



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY  
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego  
Wydział Estetyki Przestrzeni Publicznej

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 23 62, faks 22 443 24 54  
wepp@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl, www.architektura.um.warszawa.pl

AM-WEPP.6872.282.2015.MOR(2.MOR)

Warszawa, dnia 30.10 2015r.



AM-WEPP.6872.282.2015.MOR 02-11-2015



**Zarząd Dróg Miejskich  
w Warszawie**  
ul. Chmielna 120  
00-801 Warszawa

Po analizie materiałów nadesłanych 18.09.2015 r. w sprawie realizacji projektu „Marszałkowską na rowerze” (BPA.IX.I.P/1255/15.ELE) zakładającego wydzielanie dwukierunkowych dróg dla rowerów z jezdni ul. **Marszałkowskiej** pomiędzy ul. Świętokrzyską a ul. Widok, przekazujemy następujące uwagi:

1. Ulica Marszałkowska jest ulicą o dużym natężeniu ruchu pojazdów prywatnych i komunikacji zbiorowej. W obydwu zaproponowanych wariantach wadą jest niewątpliwie takie usytuowanie ścieżki, które wymaga przekraczania jej w celu dojścia do przystanków. Po wschodniej stronie ulicy jest to jednak w zasadzie jedyne rozwiązanie, konsolidujące ruch kołowy w sąsiedztwie ciągu pieszego przed lokalami handlowymi w parterach pierzejowej zabudowy DT Centrum.
2. Odnosząc się ogólnie do zaproponowanych wariantów, przedstawionych w formie uproszczonego schematu, tutejszy Wydział w obydwu przypadkach opowiada się za wykonaniem pasa buforującego w stosunku do ruchu kołowego. Powinien on mieć formę pasa zieleni o szerokości min 0,5 m wypełnionego zielenią niską (jak w niektórych przykładach załączonych do opisu projektu). Na poglądowych szkicach nie ma informacji, czy krawężniki rozdzielające funkcje są wyniesione w stosunku do poziomu ulicy. Jeżeli jednak w ramach przepłotu funkcji (z pieszej na rowerową i znowu na pieszą – dojście do wyspy przystankowej) proponuje się także zmiany wysokości (wyniesione krawężniki, platformy), to byłoby to niekorzystne z punktu widzenia zabezpieczenia potrzeb osób starszych oraz niepełnosprawnych. Z tego względu konieczne jest aby wszystkie płaszczyzny użytkowane przez pieszych (wspólnie lub rozdzielnie) znajdowały się w jednym poziomie.
3. Korzystniejszym z przedstawionych rozwiązań wydaje się wariant przystanków półwyspowych, w którym oprócz buforu oddzielającego ruch rowerowy i samochodowy w postaci pasa zieleni może powstać również pas postojowy stanowiący dodatkowy bufor oddzielający. Wariant ten zakłada zwężenie jezdni do dwóch pasów ruchu, co przy założeniu stopniowego wycofywania ruchu kołowego z centrum miasta w pozytywny sposób przekształci charakter przestrzeni publicznej ulicy Marszałkowskiej. Jest to jednak element

2015-11-03

Zarząd Dróg Miejskich



ZDM-K/76925/15

ewentualnych decyzji o charakterze strategicznym w obszarze zarządzania ruchem w śródmieściu Warszawy.

Planowane zamierzenie wymaga wykonania projektu. Ostateczne stanowisko tutejszy Wydział wyrazi na etapie opiniowania konkretnych rozwiązań.

NACZELNIK WYDZIAŁU  
ESTETYKI PRZESTRZENI  
BIURA ARCHITEKTURY I PLANOWANIA  
Wojciech Wagner

Do wiadomości:

1. a/a ZDM

2. a/a WEPP