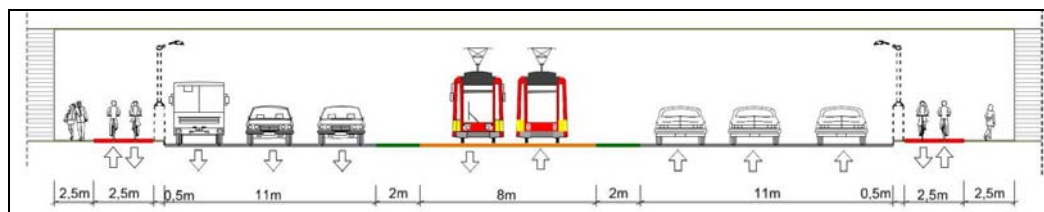




Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Architektury i Planowania
Przestrzennego
Pl. Defilad 1, 00-901 Warszawa
www.um.warszawa.pl

STUDIUM KOMUNIKACYJNE DLA REJONU DWORCA GDAŃSKIEGO W WARSZAWIE

w kontekście opracowywanego miejscowego planu
zagospodarowania przestrzennego



Wykonawca:



TransEko sp. j., 00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A

www.transeko.pl

Warszawa, październik 2008

SPIS TREŚCI:

1	WSTĘP	8
2	STAN ISTNIEJĄCY	11
2.1	ULICA SŁOMIŃSKIEGO	11
2.2	ULICA DAWIDOWSKIEGO	12
2.3	ULICA GEN. W. ANDERSA	12
2.4	ULICA BONIFRATERSKA.....	13
2.5	ULICA MIĘDZYPARKOWA	14
2.6	ULICA MURANOWSKA	14
2.7	ULICA STAWKI.....	15
2.8	ULICA POKORNA.....	16
2.9	TRANSPORT ZBIOROWY W REJONIE DW. GDAŃSKIEGO	16
2.10	CIĄGI ROWEROWE	20
2.11	POMIARY RUCHU.....	22
3	KONCEPCJE ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNEGO.....	24
3.1	UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE Z DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH.....	24
3.2	KOMUNIKACJA KOLEJOWA	25
3.3	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	26
3.4	KONCEPCJA LOKALIZACJI ULICY BŁOŃSKIEJ BIS – BUDPLAN	30
3.5	STUDIUM TECHNICZNO – EKONOMICZNE ZACHODNIEGO ODCINKA OBWODNICY ŚRÓDMIEJSKIEJ	36
3.6	ROZWIĄZANIA DOTYCZĄCE TRANSPORTU ZBIOROWEGO	39
3.7	ROZWIĄZANIA KOMUNIKACJI PIESZEJ I ROWEROWEJ.....	40
3.8	POWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE	44
4	PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH.....	47
4.1	MPZP.....	47
4.2	WARIANT WG PROPOZYCJI AUTORSKIEJ	59
4.2.1	Ciągi piesze i rowerowe oraz transport zbiorowy.....	79
5	WYNIKOWA KONCEPCJA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO – WYTYCZNE KOMUNIKACYJNE	81

SPIS TABEL:

Tabl. 1. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot, wlot ulicy Kłopot.	22
Tabl. 2. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot, wschodni wlot ulicy Słomińskiego.	22
Tabl. 3. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot, zachodni wlot ulicy Słomińskiego.	23
Tabl. 4. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Muranowskiej i ulicy Bonifraterskiej, południowy wlot ulicy Bonifraterskiej.	23
Tabl. 5. Pomiar ruchu. Przekrój ulicy Gen. W. Andersa za zjazdem w ul. Dawidowskiego, ruch w kierunku ulicy Stawki.	23
Tabl. 6. Założenia dot. ustaleń planu miejscowego rejonu Dw. Gdańskiego. Układ drogowo-uliczny.	26
Tabl. 7. Założenia programowe do rozwiązania komunikacyjnego otoczenia Dw. Gdańskiego.	47

SPIS FOTOGRAFII:

Fot. 1. Ul. Słomińskiego – widok na zachód od ul. Gen. W. Andersa.	11
Fot. 2. Ul. Słomińskiego – widok na wschód od ul. Gen. W. Andersa.	11
Fot. 3. Ul. Dawidowskiego – widok przekroju przed skrzyżowaniem z ul. Słomińskiego.	12
Fot. 4. Ul. Dawidowskiego – widok wlotu ulicy w ul. Gen. W. Andersa.	12
Fot. 5. Ul. Gen. W. Andersa – widok przekroju na wysokości wiaduktu nad ul. Słomińskiego.	13
Fot. 6. Ul. Gen. W. Andersa – widok przekroju za skrzyżowaniem z ul. Stawki.	13
Fot. 7. Ul. Bonifraterska – widok na skrzyżowanie z ul. Słomińskiego.	13
Fot. 8. Ul. Bonifraterska – widok na wlot na skrzyżowanie z ul. Stawki.	13
Fot. 9. Ul. Międzyparkowa – widok przekroju za skrzyżowaniem z ul. Słomińskiego.	14
Fot. 10. Ul. Międzyparkowa – widok wlotu na skrzyżowanie z ul. Bonifraterską.	14
Fot. 11. Ul. Muranowska – widok na północną jezdnię w stronę ul. Gen. W. Andersa.	15
Fot. 12. Ul. Muranowska – widok na południową jezdnię w stronę ul. Bonifraterskiej.	15
Fot. 13. Ul. Stawki – widok północnej jezdni w stronę skrzyżowania z ul. Pokorną.	15
Fot. 14. Ul. Stawki – widok południowej jezdni w stronę skrzyżowania z ul. Pokorną.	15
Fot. 15. Ul. Pokorna – widok wlotu na skrzyżowanie z ul. Stawki.	16
Fot. 16. Ul. Pokorna – widok przekroju ulicy.	16
Fot. 17. Droga rowerowa wzdłuż ul. Słomińskiego.	20
Fot. 18. Pasy dla rowerów – ul. Międzyparkowa, widok przekroju.	21

SPIS RYSUNKÓW:

Rys. 1. Obszar objęty analizą	9
Rys. 2. Schemat przebiegu tras transportu zbiorowego w rejonie Dw. Gdańskiego.....	17
Rys. 3. Lokalizacja przystanków transportu zbiorowego. Węzeł Dw. Gdański.	18
Rys. 4. Lokalizacja przystanków transportu zbiorowego. Węzeł Muranowska.....	19
Rys. 5. Przebieg drogi rowerowej wzdłuż ul. Słomińskiego.....	20
Rys. 6. Przebieg pasów dla rowerów wzdłuż ul. Międzyparkowej.....	21
Rys. 7. Układ ulic w analizowanym obszarze. SUIKZP - klasyfikacja funkcjonalna.....	25
Rys. 8. Plan sytuacyjny. Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Gdańskiego	29
Rys. 9. Plan sytuacyjny. Rozwiązanie układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wg koncepcji BUDPLAN - wariant 1.	31
Rys. 10. Plan sytuacyjny. Rozwiązanie układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wg BUDPLAN - wariant 2/Etap przejściowy.	33
Rys. 11. Plan sytuacyjny. Rozwiązanie układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wg BUDPLAN - wariant 2/Etap docelowy.....	35
Rys. 12. Plan sytuacyjny. Skrzyżowanie ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Apia XXI. Wariant 1.	37
Rys. 13. Plan sytuacyjny. Skrzyżowanie ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Apia XXI. Wariant 2.	38
Rys. 14. Plan sytuacyjny. System dróg rowerowych wg projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.	41
Rys. 15. Plan sytuacyjny. System dróg rowerowych wg opracowania Apia XXI. Wariant 1.	42
Rys. 16. Plan sytuacyjny. System dróg rowerowych wg opracowania Apia XXI. Wariant 2.	43
Rys. 17. Układ drogowy poddawany analizie ruchowej - wariant zgodny z projektem MPZP.	49
Rys. 18. Prognozy natężeń ruchu dla założeń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – rok docelowy, godzina szczytu popołudniowego.....	50
Rys. 19. Obraz ruchu w obszarze analizy. Wariant MPZP.	53
Rys. 20. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Błońską - Bis. Wariant MPZP.....	54
Rys. 21. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Błońskiej - Bis z ul. Słomińskiego. Wariant MPZP.....	54
Rys. 22. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Wariant MPZP.....	55
Rys. 23. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Inflancką. Wariant MPZP.	55
Rys. 24. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Stawki. Wariant MPZP.	56

Rys. 25. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Międzyparkową oraz ul. Międzyparkowej z ul. Bonifratską. Wariant MPZP.....	56
Rys. 26. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Stawki. Wariant MPZP.....	57
Rys. 27. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Bonifratskiej z ul. Muranowską. Wariant MPZP.....	57
Rys. 28. Układ drogowy. Wariant autorski.....	60
Rys. 29. Schemat rozwiązania przebiegu ulic Pokornej i Błońskiej Bis wraz ze skrzyżowaniem tych ulic w rejonie Dworca Gdańskiego - wariant autorski.....	63
Rys. 30. Koncepcja przekroju poprzecznego ul. Pokornej, na wysokości tunelu, widok w kierunku (północnym) ul. Słomińskiego. Wariant autorski.....	63
Rys. 31. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Słomińskiego z ulicą 5 KD-Z i dojazdu do Dworca Gdańskiego. Wariant autorski.....	64
Rys. 32. koncepcja przekroju poprzecznego ulicy Słomińskiego, po zachodniej stronie ul. Gen. W. Andersa, widok w kierunku wschodnim. Wariant autorski.....	64
Rys. 33. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Międzyparkowej oraz ulicy Szymanowskiej z ul. Słomińskiego. Wariant autorski.....	65
Rys. 34. Koncepcja przekroju poprzecznego ul. Międzyparkowej, na odcinku pomiędzy ul. Bonifratską a ul. Słomińskiego, widok w kierunku północnym (ul. Słomińskiego). Wariant autorski.....	65
Rys. 35. schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Gen. W. Andersa z ulicą 5 KD-Z oraz ulicą Międzyparkową. Wariant autorski.....	66
Rys. 36. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą wewnętrzną. Wariant autorski.....	67
Rys. 37. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą Inflancką. Wariant autorski.....	67
Rys. 38. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą Stawki. Wariant autorski.....	68
Rys. 39. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Lewartowskiego z ulicą Stawki. Wariant autorski.....	68
Rys. 40. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Gen. W. Andersa z ulicą Stawki. Wariant autorski.....	69
Rys. 41. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Muranowskiej z ulicą Bonifratską. Wariant autorski.....	70
Rys. 42. Prognozy ruchu dla autorskiego wariantu rozwiązania komunikacyjnego.....	71
Rys. 43. Obraz ruchu w obszarze analizy. Wariant autorski.....	73
Rys. 44. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Błońską Bis. Wariant autorski.....	74
Rys. 45. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Błońskiej Bis z ul. Słomińskiego. Wariant autorski.....	74

Rys. 46. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Wariant autorski.	75
Rys. 47. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Inflancką. Wariant autorski.	75
Rys. 48. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Stawki. Wariant autorski....	76
Rys. 49. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Międzyparkową oraz ul. Międzyparkowej z ul. Bonifratską. Wariant autorski.....	76
Rys. 50. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Stawki. Wariant autorski.	77
Rys. 51. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Bonifratskiej z ul. Muranowską. Wariant autorski.	77
Rys. 52. Ciągi piesze i rowerowe oraz lokalizacja przystanków transportu zbiorowego. Wariant autorski.	80

Opracowanie zostało wykonane przez następujący zespół autorski:

dr inż. Andrzej	BRZEZIŃSKI	
mgr inż. Maciej	DOBROSIELSKI	- autor prowadzący
mgr inż. Tomasz	DYBICZ	
mgr inż. Karolina	JESIONKIEWICZ	
mgr inż. Magdalena	REZWOW	
dr inż. Piotr	SZAGAŁA	
mgr inż. Łukasz	SZYMAŃSKI	
mgr inż. Paweł	WŁODAREK	

1 WSTĘP

Studium dotyczy rejonu Dw. Gdańskiego w Warszawie. Opracowanie, zgodnie z umową nr AM/B/II/2/2195/08, zostało wykonane przez Transeko sp.j., ul. Lwowska 9/1A, 00-660 Warszawa dla Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta st. Warszawa.

W ramach projektu wykonano następujące zadania:

Zadanie 1: Inwentaryzacja

- uzupełniające pomiary ruchu (natężenia, struktura rodzajowa i kierunkowa ruchu w obszarze analizy) na potrzeby modelu symulacyjnego,
- zebranie danych o organizacji ruchu i sterowaniu ruchem drogowym,
- charakterystyka istniejącego układu drogowego (układ drogowy, transport zbiorowy, parkowanie, ruch pieszzy, ruch rowerowy),
- uwarunkowania wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego,
- uwarunkowania wynikające z dotychczasowych opracowań projektowych (m.in. Koncepcja lokalizacji ulicy Błońskiej bis..., Studium obwodnicy śródmiejskiej, opracowania PKP).

Zadanie 2: Koncepcja rozwiązania układu drogowego

Propozycja rozwiązania układu drogowego w związku z planowaną przebudową Dw. Gdańskiego i rozwojem zagospodarowania przestrzennego w jego otoczeniu

- wstępna koncepcja (plan sytuacyjny, przekroje poprzeczne ulic) rozwiązania układu drogowego,
- uwarunkowania realizacji,

Zadanie 3: Prognoza ruchu

Prognoza natężeń ruchu z wykorzystaniem modelu ruchu dla Warszawy (VISUM) z uwzględnieniem obecnego i planowanego zagospodarowania przestrzennego oraz układu komunikacyjnego w otoczeniu Dw. Gdańskiego.

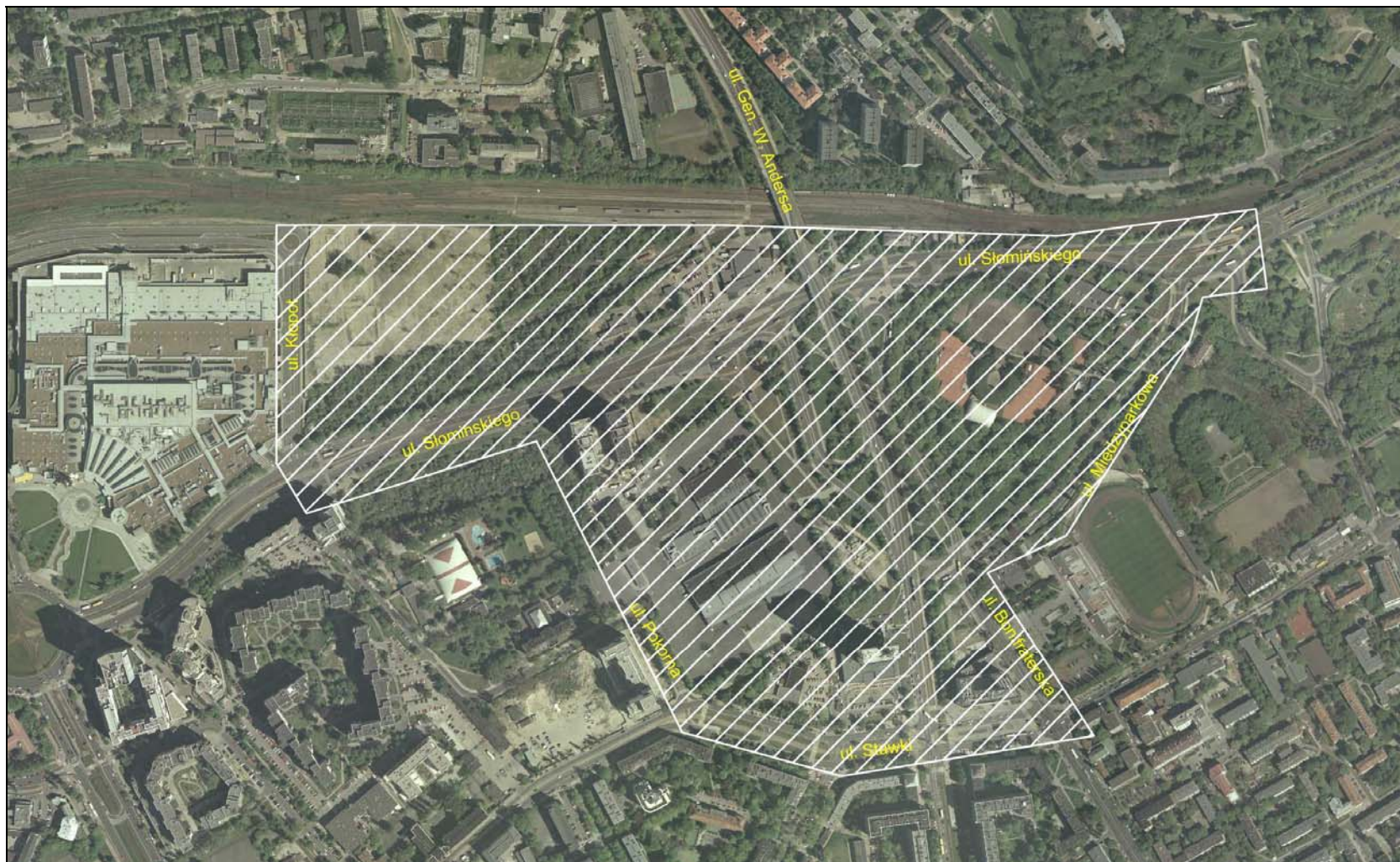
Zadanie 4: Komputerowa mikrosymulacja ruchu w analizowanym obszarze dla dwóch uzgodnionych z Zamawiającym wariantów rozwiązania układu drogowego i zagospodarowania przestrzennego

Zadanie 5: Wytyczne komunikacyjne

- wynikowa koncepcja układu komunikacyjnego,
- wytyczne do organizacji ruchu.

