brak zmian na wlocie w kierunku centrum
- brak dojścia do Radzymińskiej 88, wydłużenie o 700 m dróg dojścia w niektórych relacjach
- pochylnia prawoskrętna w dół
- drogi dojścia na przystanki niepotrzebnie wydłużone

Podsumowanie – podstawowe problemy

- brak pomysłu na Wiatraczną
- brak zmian na wlotach dróg radialnych
- nadmierne zajęcie terenu przez węzeł Radzymińska
- niska jakość rozwiązań pieszych i rowerowych
- powielanie błędów projektu sprzed 7-10 lat