Zadanie 6: Przygotowanie raportu w tym film prezentującego proponowane rozwiązanie komunikacyjne,

W opracowaniu szczegółowej analizie poddano układ drogowy ograniczony ulicami: Międzyparkową – Bonifraterską – Stawki – Pokorną – Kłopot – Błońską Bis. Obszar objęty niniejszą analizą pokazano na rys. 1.



Rys. 1. Obszar objęty analizą.

W studium uwzględniono stan istniejący oraz dokumenty planistyczne miasta dotyczące ulic: rejonu Dworca Gdańskiego, w tym między innymi:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Gdańskiego (w opracowaniu),
- Studium techniczne wariantowego przebiegu ul. Błońskiej-bis na odcinku od rejonu ul. Pokornej do ul. Słomińskiego wraz z analizą lokalizacji przejść podziemnych, BPRW, kwiecień 2008;
- Koncepcję lokalizacji ulicy Błońskiej bis na odcinku od projektowanego ronda Kłopot z ew. włączeniem w ul. Słomińskiego oraz bryły wielofunkcyjnego obiektu dworcowego z zabudową towarzyszącą, BUDPLAN, 2008;
- Studium techniczno – ekonomiczne zachodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej, APIA XXI, 2007
- Strategię Rozwoju Warszawy do roku 2020;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (uchwała Rady Miasta z 2006r);
- Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego m.st. Warszawy na lata 2007-2015, w tym: zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy, styczeń 2008.

Uwzględniono także przekazane przez PKP S.A. informacje dotyczące ruchu pociągów i pasażerów na Dworcu Kolejowym Warszawa Gdańska (pismo 1899/KNS/Pwo-078/168/08 z dnia 09 października 2008 r.). Na tej podstawie ustalono planowane funkcje analizowanego ciągu ulic, jeśli chodzi o obsługę ruchu pieszego, rowerowego, samochodowego i transportu zbiorowego w kontekście istniejącego i planowanego zagospodarowania przestrzennego.

W pracy wykonano uzupełniające pomiary ruchu drogowego, które umożliwiły:

- identyfikację natężeń ruchu na odcinkach ulic i skrzyżowaniach wraz z podziałem na strukturę rodzajową i kierunkową ruchu,
- ocenę funkcjonowania komunikacji autobusowej z uwzględnieniem przebiegów linii, lokalizacji przystanków i częstotliwości kursowania wozów.

Dodatkowo zebrano dane dotyczące organizacji ruchu i sterowania ruchem drogowym, a także zinventaryzowano istniejący układ drogowy.

W wyniku analiz opracowano koncepcję rozwiązania układu drogowego, dla którego opracowano prognozy ruchu z wykorzystaniem modelu ruchu dla Warszawy (VISUM). Ponadto wykonano komputerową mikrosymulację ruchu w analizowanym obszarze dla dwóch wariantów rozwiązania układu drogowego i zagospodarowania przestrzennego.

Stworzyło to podstawy do sformułowania rekomendacji dotyczących koncepcji układu komunikacyjnego oraz opracowania wytycznych do organizacji ruchu.

2 STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Ulica Słomińskiego

Ulica Słomińskiego jest ulicą klasy GP – główna ruchu przyspieszonego z dwiema jezdniami i torowiskiem tramwajowym w pasie dzielącym. Na odcinkach międzywęzłowych posiada po 2 lub 3 pasy w każdym kierunku. Stanowi ona północną część obwodnicy Śródmiejskiej. Na analizowanym odcinku po północnej stronie ulicy znajduje się Dworzec Gdański oraz tereny przeznaczone pod przyszłą zabudowę. Po południowej stronie ulicy realizowane są inwestycje wielofunkcyjne z przewagą zabudowy wielorodzinnej. W obszarze objętym analizą znajdują się skrzyżowania z następującymi ulicami:

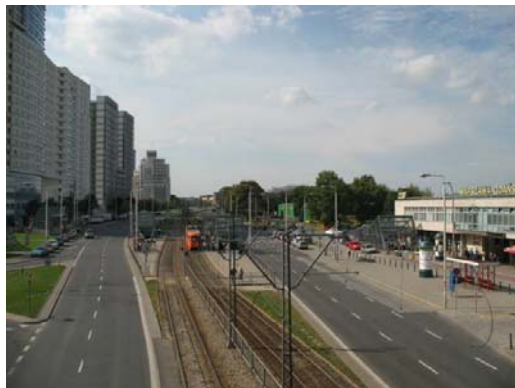
- ul. Kłopot;
- ul. Dawidowskiego;
- ul. Bonifratską;
- ul. Międzyparkową.

Ulica Słomińskiego jest ulicą z pierwszeństwem przejazdu na każdym z wymienionych skrzyżowań. Na skrzyżowaniu z ulicą Kłopot funkcjonuje sygnalizacja świetlna sterująca ruchem. Ponadto na północnej jezdni ul. Słomińskiego na wysokości Dw. Gdańskiego funkcjonuje sygnalizacja świetlna umożliwiająca wyjazd z ulicy wewnętrznej, obsługującej Dworzec Gdański, oraz umożliwiająca skręt w lewo z południowej jezdni ul. Słomińskiego. Sygnalizacja świetlna na ulicy Słomińskiego znajduje się również za skrzyżowaniem z ul. Bonifratską. Umożliwia ona przejście pieszym przez jezdnie i dojście do zespołu przystanków „Bonifratska”.

Dodatkowo przed skrzyżowaniem z ul. Międzyparkową na południowej jezdni ul. Słomińskiego funkcjonuje sygnalizacja świetlna, umożliwiająca zjazd tramwajom z ciągu ul. Słomińskiego w ul. Międzyparkową.

Ciąg ul. Słomińskiego łączy się z ulicą gen. W. Andersa poprzez ul. Dawidowskiego. Dodatkowo po południowej stronie ulicy znajdują się wjazdy na ulicę wewnętrzną, obsługującą zabudowę przylegającą do jezdni południowej. Po północnej stronie ulicy znajduje się wjazd na ulicę wewnętrzną obsługującą teren Dw. Gdańskiego.

Wzdłuż ulicy biegną ciągi piesze i rowerowe. Ciągi piesze zlokalizowane są po obu stronach ulicy, natomiast ciąg rowerowy znajduje się po stronie południowej.



Fot. 1. Ul. Słomińskiego – widok na zachód od ul. Gen. W. Andersa.



Fot. 2. Ul. Słomińskiego – widok na wschód od ul. Gen. W. Andersa.

2.2 Ulica Dawidowskiego

Ulica Dawidowskiego jest ulicą lokalną, stanowiącą łącznik pomiędzy ul. Gen. W. Andersa a ul. Słomińskiego. Posiada ona dwie jezdnie, o szerokości pozwalającej na wydzielenie na każdej z nich dwóch pasów ruchu. Jednak brak jest oznakowania poziomego wyznaczającego pasy ruchu. Ulica Dawidowskiego łączy się z ul. Słomińskiego na skrzyżowaniu na tzw. „prawe skręty”. Na ulicy Słomińskiego wyznaczony jest pas do skrętu w prawo w stronę ul. Dawidowskiego. Wschodnia jezdnia ul. Dawidowskiego stanowi kontynuację pasa do skrętu w prawo wyznaczonego na ul. Gen. W. Andersa. Zachodnia jezdnia włącza się w ul. Gen. W. Andersa z możliwością wyłącznie wykonania skrętu w prawo. Po obu stronach jezdni znajdują się chodniki.



Fot. 3. Ul. Dawidowskiego – widok przekroju przed skrzyżowaniem z ul. Słomińskiego.



Fot. 4. Ul. Dawidowskiego – widok wlotu ulicy w ul. Gen. W. Andersa.

2.3 Ulica Gen. W. Andersa

Ulica gen. W. Andersa jest ulicą klasy G (główna), i stanowi przedłużenie ulicy Marszałkowskiej, a poprzez ciąg ulicy A. Mickiewicza łączy Śródmieście z Żoliborzem. Ulica gen. W. Andersa jest ulicą jednojezdniową z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym po wschodniej stronie jezdni. Na odcinkach międzywęzłowych ulica posiada po jednym pasie ruchu w każdym kierunku.

Ul. Gen. W. Andersa jest ulicą z pierwszeństwem przejazdu w stosunku do włączającej się w nią ulicy Dawidowskiego. Na skrzyżowaniu z ul. Stawki funkcjonuje sygnalizacja świetlna.

Na analizowanym odcinku ulica biegnie w poziomie +1 nad torami kolejowymi oraz ulicą Słomińskiego. Następnie w rejonie skrzyżowania z ul. Stawki jej profil obniża się do poziomu 0.

Ciągi piesze znajdują się po obu stronach ulicy.

W stanie istniejącym jedynie na odcinku od przedłużenia ul. Międzyparkowej do skrzyżowania z ul. Stawki występuje zabudowa obustronna. Po obu stronach jezdni znajdują się obiekty biurowe oraz hotel.



Fot. 5. Ul. Gen. W. Andersa – widok przekroju na wysokości wiaduktu nad ul. Słomińskiego.



Fot. 6. Ul. Gen. W. Andersa – widok przekroju za skrzyżowaniem z ul. Stawki.

2.4 Ulica Bonifraterska

Ulica Bonifraterska jest ulicą jednojezdniową, na odcinkach międzywęzłowych po jednym pasie w każdym kierunku. Na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Międzyparkowej jest ulicą lokalną, po czym na odcinku do ul. Stawki jest ulicą zbiorczą. W rejonie skrzyżowania z ul. Słomińskiego zlokalizowana jest pętla autobusowa (obecnie nieczynna).

Ulica Bonifraterska jest ulicą podporządkowaną w stosunku do ul. Słomińskiego, przy czym obecnie ze względu na wyłączenie z ruchu odcinka pomiędzy ul. Międzyparkową i Słomińskiego, nie funkcjonuje także skrzyżowanie tych ulic.

Na jezdni ulicy poprowadzone są jednokierunkowe pasy rowerowe, które mają swoją kontynuację w ciągu ulicy Międzyparkowej.

Na skrzyżowaniu z ulicą Muranowską funkcjonuje sygnalizacja świetlna.

Wzdłuż ulicy Bonifraterskiej na odcinku od ul. Słomińskiego do ul. Międzyparkowej znajdują się tereny zielone. Na odcinku od ul. Międzyparkowej do ul. Muranowskiej po wschodniej stronie ulicy znajdują się tereny klubu sportowego Polonia, natomiast po zachodniej stronie znajduje się budynek hotelu oraz obiekt biurowy.



Fot. 7. Ul. Bonifraterska – widok na skrzyżowanie z ul. Słomińskiego.



Fot. 8. Ul. Bonifraterska – widok na wlot na skrzyżowanie z ul. Stawki.

2.5 Ulica Międzyparkowa

Ulica Międzyparkowa jest jednojezdniową ulicą zbiorczą, posiadającą po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Na ulicy, po obu stronach jezdni wyznaczone są jednokierunkowe pasy rowerowe. Po zachodniej stronie znajduje się torowisko tramwajowe.

Na ulicy Międzyparkowej obowiązuje ograniczenie ruchu samochodów ciężarowych powyżej 5t i zakaz wjazdu ciągników rolniczych.

Ulica Międzyparkowa łączy się z ul. Słomińskiego na skrzyżowaniu na tzw. „prawe skrzyż”. Jednakże organizacja ruchu na ul. Słomińskiego, w tym wydzielone pasy do skrętu w lewo i możliwość zawracania przed i za skrzyżowaniem z ul. Międzyparkową pozwalają na realizację na tym skrzyżowaniu wszystkich możliwych relacji ruchu.

W związku z zamknięciem dla ruchu odcinka ul. Bonifraterskiej od ul. Międzyparkowej do ul. Słomińskiego, nie funkcjonuje skrzyżowanie ul. Międzyparkowej i Bonifraterskiej, a ulica Międzyparkowa płynnie przechodzi w ciąg ulicy Bonifraterskiej.

Po obu stronach ulicy znajdują się tereny zielone. Dodatkowo po południowej stronie ulicy znajdują się tereny klubu sportowego Polonia.



Fot. 9. Ul. Międzyparkowa – widok przekroju za skrzyżowaniem z ul. Słomińskiego.



Fot. 10. Ul. Międzyparkowa – widok wlotu na skrzyżowanie z ul. Bonifraterską.

2.6 Ulica Muranowska

Ulica Muranowska jest ulicą zbiorczą (klasa Z) i na odcinku od ul. Gen. W. Andersa do ul. Bonifraterskiej jest ulicą dwujezdniową. Stanowi ona łącznik pomiędzy ww. ulicami. Na każdej z jezdni znajdują się po 3 pasy ruchu. Po północnej stronie ulicy znajduje się przystanek autobusowy. Po obu stronach jezdni wyznaczone są ciągi piesze.

W pasie dzielącym znajduje się pomnik „Poległym i Pomordowanym na Wschodzie”. Po północnej stronie ulicy znajduje się budynek hotelu, natomiast po południowej - zabudowa mieszkaniowa.



Fot. 11. Ul. Muranowska – widok na północną jezdnię w stronę ul. Gen. W. Andersa.



Fot. 12. Ul. Muranowska – widok na południową jezdnię w stronę ul. Bonifraterskiej.

2.7 Ulica Stawki

Ulica Stawki jest ulicą dwujezdniową klasy Z (zbiorcza) z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Posiada skrzyżowania z ulicami: Pokorną oraz Lewartowskiego, w stosunku do których jest ulicą z pierwszeństwem przejazdu.

W pasie dzielącym zlokalizowane jest torowisko tramwajowe, przy czym na zachód od skrzyżowania z ul. Pokorną torowisko jest wspólne z jezdnią.

Na odcinku pomiędzy skrzyżowaniem z ul. Pokorną oraz ul. Lewartowskiego znajduje się przejazd przez pas dzielący umożliwiający przejazd z jezdni południowej na północną.

Po obu stronach jezdni zlokalizowane są ciągi piesze i zabudowa mieszkaniowa. Dodatkowo po północnej stronie znajduje się obiekt biurowy (Intraco).

Po północnej stronie jezdni znajdują się dwa wjazdy do obiektów mieszkaniowych i biurowego.



Fot. 13. Ul. Stawki – widok północnej jezdni w stronę skrzyżowania z ul. Pokorną.



Fot. 14. Ul. Stawki – widok południowej jezdni w stronę skrzyżowania z ul. Pokorną.

2.8 Ulica Pokorna

Ulica Pokorna jest ulicą jednojezdniową ulicą lokalną, posiadającą po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Po jej obu stronach wyznaczone są ciągi piesze.

W stanie obecnym ulica Pokorna nie posiada przedłużenia w kierunku ulicy Słomińskiego, łącząc się z istniejącą ulicą Inflancką.

Ulica Pokorna jest podporządkowana do ulicy Stawki. Nawierzchnia ulicy jest brukowana. Po obu stronach ulicy Pokornej znajduje się zabudowa mieszkaniowa.



Fot. 15. Ul. Pokorna – widok wlotu na skrzyżowanie z ul. Stawki.



Fot. 16. Ul. Pokorna – widok przekroju ulicy.

2.9 Transport zbiorowy w rejonie Dw. Gdańskiego

W analizowanym obszarze funkcjonuje transport zbiorowy: komunikacja autobusowa oraz tramwajowa. Dodatkowo w rejonie Dw. Gdańskiego zlokalizowana jest stacja I linii metra – Dworzec Gdański. Dw. Gdański obsługuje także komunikację kolejową – linię do Legionowa i Nowego Dworu Mazowieckiego.

Na rys. 2 przedstawiono schemat przebiegu tras transportu zbiorowego w rejonie Dw. Gdańskiego.



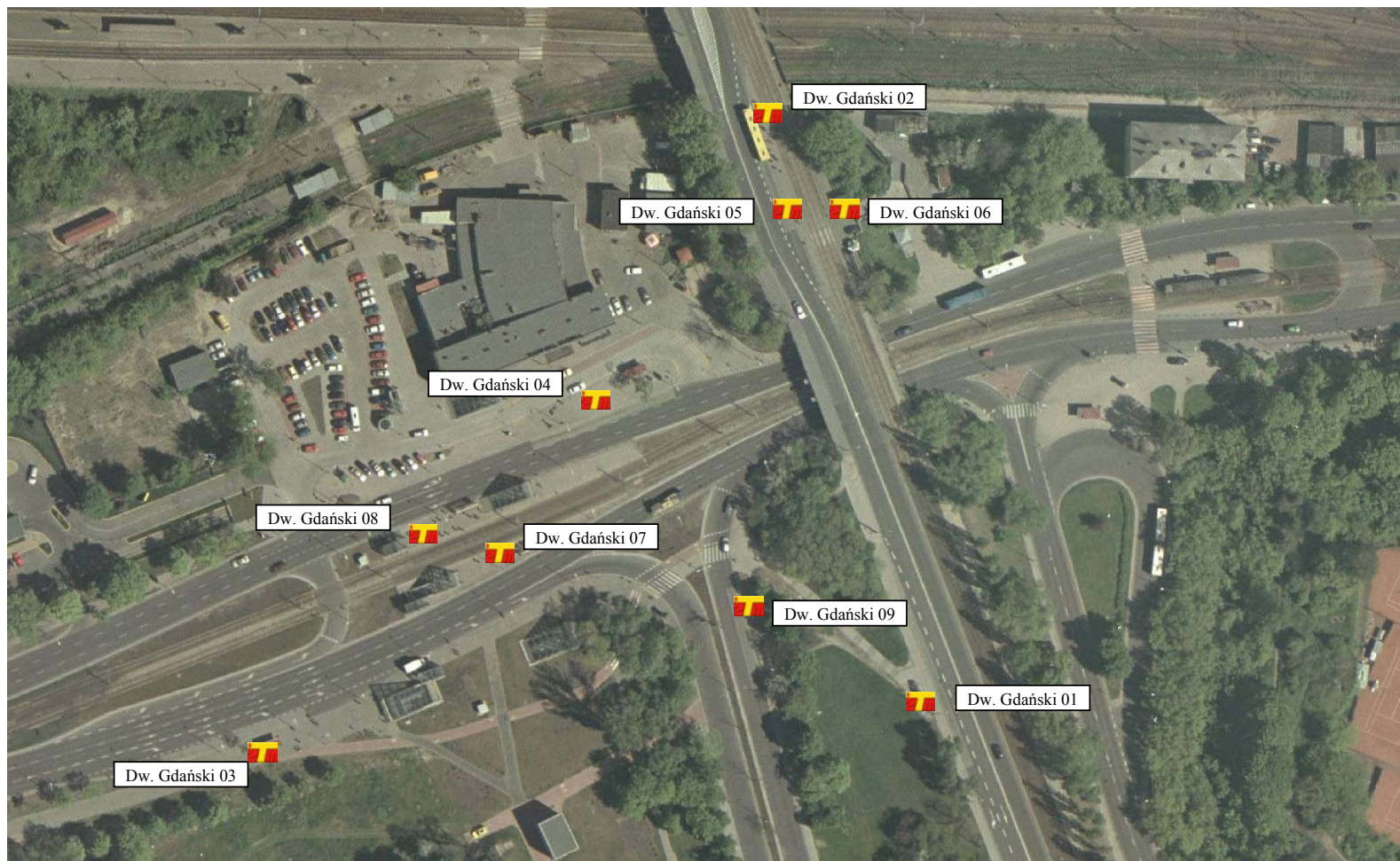
Rys. 2. Schemat przebiegu tras transportu zbiorowego w rejonie Dw. Gdańskiego.

W analizowanym obszarze wyróżniono dwa węzły przesiadkowe: Dw. Gdański oraz Muranowska. Na rys. 3 oraz

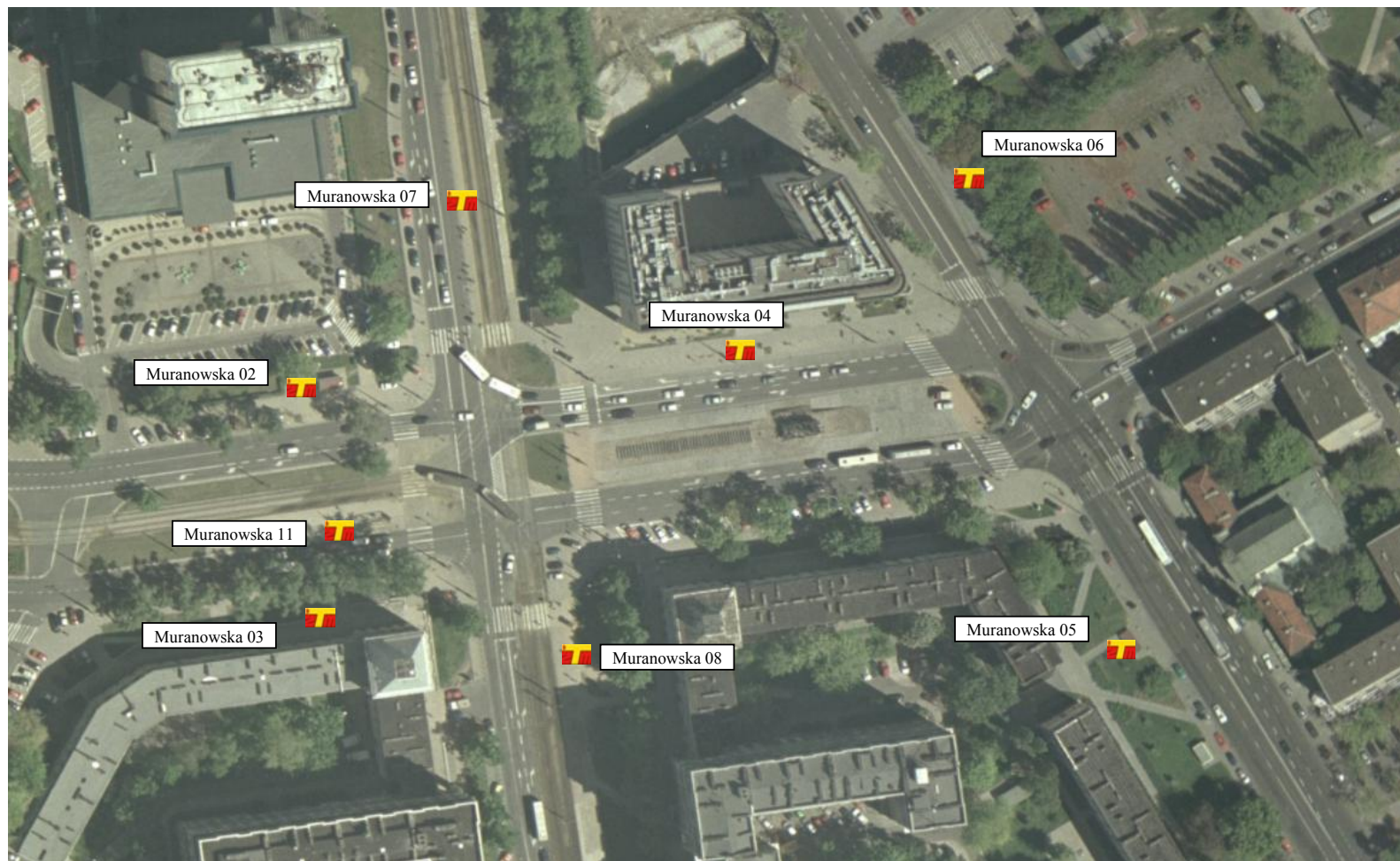
rys. 4 przedstawiono lokalizację przystanków transportu zbiorowego w wymienionych węzłach.

Węzeł przesiadkowy Dw. Gdański tworzy zespół 9 przystanków autobusowych i tramwajowych. Dodatkowo w jego rejonie znajduje się stacja metra Dworzec Gdański. Przystanki zlokalizowane w ciągu ul. Słomińskiego umożliwiają dogodne przesiadanie się i korzystanie z metra, natomiast odległość do przystanków zlokalizowanych w ciągu ul. Andersa jest zdecydowanie większa a możliwość przesiadania się mniej dogodna.

Węzeł przesiadkowy Muranowska stworzy zespół 8 przystanków autobusowych i tramwajowych zlokalizowanych w ciągu ulic: Gen. W. Andersa, Stawki, Muranowskiej oraz Bonifraterskiej. Przystanki zlokalizowane w rejonie skrzyżowania ulic Gen. W. Andersa, Stawki oraz Muranowskiej umożliwiają przesiadki pomiędzy autobusami i tramwajami, natomiast przystanki zlokalizowane w ciągu ul. Bonifraterskiej są oddalone i wymagają pokonania znacznej odległości do pozostałych przystanków.



Rys. 3. Lokalizacja przystanków transportu zbiorowego. Węzeł Dw. Gdański.



Rys. 4. Lokalizacja przystanków transportu zbiorowego. Węzeł Muranowska.

2.10 Ciągi rowerowe

W analizowanym obszarze zidentyfikowano ścieżki i pasy rowerowe. Dwukierunkowa droga rowerowa zlokalizowana jest wzdłuż południowej jezdni ul. Słomińskiego. Początkowo biegnie jest ona oddzielona od jezdni pasem zieleni, po czym na wysokości ul. Pokornej przebiega po południowej stronie ulicy dojazdowej, do obiektów zlokalizowanych wzdłuż ul. Słomińskiego. Droga rowerowa kończy się za skrzyżowaniem z ul. Dawidowskiego. Jej przebieg pokazano na rys. 5. Na fot. 17 pokazano lokalizację drogi rowerowej na wysokości ulicy Pokornej.



Rys. 5. Przebieg drogi rowerowej wzdłuż ul. Słomińskiego.



Fot. 17. Droga rowerowa wzdłuż ul. Słomińskiego.

Wzdłuż ciągu ulic Bonifraterska - Międzyparkowa funkcjonują obustronne, jednokierunkowe pasy dla rowerów, wyznaczone przy prawych krawężniach jezdni. Początek pasa dla rowerów w kierunku do ul. Słomińskiego znajduje się bezpośrednio za wyjazdem ze stadionu Polonii Warszawa, natomiast koniec przed skrzyżowaniem ul. Międzyparkowej i ul. Słomińskiego (przed przejściem dla pieszych). Początek pasa dla rowerów w kierunku ul. Muranowskiej znajduje się za skrzyżowaniem ul. Międzyparkowej z ul. Słomińskiego (za przejściem dla pieszych), a koniec vis a vis wyjazdu ze stadionu Polonii Warszawa. Przebieg pasów dla rowerów pokazano na rys. 6. Na fot. 18 pokazano przekrój jezdni ul. Międzyparkowej z pasami dla rowerów.



Rys. 6. Przebieg pasów dla rowerów wzdłuż ul. Międzyparkowej.



Fot. 18. Pasy dla rowerów – ul. Międzyparkowa, widok przekroju.

2.11 Pomiary ruchu

Dla wybranych przekrojów i skrzyżowań wykonano pomiary ruchu niezbędne do budowy i kalibracji modelu ruchu. Pomiary wykonano w godzinie 16:00 – 17:00:

- na skrzyżowaniu ulicy Słomińskiego z ul. Kłopot,
- na południowym wlocie ul. Bonifraterskiej na skrzyżowanie z ul. Muranowską,
- a także pomierzono natężenie ruchu na ul. Gen. W. Andersa w kierunku Centrum, pomiędzy wlotami ulicy Dawidowskiego.

Pozostałe dane o ruchu uzyskano na podstawie wyników WBR 2005 i modelu ruchu dla Warszawy (stan istniejący). Wyniki pomiarów przedstawiono w tabl. 1 – tabl. 5.

Tabl. 1. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot, wlot ulicy Kłopot.

Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot								
Wlot	Ulica Kłopot – pojazdy rzeczywiste							
Kierunek	ulica Słomińskiego - kierunek W				ulica Słomińskiego - kierunek E			
Struktura	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne
16:00-16:15	40	3	2	1	185	3	0	0
16:15-16:30	42	4	2	0	168	3	0	0
16:30-16:45	194	1	0	0	100	3	0	0
16:45-17:00	40	3	1	0	100	3	0	0
Razem	316	11	5	1	553	12	0	0
	333				565			
	898							

Tabl. 2. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot, wschodni wlot ulicy Słomińskiego.

Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot												
Wlot	Ulica Słomińskiego - E – pojazdy rzeczywiste											
Kierunek	ulica Słomińskiego - kierunek W				ulica Kłopot - kierunek N (w prawo)				ulica Słomińskiego - kierunek E (zawrotka)			
Struktura	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne
16:00-16:15	161	17	4	3	75	2	0	0	16	0	0	
16:15-16:30	161	14	3	1	62	4	2	0	21	1	0	
16:30-16:45	147	7	3	5	85	4	1	0	23	0	0	
16:45-17:00	133	10	6	2	75	2	0	1	12	0	0	
Razem	602	48	16	11	297	12	3	1	72	1	0	1
	677				313				85			
	1075											

Tabl. 3. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot, zachodni wlot ulicy Słomińskiego.

Skrzyżowanie ulicy Słomińskiego i ulicy Kłopot								
Wlot	Ulica Słomińskiego - W – pojazdy rzeczywiste							
Kierunek	ulica Słomińskiego - kierunek E				ulica Kłopot - kierunek N (w lewo)			
Struktura	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne
16:00-16:15	307	17	4	4	28	0	1	0
16:15-16:30	288	15	2	4	28	1	0	0
16:30-16:45	261	20	3	6	42	0	0	1
16:45-17:00	259	15	8	2	27	1	1	0
Razem	1115	67	17	16	125	2	2	1
	1215				130			
	1345							

Tabl. 4. Pomiar ruchu. Skrzyżowanie ulicy Muranowskiej i ulicy Bonifraterskiej, południowy wlot ulicy Bonifraterskiej.

Skrzyżowanie ulicy Muranowskiej i ulicy Bonifraterskiej												
Wlot	Ulica Bonifraterska - S – pojazdy rzeczywiste											
Kierunek	ulica Muranowska - kierunek W				ulica Bonifraterska - kierunek N				ulica Konwiktorska - kierunek E			
Struktura	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne
16:00-16:15	60	0	0	0	75	4	0	0	73	1	0	0
16:15-16:30	70	1	0	0	110	2	0	0	112	2	0	1
16:30-16:45	63	0	0	0	91	1	1	0	94	2	2	0
16:45-17:00	63	0	0	0	96	2	0	0	117	4	0	0
Razem	256	1	0	0	372	9	1	0	396	9	2	1
	257				382				408			
	1047											

Tabl. 5. Pomiar ruchu. Przekrój ulicy Gen. W. Andersa za zjazdem w ul. Dawidowskiego, ruch w kierunku ulicy Stawki.

Przekrój ulicy Gen. W. Andersa				
Wlot	Ulica Gen. W. Andersa – pojazdy rzeczywiste			
Kierunek	ulica Stawki - kierunek S			
Struktura	Osobowe	Dostawcze	Ciężarowe	Autobusy prywatne
16:00-16:15	120	2	0	0
16:15-16:30	125	4	0	0
16:30-16:45	139	4	1	0
16:45-17:00	131	7	1	0
Razem	515	17	2	0
	534			

3 KONCEPCJE ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNEGO

W rejonie Dworca Gdańskiego opracowano szereg projektów dotyczących układu komunikacyjnego, o dość znacznych różnicach jeśli chodzi o sposób rozwiązania układu komunikacyjnego. W niniejszym studium przeanalizowano założenia komunikacyjne wynikające z dotychczasowych opracowań i dokumentów planistycznych m.st. Warszawy. Ich charakterystykę przedstawiono poniżej.

3.1 Uwarunkowania wynikające z dokumentów planistycznych

Rejon Dw. Gdańskiego znajduje się na pograniczu dzielnic Śródmieścia i Żoliborza. Według *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (SUiKZP)* rejon Dw. Gdańskiego stanowi obszar wielofunkcyjny. Jedynie obszar ograniczony ulicami Andersa, Słomińskiego oraz Międzyparkową jest przewidziany jako tereny zieleni.

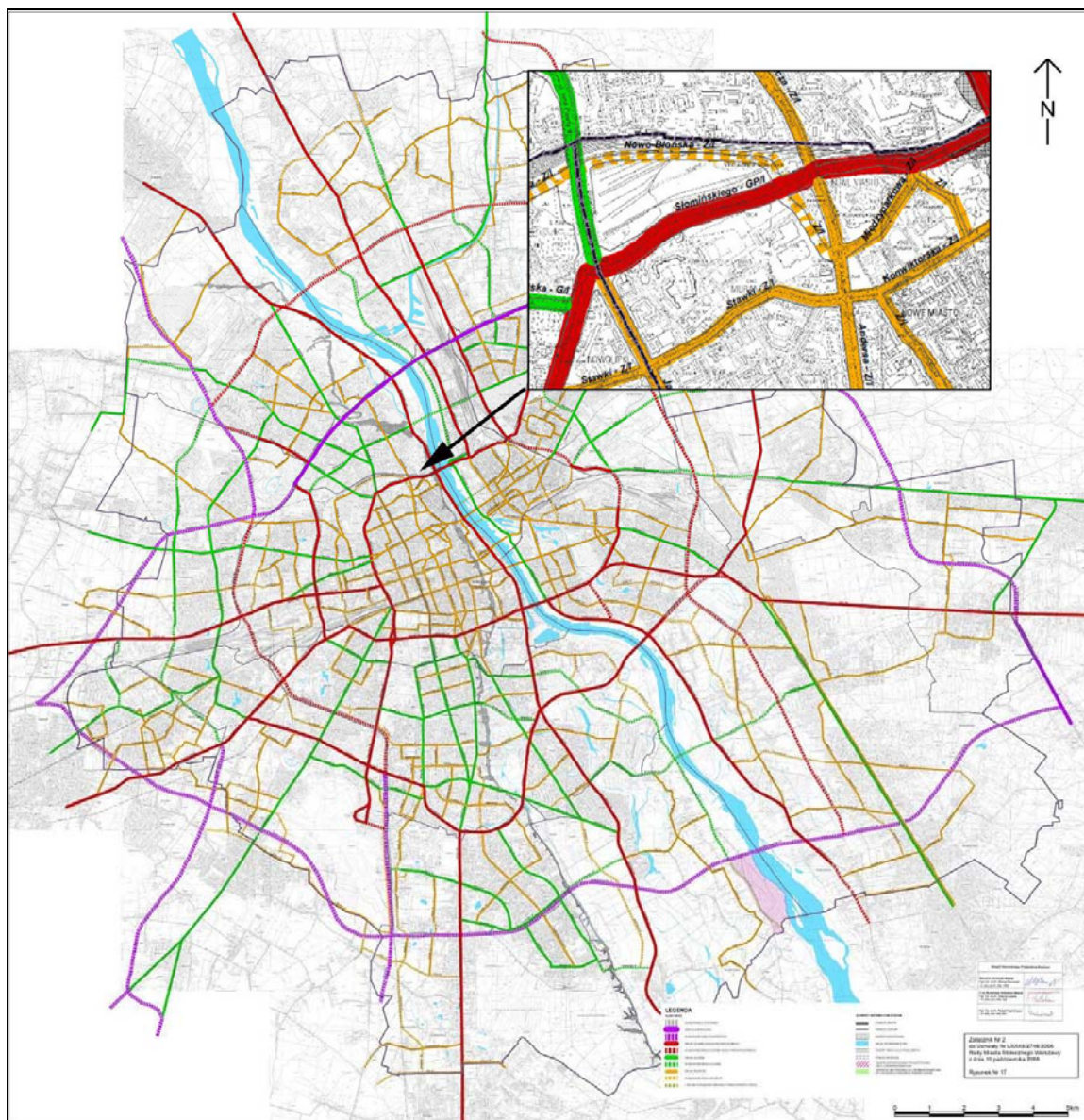
Rejon Dw. Gdańskiego stanowi węzeł przesiadkowy o znaczeniu regionalnym i miejskim, na który składają się dworzec PKP Warszawa Gdańska i stacja metra (A17) Dworzec Gdański. Dodatkowo w ciągu ul. Słomińskiego zlokalizowane są przystanki komunikacji tramwajowej i autobusowej.

Studium... przewiduje następującą klasyfikację ulic, znajdujących się w analizowanym obszarze:

- **ulica Słomińskiego – ulica główna ruchu przyspieszonego;**
- **ulica Andersa – ulica zbiorcza;**
- **ulica Stawki – ulica zbiorcza;**
- **ulica Międzyparkowa – ulica zbiorcza;**
- **ulica Błońska – Bis – ulica zbiorcza.**

Planowany układ ulic w analizowanym obszarze z przypisanymi klasami funkcjonalnymi przedstawiono na rys. 7.

Dla rejonu Dw. Gdańskiego opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, którego założenia omówione zostały w rozdz. 3.3.



Rys. 7. Układ ulic w analizowanym obszarze. SUiKZP - klasyfikacja funkcjonalna.

3.2 Komunikacja kolejowa

W związku z planami budowy przejścia podziemnego pomiędzy stacją metra Dworzec Gdański a stacją PKP Warszawa Gdańska oraz Żoliborzem zakłada się rozbudowę stacji PKP Warszawa Gdańska na odcinku od km 8,200 do km 11,200 linii nr 020 Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Praga.

Realizacja projektu ma się przyczynić do zaktywizowania linii kolejowej i węzła transportowego związanego z Dw. Gdańskim (obsługa przewozów w aglomeracji Warszawskiej na kierunkach zachodnim i wschodnim i przesiadki na metro).

Obecnie średniodobowe wykorzystanie tego szlaku kształtuje się na poziomie ok. 80 pociągów w obu kierunkach (z tego 35 tras pasażerskich). Jednakże technicznie linia przygotowana jest do przepuszczenia średnio w dobie ok. 120 pociągów w obu kierunkach, w tym 60 dla ruchu pasażerskiego z czego 32 w godzinie szczytu.

Modernizacja stacji Warszawa Gdańska umożliwi przeprowadzenie remontu wiaduktu w ciągu ulicy Gen. W. Andersa, w przypadku którego zakłada się zmianę lokalizacji podpór (w obecnym projekcie modernizacji wiaduktu, podpory kolidują z istniejącym układem torowo – peronowym). W projekcie przejścia podziemnego łączącego rejon Dw. Gdańskiego z Żoliborzem przewiduje się także budowę wyjść na perony oraz budowę dźwigów osobowych dla niepełnosprawnych.

3.3 Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego

Dla rejonu Dw. Gdańskiego opracowywany jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego z docelowym układem komunikacyjnym analizowanego obszaru. Dotychczasowe ustalenia Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Gdańskiego (uchwała o przystąpieniu do sporządzenia projektu planu Nr LXII/1778/2005 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 24 listopada 2005 roku) przedstawiono w tabl. 6.

Tabl. 6. Założenia dot. ustaleń planu miejscowego rejonu Dw. Gdańskiego. Układ drogowo-uliczny.

Lp	oznaczenie wg rysunku planu		klasa ulicy	kategoria
	informacja	ustalenie	ustalenie	informacja
1	ul. Słomińskiego	1 KD-GP (w)	główna ruchu przyspieszonego	wojewódzka
2	ul. Błońska – Bis	4 KD-Z(p)	zbiorcza	powiatowa
3	ul. Projektowana 1	5 KD-Z(p)	zbiorcza	powiatowa
4	ul. Gen. W. Andersa	6 KD-Z(p)	zbiorcza	powiatowa
5	ul. Gen. W. Andersa	7 KD-Z(p)	zbiorcza	powiatowa
6	ul. Stawki	9 KD-Z(p)	zbiorcza	powiatowa
7	ul. Muranowska	10 KD-Z(p)	zbiorcza	powiatowa
8	ul. Pokorna	16 KD-L(g)	lokalna	gminna
9	ul. Pokorna	17 KD-L(g)	lokalna	gminna
10	ul. Bonifraterska	20 KD-L(p)	lokalna	powiatowa
11	ul. Inflancka	26 KD-D(g)	dojazdowa	gminna
12	ul. Projektowana 2	27 KD-D(g)	dojazdowa	gminna
13	ul. Projektowana 3	28 KD-D(g)	dojazdowa	gminna
14	ul. Projektowana 4	29 KD-D(g)	dojazdowa	gminna

Sformatowana tabela

Mppz w zakresie układu drogowego zakłada:

- budowę tunelu w ciągu ulicy Słomińskiego (1 KD-GP), kończącego się po zachodniej stronie ul. Pokornej;
- budowę (przedłużenie) ul. Pokornej (16 KD-L) łączącej ul. Błońską – Bis (4 KD-Z) z ul. Stawki (9 KD-Z); Przekrój ul. Pokornej na odcinku od skrzyżowania z ul. Błońską – Bis do ul. Inflanckiej 1x2, od ul. Inflanckiej do ul. Stawki przekrój 2x2;

- budowę tunelu pod ul. Słomińskiego w ciągu ul. Pokornej;
- budowę ul. Błońskiej – Bis od ul. Pokornej do ul. Słomińskiego; Przekrój ul. Błońskiej – Bis 2x2 pasy ruchu;
- budowę skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Błońską – Bis w formie ronda, odsuniętego od torów kolejowych w sposób umożliwiający pełną realizację układu torowego niezbędnego do prawidłowego funkcjonowania stacji Warszawa Gdańska;
- budowę ul. Projektowanej 1 (5 KD-Z), łączącej ul. Słomińskiego z ul. Gen. W. Andersa (7 KD-Z);
- likwidację ul. Dawidowskiego;
- budowę skrzyżowania ul. Błońskiej – Bis, ul. Słomińskiego oraz ul. Projektowanej 1 umożliwiającego wszystkie relacje;
- zamknięcie podłączenia ul. Bonifraterskiej do ul. Słomińskiego;
- zamknięcie zawrotki umożliwiającej przejazd z południowej na północną jezdnię ul. Słomińskiego, znajdującej się po wschodniej stronie istniejącego wlotu ul. Bonifraterskiej na skrzyżowanie z ul. Słomińskiego;
- zamknięcie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Bonifraterską;
- przedłużenie ul. Międzyparkowej do ul. Gen. W. Andersa;
- realizację ul. Gen. W. Andersa jako ulicy dwujezdniowej z torowiskiem tramwajowym w pasie dzielącym;
- budowę skrzyżowania ze wszystkimi relacjami ul. Gen. W. Andersa, ul. Międzyparkowej oraz ul. Projektowanej 1;
- budowę połączenia ul. Pokornej z ul. Projektowaną 1 w ciągu ul. Inflanckiej (ulice 27 KD-D oraz 28 KD-D);
- budowę skrzyżowania w formie ronda na przecięciu ulicy Stawki, Pokornej;
- budowę „ślepej” ulicy Projektowanej 4 (29 KD-D)
- obsługę obiektów znajdujących się po południowej stronie ul. Słomińskiego poprzez jedno podłączenie ulicy lokalnej do ul. Pokornej na zasadzie pełnego skrzyżowania.

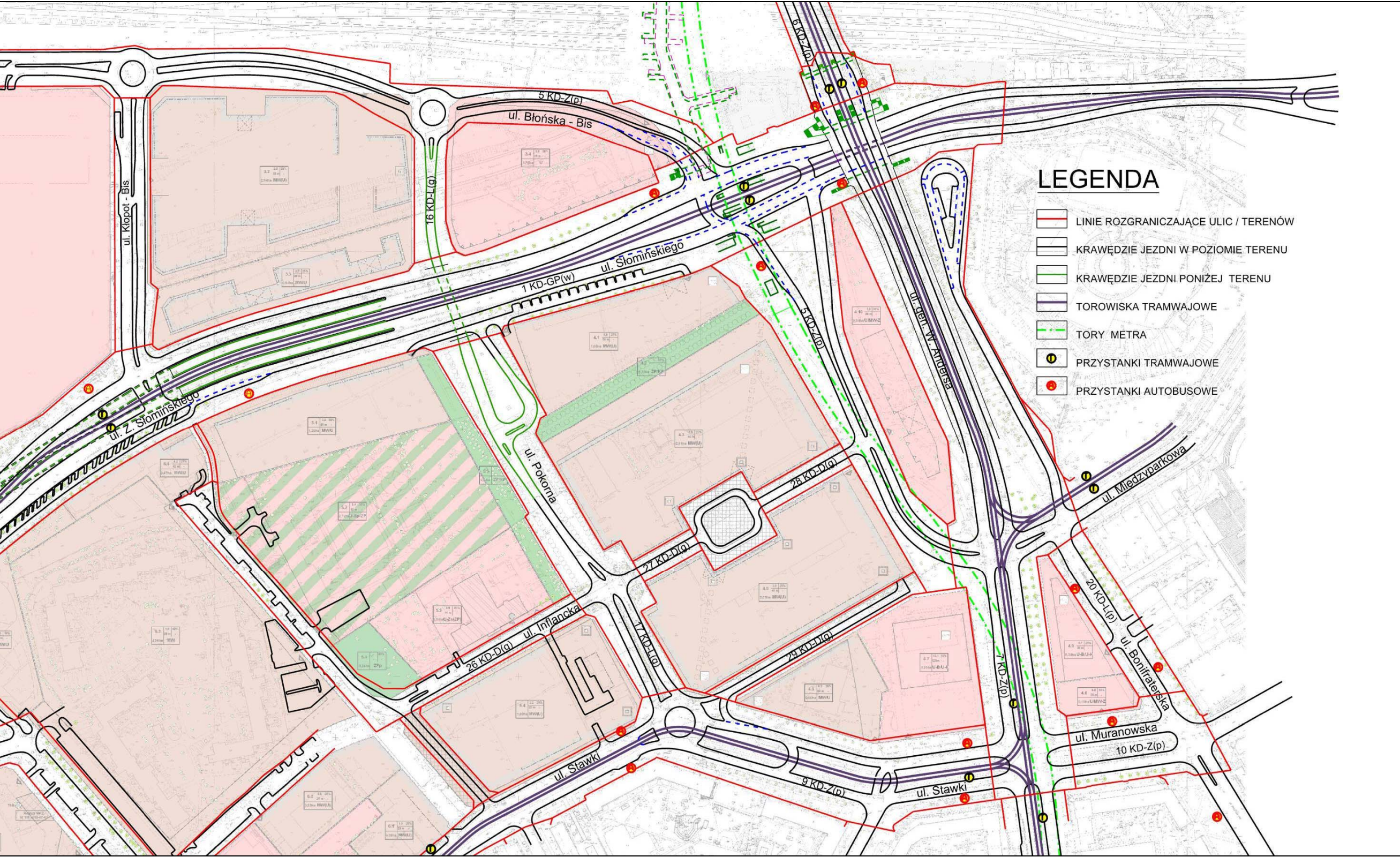
Zgodnie z planem miejscowym obsługa terenu dworca będzie się odbywać poprzez ulicę Błońską – Bis.

Miejscowy plan oprócz układu drogowego zakłada rozwój systemu powiązań rowerowych. MPZP przewiduje budowę drogi rowerowej wzdłuż ul. Gen. W. Andersa od strony Żoliborza, kończącej się na wysokości skrzyżowania z ul. Międzyparkową. Następnie przebieg drogi rowerowej ulicą Projektowaną 4 (29 KD-D) do skrzyżowania z ul. Stawki i wzdłuż ul. Stawki aż do Al. Jana Pawła II.

Rozwiązanie komunikacyjne wg projektu miejscowego planu zagospodarowania terenu pokazano na rys. 8.

Linie rozgraniczające zaznaczone na rys. 8 wynikają z przyjętych założeń w miejscowym planie oraz z założeń BPRW – ulica Błońska – Bis.

Ze względu na rozbudowę układu torowego w rejonie Dworca Gdańskiego BPRW S.A. w ramach wykonanego studium technicznego w stosunku do rozwiązania w mpzp, zaproponowało korektę przebiegu ulicy Błońskiej – Bis na odcinku od rejonu ulicy Pokornej do ulicy Słomińskiego. Pozostałe założenia przyjęte w opracowaniu BPRW są zgodne z założeniami przyjętymi w miejscowym planie. W związku z powyższym na potrzeby niniejszego Studium układ drogowy zaproponowany w miejscowym planie, został uzupełniony o korektę wykonaną przez BPRW.



Rys. 8. Plan sytuacyjny. Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Gdańskiego

3.4 Koncepcja lokalizacji ulicy Błońskiej bis – BUDPLAN

Na zlecenie PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie w roku 2008 została opracowana „Koncepcja lokalizacji ulicy Błońskiej bis na odcinku od projektowanego ronda Kłopot z ew. włączeniem w ul. Słomińskiego oraz bryły wielofunkcyjnego obiektu dworcowego z zabudową towarzyszącą”. Założenia z niej wynikające znacząco odbiegają od założeń przyjętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Należy też dodać, że opracowanie to ogranicza się jedynie do części obszaru objętego niniejszą analizą i m.in. nie obejmuje swoim zakresem ciągów rowerowych.

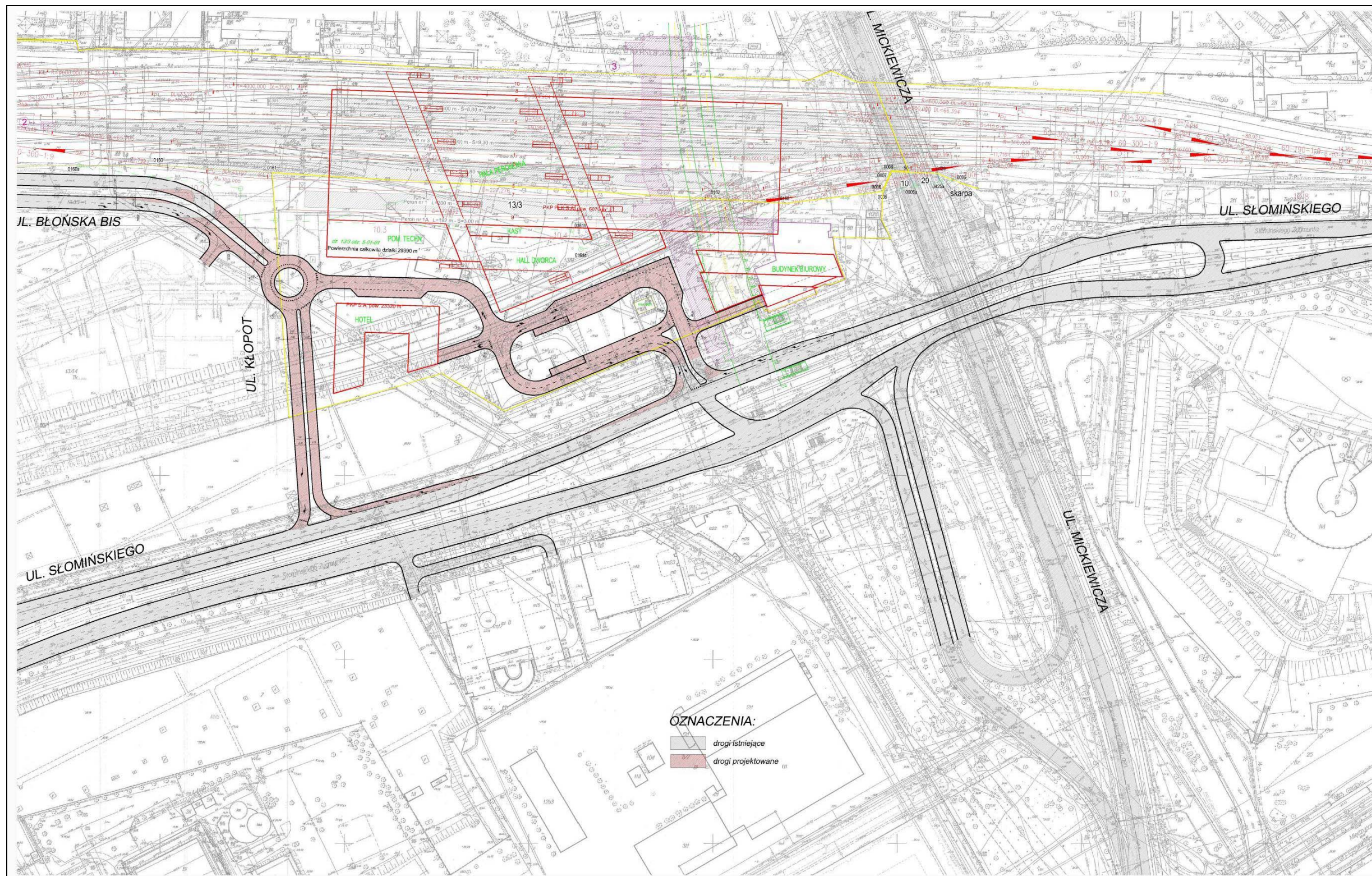
W koncepcji opracowanej przez BUDPLAN przedstawiono dwa warianty rozwoju układu komunikacyjnego.

Wariant pierwszy, w którym założono:

- likwidację skrzyżowania w lewo na południowej jezdni ul. Słomińskiego, na wysokości Dw. Gdańskiego,
- obsługę rejonu Dw. Gdańskiego poprzez ulicę wewnętrzną podłączoną do ul. Słomińskiego; skrzyżowanie umożliwia realizację obydwu kierunków na wlocie na skrzyżowanie ulicy wewnętrznej; dostęp do ulicy wewnętrznej na skrzyżowaniu z ul. Słomińskiego tylko z jezdni północnej ulicy Słomińskiego,
- budowę ul. Kłopot podłączonej do ul. Słomińskiego w postaci skrzyżowania na tzw. „prawy skręt” z wydzielonym pasem wyłączeń na ul. Słomińskiego,
- budowę skrzyżowania ulicy Błońskiej Bis, ulicy Kłopot oraz ulicy wewnętrznej obsługującej teren Dw. Gdańskiego w postaci ronda, odsuniętego od torów kolejowych w sposób umożliwiający pełną realizację układu torowego niezbędnego z uwagi na założenia związane z przebudową stacji Warszawa Gdańska,
- brak realizacji ulicy Błońskiej Bis na odcinku od ul. Kłopot do ul. Słomińskiego; funkcję obsługi ruchu ulicy Błońskiej Bis na tym odcinku pełniłaby ulica wewnętrzna,
- brak realizacji tunelu pod ul. Słomińskiego w ciągu ulicy Kłopot – Pokorna,
- zamknięcie podłączenia ul. Bonifraterskiej do ul. Słomińskiego,
- obsługę obiektów znajdujących się po południowej stronie ul. Słomińskiego poprzez jedno podłączenie ulicy lokalnej do ul. Słomińskiego na zasadzie skrzyżowania na tzw. „prawy skręt”.

W I etapie realizacji układu komunikacyjnego zgodnie z tym wariantem nie przewiduje się budowy tunelu/estakady w ciągu ulicy Słomińskiego. Budowa tunelu/estakady przewidziana jest dopiero w etapie docelowym. W nim, w zależności od przyjętego rozwiązania możliwa jest budowa tunelu pod ul. Słomińskiego w ciągu ul. Kłopot – Pokorna bądź ronda na skrzyżowaniu ulic Kłopot – Pokorna – Słomińskiego. Budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Błońskiej Bis – Kłopot – ulica wewnętrzna wymaga zajęcia części działek, nie należących do miasta ani do PKP, dla których została wydana decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

W wariantcie pierwszym obsługa terenu dworca odbywa się na poziomie terenu. Parkowanie pojazdów przewidziane jest w garażach podziemnych, do których dostęp byłby zapewniony poprzez układ wewnętrznych ulic. Rozwiązanie komunikacyjne wg wariantu pierwszego przedstawiono na rys. 9



Rys. 9. Plan sytuacyjny. Rozwiązanie układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wg koncepcji BUDPLAN - wariant 1.

Wariant drugi w którym założono dwa etapy realizacji układu drogowego: przejściowy oraz docelowy.

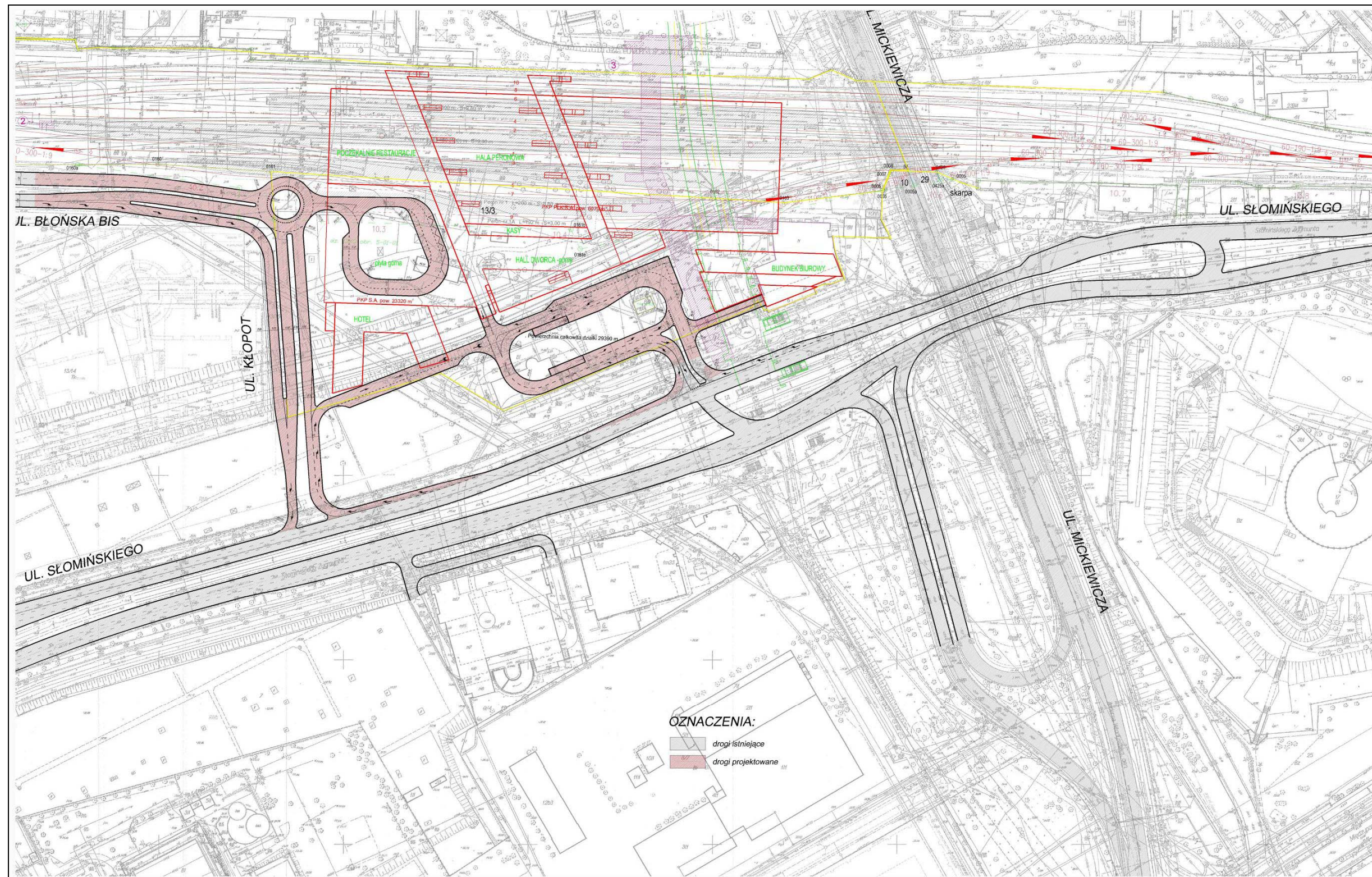
W etapie przejściowym założono:

- likwidację skrzyżowania w lewo na południowej jezdni ul. Słomińskiego, na wysokości Dw. Gdańskiego,
- obsługę rejonu Dw. Gdańskiego poprzez ulicę wewnętrzną podłączoną do ul. Słomińskiego, skrzyżowanie umożliwia ruch w obu kierunkach na wlocie na skrzyżowanie z ulicą wewnętrzną; dostęp do ulicy wewnętrznej na skrzyżowaniu z ul. Słomińskiego zapewniony tylko z jezdni północnej ulicy Słomińskiego,
- budowę ul. Kłopot podłączonej do ul. Słomińskiego w postaci skrzyżowania na tzw. „prawie skręty” z wydzielonym pasem wyłączeń na ul. Słomińskiego,
- podłączenie ulicy wewnętrznej do ul. Kłopot tylko w jednym kierunku, umożliwiającym jedynie wjazd z ul. Kłopot na ulicę wewnętrzną,
- budowę skrzyżowania ulicy Błońskiej Bis oraz ulicy Kłopot w postaci ronda, podniesionego do poziomu +1, umożliwiającego wybudowanie pod nim ślepo zakończonego toru przy peronie 1 stacji Warszawa Gdańska; podniesienie ronda do poziomu +1 powoduje brak konieczności odsuwania skrzyżowania od torów kolejowych,
- wyznaczenie skrzyżowania w prawo z ul. Błońskiej Bis w ul. Kłopot, umożliwiającego obsługę tej relacji bez konieczności wjazdu na poziom +1,
- brak realizacji ulicy Błońskiej Bis na odcinku od ul. Kłopot do ul. Słomińskiego z przebiegiem obsługi ruchu przez ulicę wewnętrzną,
- brak realizacji tunelu pod ul. Słomińskiego w ciągu ulicy Kłopot – Pokorna,
- zamknięcie podłączenia ul. Bonifraterskiej do ul. Słomińskiego,
- obsługę obiektów znajdujących się po południowej stronie ul. Słomińskiego poprzez jedno podłączenie ulicy lokalnej do ul. Słomińskiego z wyznaczeniem skrzyżowania na tzw. „prawie skręty”.

Wytworzenie skrzyżowania w prawo z ul. Błońskiej Bis w ul. Kłopot wymaga zajęcia części działek, nie należących do miasta ani do PKP, dla których została wydana decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

W wariantcie 2 obsługa terenu dworca odbywa się na dwóch poziomach. Na poziomie +1 zakłada się obsługę przede wszystkim pasażerów odjeżdżających, natomiast na poziomie +/- obsługę pasażerów przyjeżdżających.

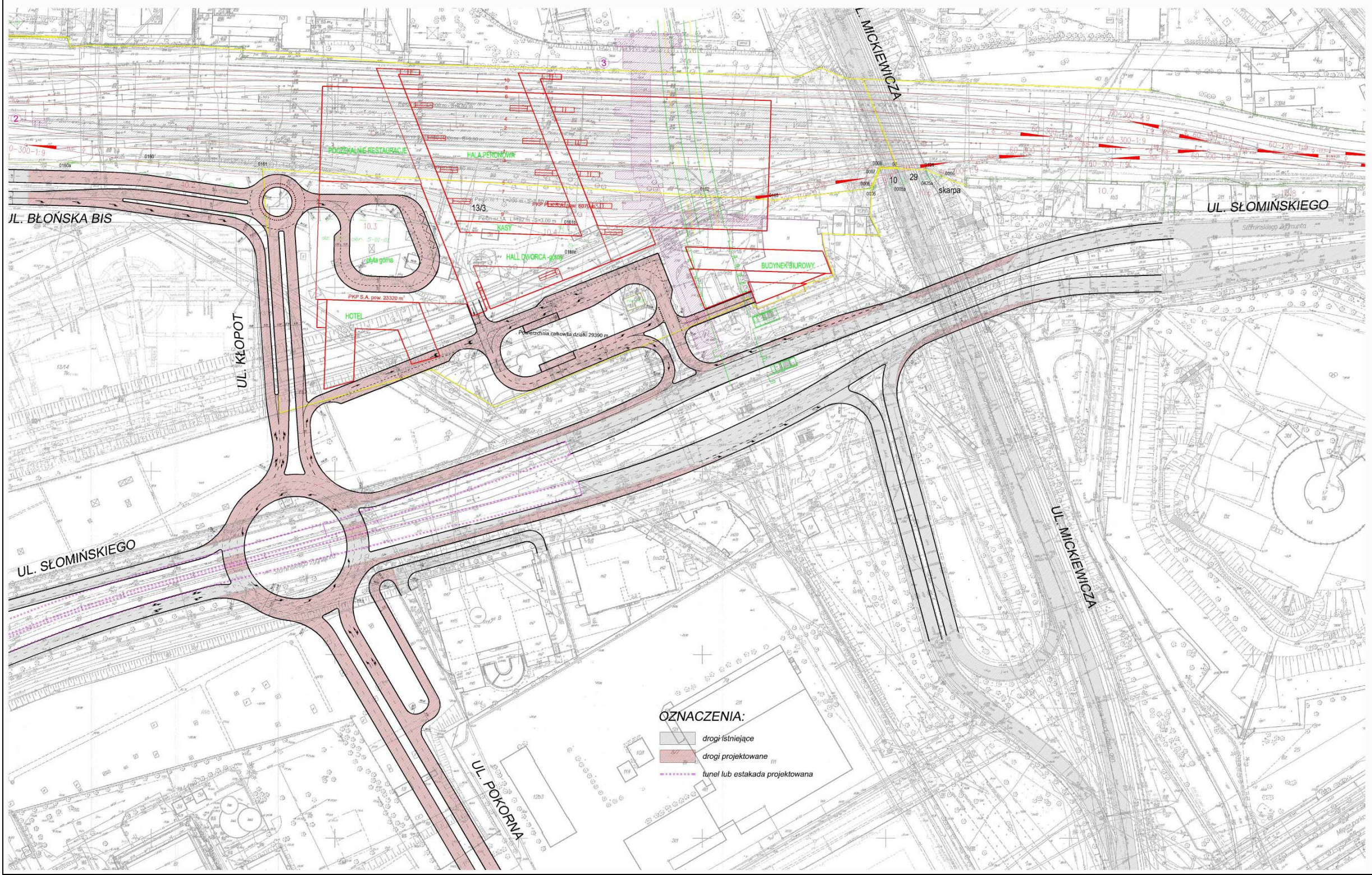
Parkowanie pojazdów przewidziane jest w garażach podziemnych, do których dostęp byłby zapewniony poprzez układ wewnętrznych ulic. Rozwiązanie komunikacyjne wg wariantu drugiego, etapu przejściowego przedstawiono na rys. 10.



Rys. 10. Plan sytuacyjny. Rozwiązanie układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wg BUDPLAN - wariant 2/Etap przejściowy.

W etapie docelowym w stosunku do etapu przejściowego założono:

- budowę wiaduktu/tunelu w ciągu ul. Słomińskiego od Ronda Zgrupowania AK „Radosław” z wyjściem z tunelu za skrzyżowaniem z ul. Kłopot,
- modernizację ulicy Pokornej do przekroju 2x2 pasy ruchu,
- budowę podłączenia ul. Pokornej do ul. Słomińskiego,
- budowę skrzyżowania ul. Słomińskiego, ul. Kłopot oraz ul. Pokornej w postaci ronda trzypasowego,
- dobudowę dodatkowych pasów ruchu na ul. Słomińskiego (po jednym dodatkowym pasie ruchu na każdej jezdni ul. Słomińskiego),
- obsługę obiektów znajdujących się po południowej stronie ul. Słomińskiego poprzez jedno podłączenie ulicy lokalnej do ul. Pokornej w postaci skrzyżowania na tzw. „prawe skrety”. Dostęp do ulicy lokalnej byłby możliwy tylko ze wschodniej jezdni ul. Pokornej.



Rys. 11. Plan sytuacyjny. Rozwiązanie układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wg BUDPLAN - wariant 2/Etap docelowy.

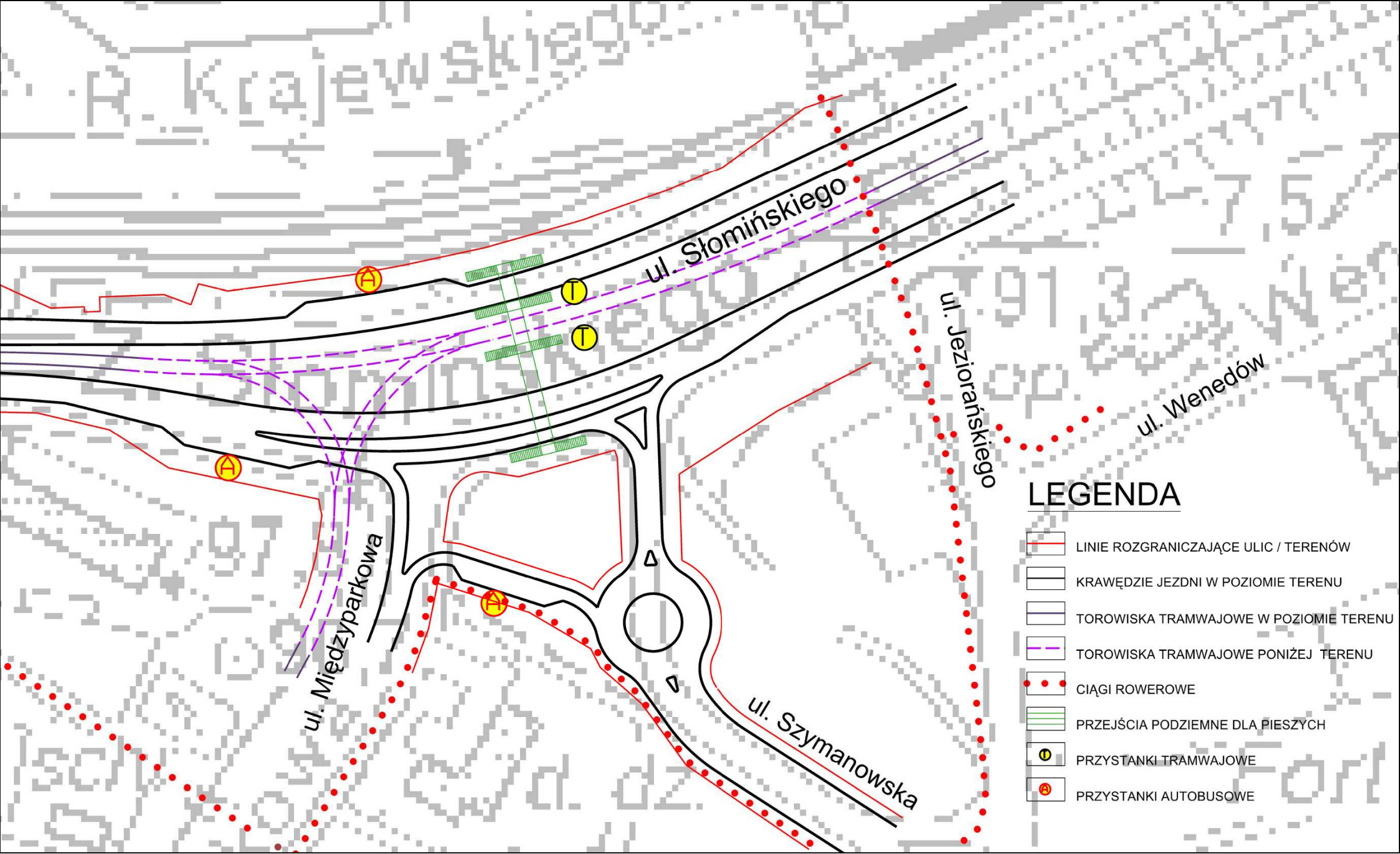
3.5 Studium techniczno – ekonomiczne zachodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej

Oba opracowania – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego i koncepcja rozwiązania układu komunikacyjnego opracowana przez BUDPLAN, swoim zakresem nie obejmują skrzyżowania ul. Międzyparkowej z ul. Słomińskiego. Sposób rozwiązania tego skrzyżowania został zaproponowany w Studium techniczno – ekonomicznym zachodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej, wykonanego przez firmę APIA XXI (na zamówienie Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy).

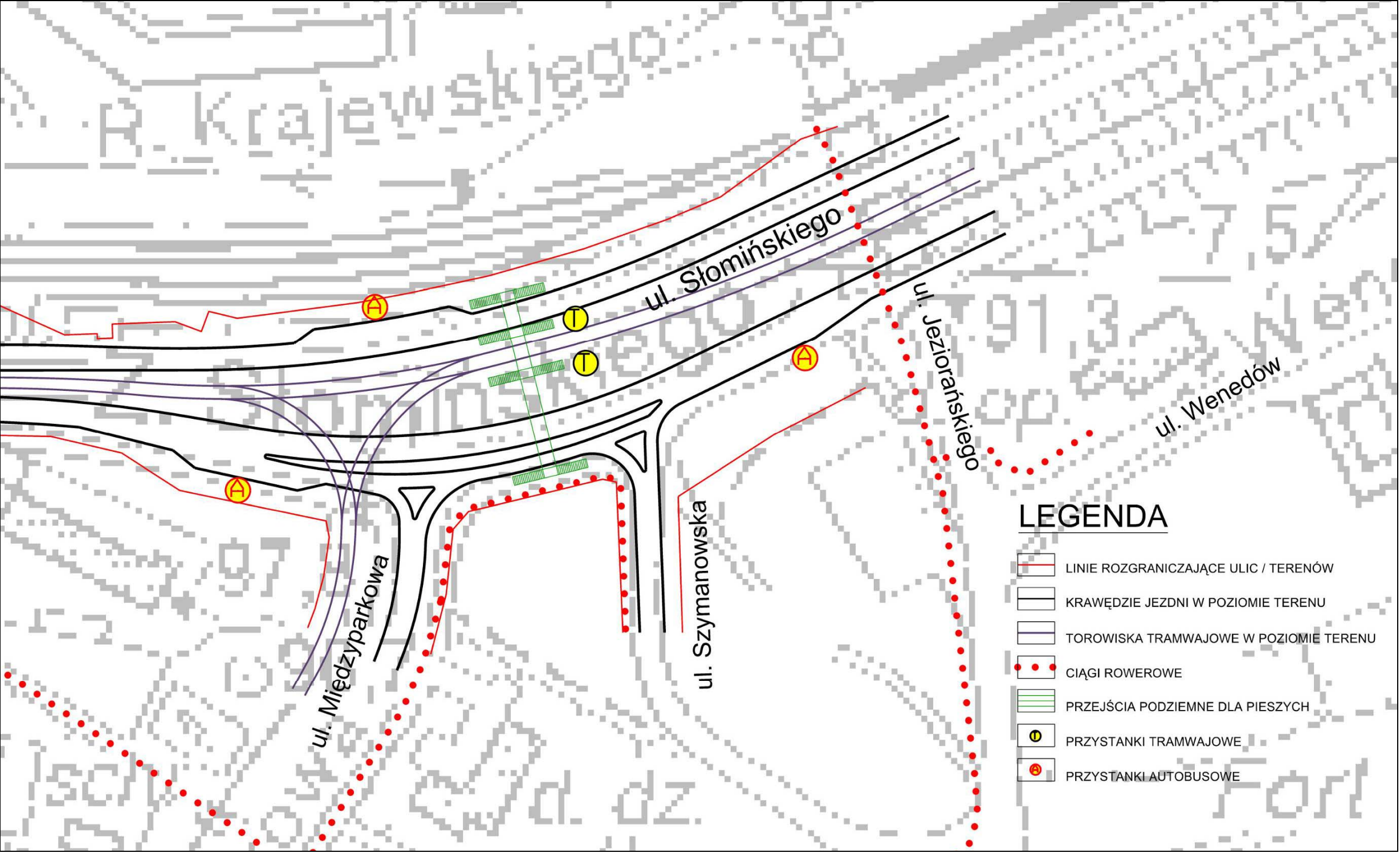
W proponowanym rozwiązaniu ograniczono dostępność z ul. Słomińskiego do ul. Międzyparkowej oraz ul. Szymanowskiej poprzez wprowadzenie jezdni zbiorczej. Takie rozwiązanie zmniejsza liczbę punktów kolizji w rejonie tego skrzyżowania. W ramach tego opracowania zaproponowano także likwidację przejazdów przez pas dzielący ul. Słomińskiego w rejonie skrzyżowania.

W opracowaniu firmy APIA XXI rozważono dwie koncepcje rozwiązania skrzyżowania ul. Międzyparkowej z ul. Słomińskiego:

- w wariantcie pierwszym ul. Międzyparkowa jest podłączona do ul. Słomińskiego tylko jako wylot z tej ulicy. Brak jest bezpośredniego wlotu ul. Międzyparkowej na ul. Słomińskiego; ruch na tej relacji odbywa się poprzez skrzyżowanie w formie ronda na przecięciu ul. Międzyparkowej i ul. Szymanowskiej; ul. Szymanowska podłączona jest do ul. Słomińskiego na zasadzie skrętów w prawo; rozwiązanie wg wariantu pierwszego przedstawiono na rys. 12.
- w wariantcie drugim skrzyżowania ul. Słomińskiego z ulicami: Międzyparkową oraz Szymanowską funkcjonują na zasadzie skrętów w prawo; zjazd z ul. Słomińskiego w ulicę Międzyparkową oraz Szymanowską jest możliwy z jezdni zbiorczej; rozwiązanie wg wariantu drugiego przedstawiono na rys. 13.



Rys. 12. Plan sytuacyjny. Skrzyżowanie ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Apia XXI. Wariant 1.



Rys. 13. Plan sytuacyjny. Skrzyżowanie ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Apia XXI. Wariant 2.

3.6 Rozwiązania dotyczące transportu zbiorowego

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przewidziano przystanki w rejonie skrzyżowania ulic Słomińskiego, Błońskiej-Bis oraz 5 KD-Z. Przystanki tramwajowe znajdują się w miejscu istniejących przystanków, przystanki autobusowe zlokalizowano na wylotach ze skrzyżowania. Do likwidacji przewidziano przystanki tramwajowe na wysokości ul. Bonifraterskiej. Dodatkowo założono brak przystanku autobusowego po południowej stronie jezdni ul. Słomińskiego za istniejącym skrzyżowaniem z ul. Bonifraterską.

Torowisko tramwajowe zlokalizowano w pasie dzielącym ul. Gen. W. Andersa. Przystanki w ciągu ul. Gen. W. Andersa zlokalizowano po północnej stronie ul. Słomińskiego. Na skrzyżowaniu ul. Międzyparkowej z ul. Bonifraterską zlokalizowano naprzeciwko siebie przystanki tramwajowe na wlocie ul. Międzyparkowej. Przystanki autobusowe zlokalizowano na ul. Bonifraterskiej na odcinku od skrzyżowania ul. Bonifraterskiej z ul. Muranowską do ul. Międzyparkowej. Obydwa przystanki wyposażono w zatoki autobusowe.

W przypadku skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Stawki przystanki tramwajowe przewidziano na wlotach na skrzyżowanie, a przystanki autobusowe po zachodniej stronie ul. Stawki. Dodatkowo przewidziano przystanek autobusowy na północnej jezdni ul. Stawki na odcinku pomiędzy ul. Bonifraterską a ul. Gen. W. Andersa. Przystanki autobusowe w rejonie ww. skrzyżowania przewidziano bez wyznaczania zatok autobusowych.

Opracowanie firmy BUDPLAN nie odnosi się do rozwiązań dotyczących transportu zbiorowego, w tym także do lokalizacji przystanków..

W przypadku rozwiązania skrzyżowania ul. Międzyparkowej z ul. Słomińskiego w opracowaniu firmy APIA XXI zaproponowano dwa warianty. W wariantcie pierwszym, w celu zachowania bezkolizyjnego ruchu na jezdniach głównych ul. Słomińskiego założono zagłębienie układu torowego wraz z węzłem rozjazdowym do poziomu -1, co przyjęto jako kontynuację rozwiązania zastosowanego na Moście Gdańskim. W drugim wariantcie zaproponowano pozostawienie rozjazdu w poziomie terenu ale przy zastosowaniu wzbudzonej sygnalizacji świetlnej. Dodatkowo w obu wariantach zaproponowano uzupełnienie węzła rozjazdowego o relację południe-zachód, ze względu na możliwość wykorzystywania torowiska w ul. Międzyparkowej jako trasy zastępczej.

W wariantcie pierwszym zaproponowano zagłębienie przystanków tramwajowych do poziomu -1, ze względu na prowadzenie w tym poziomie torowiska tramwajowego. W przypadku przystanków autobusowych zaproponowano jeden przystanek po północnej stronie jezdni ul. Słomińskiego, na wysokości przystanków autobusowych. Natomiast przystanek autobusowy po południowej stronie jezdni zaproponowano przy zjeździe na jezdnię zbiorczą. Dodatkowo zlokalizowano jeden przystanek autobusowy na łączniku ul. Międzyparkowej z ul. Szymanowską. Wszystkie przystanki autobusowe wyposażono w zatoki.

W wariantcie drugim przystanki tramwajowe usytuowano w tym samym miejscu jak w wariantcie pierwszym, ale w poziomie terenu. Oprócz dwóch przystanków autobusowych na ul. Słomińskiego przewidziano dodatkowy przystanek na włączeniu ulicy zbiorczej w ul. Słomińskiego.

3.7 Rozwiązania komunikacji pieszej i rowerowej

Wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przewidziano rozbudowę systemu dróg rowerowych. Zachowano istniejącą drogę rowerową wzdłuż południowej jezdni ul. Słomińskiego, przewidziano realizację drogi rowerowej po zachodniej stronie jezdni ul. Gen. W. Andersa. Na skrzyżowaniu ul. Gen. W. Andersa założono rozjazd tras rowerowych. Jedna z nich prowadzi ulicą 29 KD-D oraz ul. Stawki w stronę Al. Jana Pawła II, druga odchodziłaby w stronę ul. Międzyparkowej i włączała się w istniejące pasy dla rowerów wzdłuż ulic Międzyparkowej i Bonifraterskiej. Założono przedłużenie trasy rowerowej na południe wzdłuż ul. Bonifraterskiej. Przebieg dróg rowerowych wg miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pokazano na rys. 14.

Za wadę rozwiązania wg projektu mpzp należy uznać brak drogi rowerowej wzdłuż ulicy 5 KD-Z jako łącznika drogi rowerowej wzdłuż ulicy Słomińskiego z drogą rowerową wzdłuż ul. Gen. W. Andersa. Założono jedynie połączenie ww. ciągów na wysokości skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Gen. W. Andersa. Jednak ulica Gen. W. Andersa znajduje się w poziomie +1 i pokonanie różnicy wysokości będzie stanowić utrudnienie dla rowerzystów. Inną wadą jest brak kontynuacji drogi rowerowej wzdłuż ul. Słomińskiego na wschód od ul. Gen. W. Andersa.

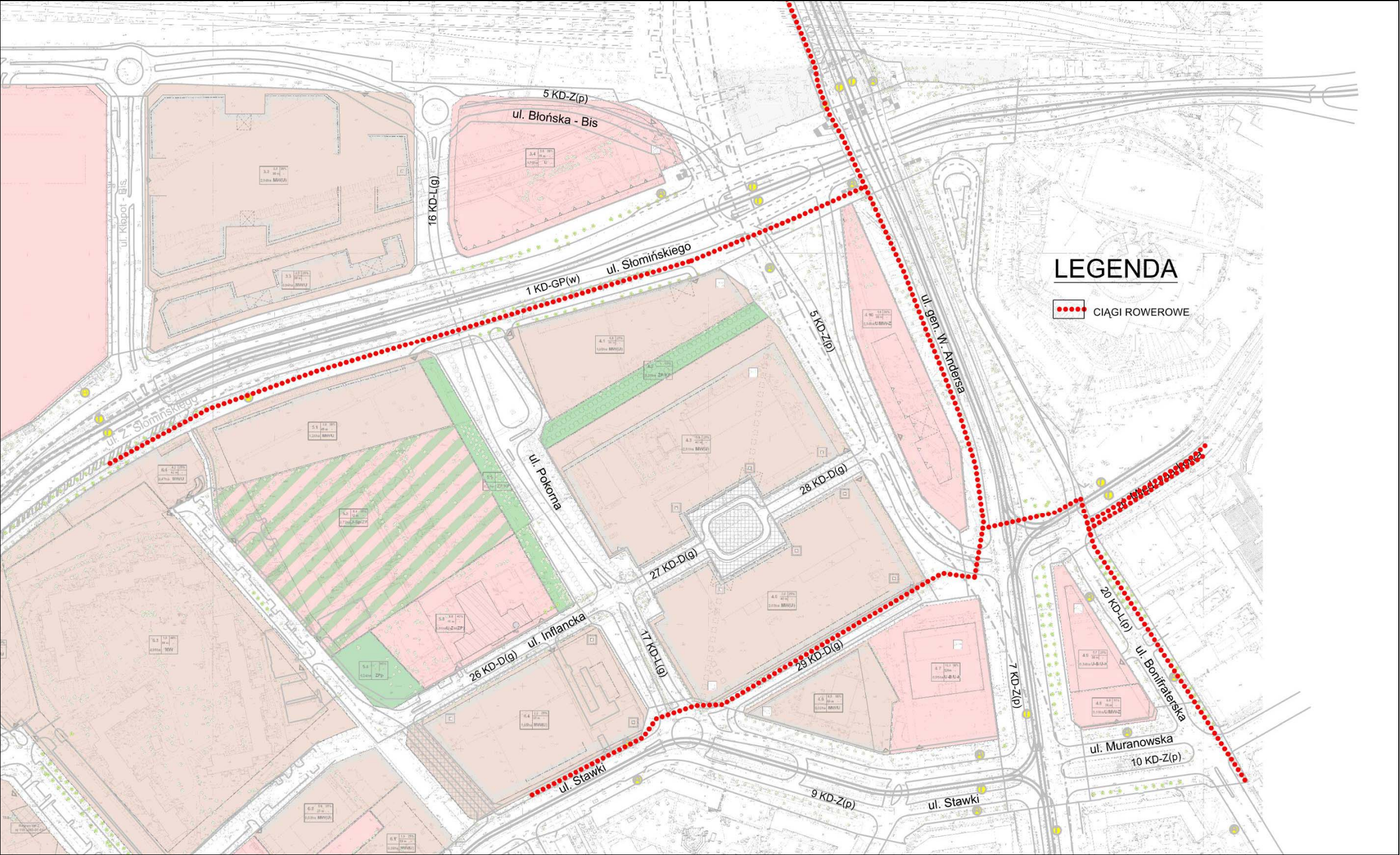
Opracowanie firmy BUDPLAN nie odnosi się do rozwiązań dotyczących komunikacji rowerowej.

W opracowaniu wykonanym przez firmę APIA XXI zaproponowano przebieg dróg rowerowych wzdłuż południowej jezdni ul. Słomińskiego na wschód od wiaduktu ulicy Gen. W. Andersa z odejściem od ul. Słomińskiego i przebiegiem wzdłuż istniejącego ciągu pieszego i połączeniem z ciągiem rowerowym wzdłuż ul. Międzyparkowej. W zależności od przyjętego wariantu zaproponowano dwa warianty przebiegu na odcinku od ul. Międzyparkowej do ul. Szymanowskiej. W wariantcie pierwszym ciąg rowerowy będzie wzdłuż jednokierunkowej ulicy łącznikowej a następnie wzdłuż ulicy Szymanowskiej do skrzyżowania z ul. Jeziorańskiego. W wariantcie tym przewidziano drogi rowerowe wzdłuż ulicy Jeziorańskiego oraz ulicy Wenedów. W wariantcie drugim na odcinku pomiędzy ul. Międzyparkową a Szymanowską droga rowerowa jest zlokalizowana wzdłuż ulicy zbierająco-rozprowadzającej leżącej w ciągu ulicy Słomińskiego i z dalszym przebiegiem wzdłuż ulicy Szymanowskiej, Jeziorańskiego oraz Wenedów, podobnie jak w wariantcie pierwszym. Przebieg dróg rowerowych wg opracowania firmy APIA XXI przedstawiono na rys. 15 oraz rys. 16.

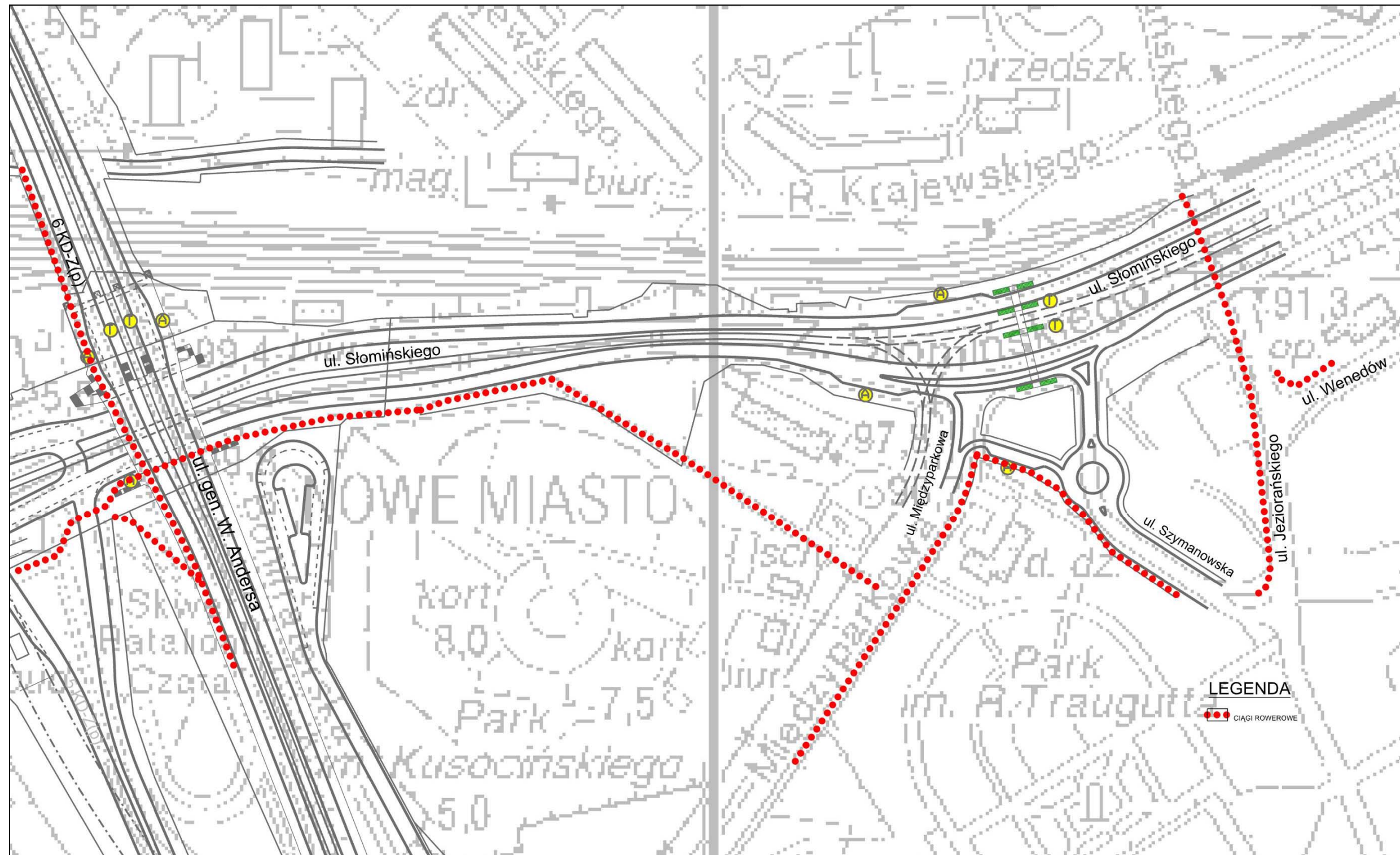
W przypadku ciągów pieszych opracowanie firmy BUDPLAN ogranicza się jedynie do zaznaczenia ciągów pieszych po północnej stronie północnej jezdni ulicy Słomińskiego na odcinku od proponowanego wjazdu na obszar dworca do skrzyżowania z ulicą Pokorną.

W projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zasygnalizowano przebieg nowych ciągów pieszych w poprzek działek 3.2 MW (U) oraz 4.3 MW(U) i 4.5 MW(U). Jednakże ze względu na realizowane obiekty (działki 4.3 oraz 4.5) takie przebiegi ciągów pieszych są wątpliwe.

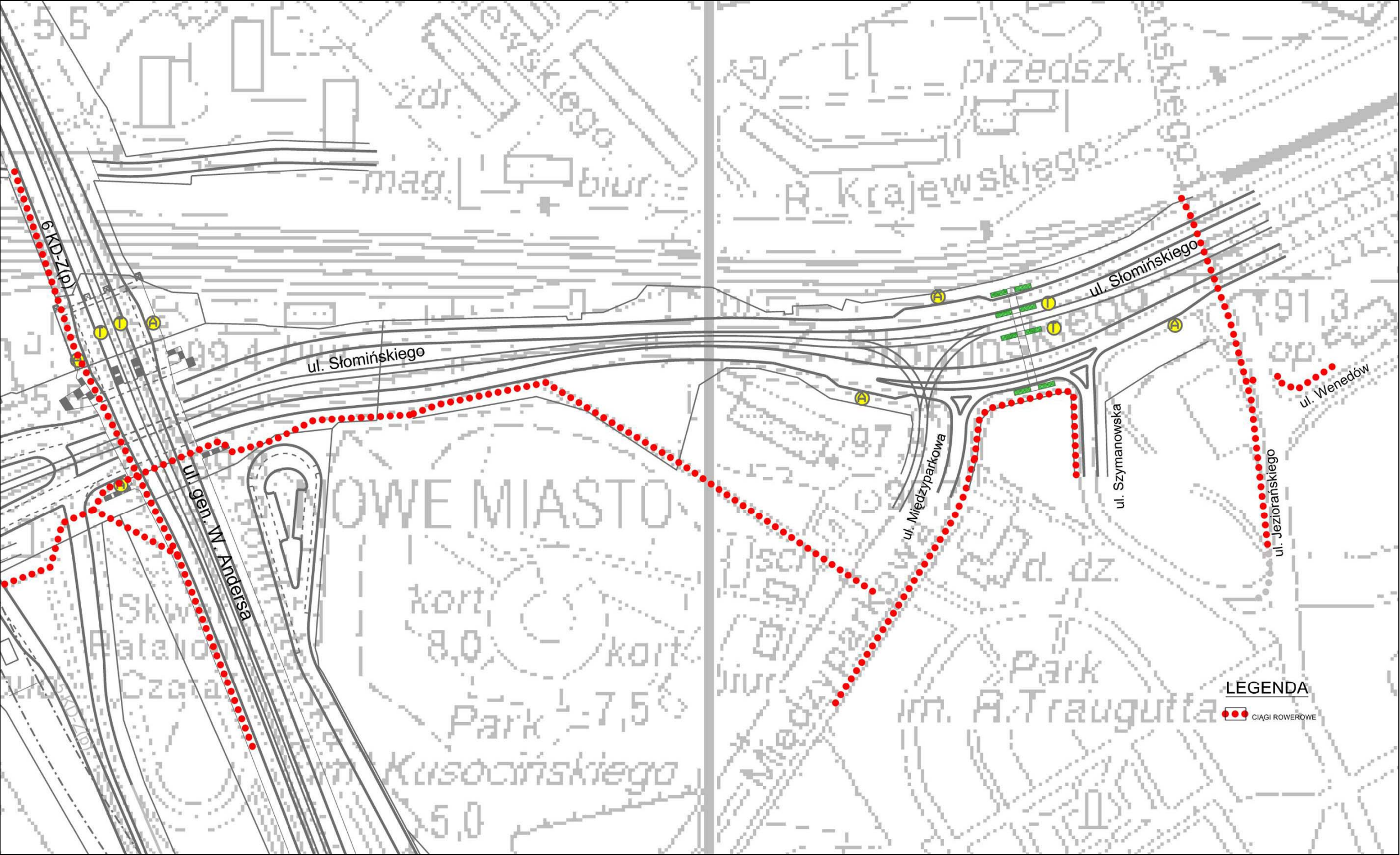
Opracowanie firmy APIA zakłada rozwiązanie przejść dla pieszych przez ul. Słomińskiego w rejonie skrzyżowania z ul. Międzyparkową. Przejścia te rozwiązano jako przejścia podziemne z wyjściami na przystanki tramwajowe w pasie dzielącym w ul. Słomińskiego. W przypadku wariantu pierwszego, w którym torowisko na wysokości skrzyżowania znajduje się w poziomie -1 zakłada się, że przejście dla pieszych będzie się znajdować w poziomie -2!.



Rys. 14. Plan sytuacyjny. System dróg rowerowych wg projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.



Rys. 15. Plan sytuacyjny. System dróg rowerowych wg opracowania Apia XXI. Wariant 1.



Rys. 16. Plan sytuacyjny. System dróg rowerowych wg opracowania Apia XXI. Wariant 2.

3.8 Powiązania komunikacyjne

Poniżej scharakteryzowano powiązania komunikacyjne zakładane w projekcie miejscowego planie zagospodarowania przestrzennego oraz w koncepcji przedstawionej przez firmę BUDPLAN.

W przypadku projektu mpzp zakłada się:

- Dostęp do rejonu Dw. Gdańskiego z ul. Słomińskiego poprzez skrzyżowanie ul. Kłopot a następnie przez ciąg ul. Błońskiej – Bis lub poprzez skrzyżowanie z ul. Błońską – Bis na wysokości Dw. Gdańskiego. Skrzyżowanie ul. Błońskiej – Bis z ul. Słomińskiego umożliwia dostęp do obszaru Dw. Gdańskiego zarówno z północnej, jak i południowej jezdni ul. Słomińskiego.
- Realizacja ulicy 5 KD-Z w miejsce istniejącej ul. Dawidowskiego oraz umożliwienie dostępu do terenu Dw. Gdańskiego z południowej jezdni ul. Słomińskiego powoduje możliwość realizacji wszystkich połączeń z ul. 5 KD-Z, zarówno w stronę Mostu Gdańskiego, ronda „Radosław” jak i terenu Dw. Gdańskiego.
- Realizacja ulicy 5 KD-Z umożliwia połączenie Obwodnicy Śródmiejskiej z ciągiem o przebiegu promienistym od centrum miasta – ul. Gen. W. Andersa. Skrzyżowania ul. Słomińskiego z ulicą 5 KD-Z oraz ulicy 5 KD-Z z ulicą Gen. W. Andersa dają możliwość zjazdu z ulicy Słomińskiego (zarówno z jezdni północnej jak i południowej) w stronę Centrum oraz w stronę Żoliborza. Dzięki ww. skrzyżowaniom możliwe są połączenia w kierunku przeciwnym – od strony Żoliborza oraz Centrum w kierunku Mostu Gdańskiego oraz ronda „Radosław”.
- Realizacja ulicy Błońskiej – Bis oraz skrzyżowanie z ul. Słomińskiego powoduje, że ulica Bońska - bis może być znacząco obciążona ruchem niezwiązanym z obszarem Dw. Gdańskiego.
- Realizacja skrzyżowania ul. Błońskiej – Bis, ul. Słomińskiego oraz ulicy 5 KD-Z wywołuje konieczność zastosowania sygnalizacji świetlnej, co ogranicza przepustowość ciągu ul. Słomińskiego. Stoi to w sprzeczności z wprowadzaną zasadą udrażniania tego ciągu poprzez planowaną budowę tunelu pod rondem „Radosław” i oddanych do użytku estakad nad rondem Starzyńskiego. Koniec tunelu znajduje się w odległości ok. 290m od zjazdu w ulicę 5 KD-Z oraz w odległości ok. 360m od skrzyżowania w lewo.
- Realizacja połączenia ul. Gen. W. Andersa z ul. Międzyparkową daje możliwość zjazdu z ul. Gen. W. Andersa w ul. Międzyparkową, a poprzez nią w ciąg ul. Słomińskiego. Stanowi to alternatywę w stosunku do połączenia ul. Gen. W. Andersa z ulicą 5 KD-Z.
- Przedłużenie ul. Międzyparkowej do ul. Gen. W. Andersa wywołuje bliskość skrzyżowań ul. Międzyparkowej z ul. Bonifraterską oraz ul. Gen. W. Andersa. W związku z tym szczegółowej analizie wymaga możliwość dopuszczenia wszystkich relacji ruchu na ww. skrzyżowaniach.
- Budowa tunelu w ciągu ul. Pokornej pod ul. Słomińskiego umożliwia połączenie ul. Stawki z ul. Błońską-Bis. Połączenie ul. Inflanckiej z ul. Pokorną poprawia obsługę terenów znajdujących się pomiędzy ul. Stawki i ul. Słomińskiego z obszarem znajdującym się pomiędzy ul. Słomińskiego a torami kolejowymi, w tym terenem Dw. Gdańskiego.

Realizacja założeń komunikacyjnych w obszarze Dw. Gdańskiego wg opracowania firmy BUDPLAN zmienia w sposób zdecydowany dostępność do rejonu Dw. Gdańskiego:

- Wg wariantu pierwszego bezpośredni dojazd do Dw. Gdańskiego możliwy byłby tylko z północnej jezdni ul. Słomińskiego, poprzez zjazd w ulicę wewnętrzną lub poprzez ulicę Kłopot. Dojazd z jezdni południowej byłby możliwy poprzez wykorzystanie przejazdu znajdującego się po wschodniej stronie istniejącego skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Bonifraterską. Wyjazd z obszaru dworca możliwy byłby poprzez ulicę Kłopot, z możliwością jazdy tylko w kierunku ronda „Radosław”, poprzez ulicę Błońską Bis prowadzącą w kierunku CH Arkadia lub poprzez podłączenie ulicy wewnętrznej do ul. Słomińskiego, gdzie możliwa jest, oprócz jazdy w kierunku zachodnim, jazda w kierunku wschodnim – do Mostu Gdańskiego, lub włączenie się w istniejącą ulicę Dawidowskiego i ul. Gen. W. Andersa w kierunku Śródmieścia;
- Brak odcinka ulicy Błońskiej – Bis na obszarze Dw. Gdańskiego powoduje eliminację ruchu nie związanego z dworcem na jego terenie, co jest korzystne z punktu widzenia obsługi tego rejonu;
- Pozostawienie ulicy Dawidowskiego w jej obecnym przebiegu i podłączenie na zasadzie skrzyżowań w prawo z ulicami Słomińskiego i Gen. W. Andersa umożliwia zjazd z jezdni południowej ul. Słomińskiego tylko w kierunku Śródmieścia. Zjazd z ul. Gen. W. Andersa możliwy jest tylko od strony Żoliborza. Skręt w prawo umożliwia jazdę w kierunku Mostu Gdańskiego, a dzięki przejazdowi możliwa jest jazda w kierunku ronda „Radosław”;
- Budowa tunelu/estakady w ciągu ul. Słomińskiego i lokalizacja skrzyżowania (ronda) ul. Słomińskiego i ul. Kłopot umożliwia połączenie ul. Stawki z ul. Błońską-Bis.

Realizacja założeń komunikacyjnych w obszarze Dw. Gdańskiego wg drugiego wariantu opracowania firmy BUDPLAN w stosunku do wariantu pierwszego wprowadza następujące zmiany:

- Oddziela ruch pasażerów odjeżdżających z dworca od pasażerów przyjeżdżających.
- Obsługa pasażerów odjeżdżających na poziomie +1. Dojazd do poziomu +1 zapewniony poprzez podłączenie ul. Kłopot do ul. Słomińskiego w postaci skrzyżowania na tzw. „prawe skrety” (wg etapu pierwszego). Wyjazd pojazdów ze strefy obsługującej pasażerów odjeżdżających w kierunku ronda „Radosław” zapewniony na skrócie w prawo (połączenie ul. Kłopot z ul. Słomińskiego) lub poprzez ulicę Błońską Bis oraz Kłopot bis i skrzyżowanie z ul. Słomińskiego. Skrzyżowanie to obsługuje wszystkie relacje ruchu;
- Obsługa pasażerów przyjeżdżających na poziomie 0. Bezpośredni dojazd do tej strefy zapewniony tylko z północnej jezdni ul. Słomińskiego, poprzez ulicę wewnętrzną lub ulicę Kłopot. Wyjazd ze strefy tylko poprzez podłączenie ulicy wewnętrznej z ulicą Słomińskiego. Podobnie jak w wariantie pierwszym możliwy byłby wybór obu kierunków ruchu na wlocie ulicy wewnętrznej. Niemożliwe byłoby wykorzystanie ul. Kłopot, gdyż ulica wewnętrzna łącząca ulicę Kłopot z obszarem obsługi pasażerów przyjeżdżających byłaby ulicą jednokierunkową.

Realizacja etapu docelowego wg wariantu drugiego stosunku do etapu przejściowego oznacza:

- Udrożnienie ciągu ul. Słomińskiego dzięki budowie estakady w ciągu ul. Słomińskiego nad ciągiem ul. Kłopot – Pokorna oraz dobudowę dodatkowych pasów ruchu wzdłuż ul. Słomińskiego. Dodatkowo na udrożnienie ciągu Słomińskiego wpływa zamknięcie możliwości skrętu w lewo z ulicy wewnętrznej obsługującej Dworzec Gdański. Jednak koniec estakady znajduje się w odległości ok. 140m od zjazdu w ulicę Dawidowskiego oraz w odległości ok. 360m od przejazdu (zawrotki) w ciągu ul. Słomińskiego.
- Budowa skrzyżowania ul. Słomińskiego i ul. Kłopot w formie ronda umożliwia wyjazd z obszaru dworca w kierunku Mostu Gdańskiego a także w kierunku Śródmieścia poprzez połączenie z ulicą Pokorną lub poprzez ulicę Dawidowskiego oraz Gen. W. Andersa.
- Podłączenie ul. Pokornej do ul. Słomińskiego umożliwia połączenie ul. Stawki z ul. Błońską-Bis. Poprzez to połączenie możliwy jest dostęp ze Śródmieścia w stronę ronda „Radosław” (ruch prowadzonych z wykorzystaniem ul. Gen. W. Andersa i Bonifraterskiej

Należy podkreślić, że realizacja ul. Kłopot zgodnie z wariantem drugim będzie wymagać prowadzenia niwelety ulicy o dość dużym pochyleniu.

4 PROPOZYCJE ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH

Analizę rozwiązania systemu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego wykonano dwuetapowo. W pierwszym etapie analizie poddano rozwiązanie zgodne z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w połączeniu z wynikami opracowania „*Studium techniczno – ekonomicznego zachodniego odcinka Obwodnicy Śródmiejskiej*” (rozwiązanie w rejonie skrzyżowania ul. Słomińskiego i Międzyparkowej). Wykonano prognozy ruchu dla szczytu popołudniowego i na tej podstawie zbudowano model mikrosymulacji ruchu. Uzyskane wyniki stworzyły podstawę do sformułowania wniosków do dalszych analiz. Wnioski te połączone z analizą koncepcji komunikacyjnej rejonu Dworca Gdańskiego opracowanej na zlecenie PKP S.A. doprowadziły do sformułowania propozycji autorskiego rozwiązania systemu komunikacyjnego, dla którego ponownie wykonano prognozy oraz mikrosymulację ruchu.

4.1 MPZP

Dla założeń przyjętych w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przygotowano prognostyczny model ruchu. Jako podstawę wykorzystano model ruchu opracowany i skalibrowany na podstawie Warszawskich Badań Ruchu 2005. W modelu tym oprócz założeń wynikających z projektu planu miejscowego i założenia zgodnych ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy wykorzystano materiały dotyczące zachodzących zmianach w zagospodarowaniu przestrzennym przekazane przez Zamawiającego na potrzeby opracowania. Do obliczeń zastosowano system komputerowy VISUM. Macierze ruchu drogowego policzono dla godziny szczytu popołudniowego.

Tabl. 7. Założenia programowe do rozwiązania komunikacyjnego otoczenia Dw. Gdańskiego.

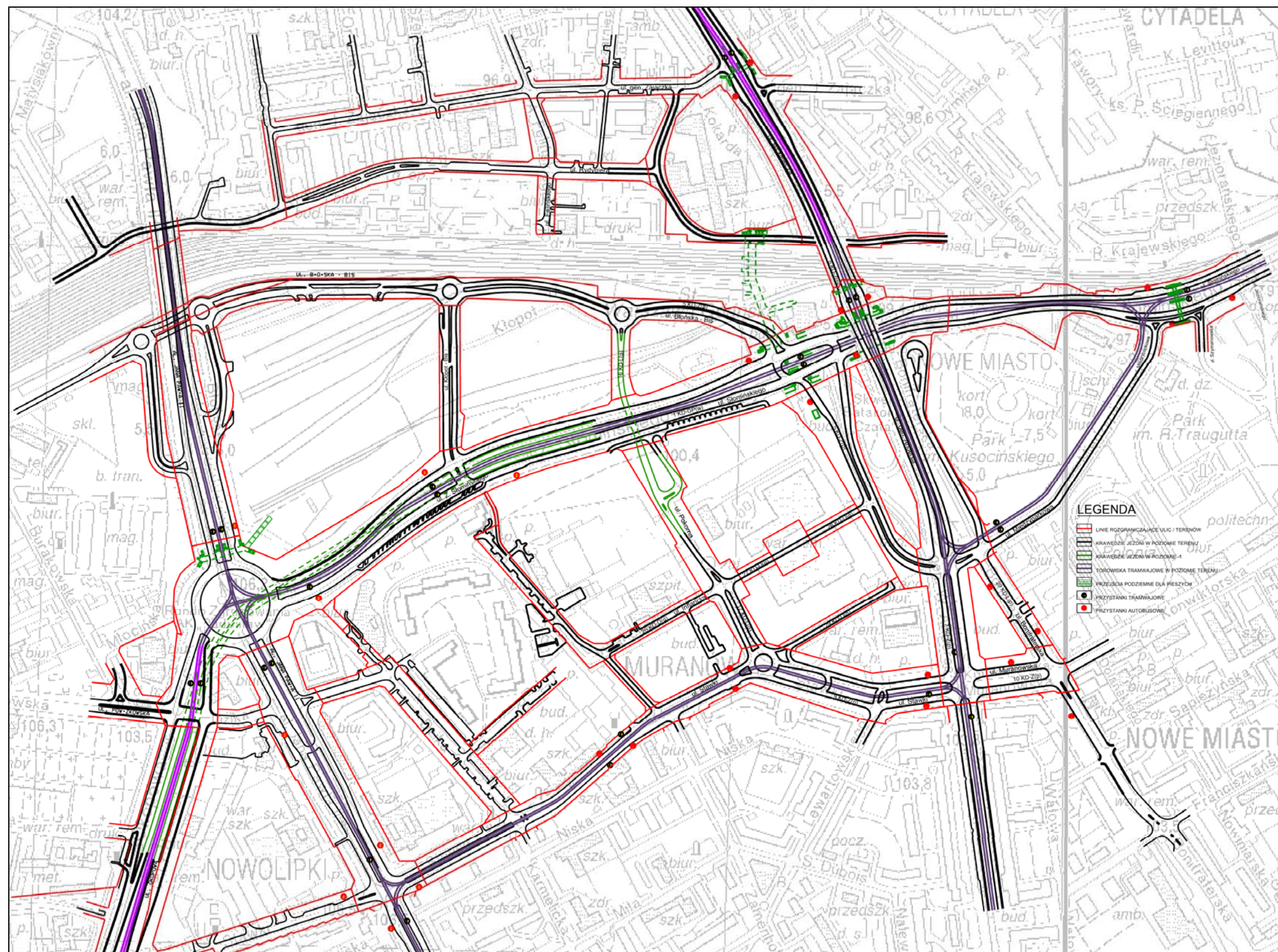
Oznaczenie jednostki terenowej	Wskaźnik intensywności zabudowy „i”	Maksymalna wysokość zabudowy [m]	Minimalna wysokość zabudowy [m]	Powierzchnia terenu [ha]
3.2 MW(U)	2,5	30	-	2,94
3.3 MW/U	3,5	30	-	0,94
3.4 U	2,5	35	-	1,76
3.5 KKp(U)	3,5	30	-	0,38
3.6 KK	1,5	12	-	0,10
4.1 MW(U)	6,9	58	-	1,05
4.2 ZP/KP	-	-	-	0,35
4.3 MW(U)	3,8	40	-	2,51
4.4 MW(U)	2,2	25	-	1,65
4.5 MW(U)	3,8	40	-	2,03
4.6 MW/U	5,2	60	-	0,60
4.7 U-B/U-H	12,1	120	-	0,95
4.8 U/MW-Z	6,8	26	0	0,19
4.9 U-B/U-H	5,7	30	-	0,34
4.10 U/MW-Z	1,9	30	-	0,94
5.1 MW/U	3,8	45	-	1,26
5.2 U-Sp/ZP	0,4	12	-	2,72
5.3 U-Zs(ZP)	0,8	11	-	1,01
5.4 ZPp	-	-	-	0,24

Dodatkowo dla obszarów zlokalizowanych wokół dworca – jednostki terenowe 3.4 oraz 3.5 uwzględniono dane zawarte w opracowaniu firmy BUDPLAN. Koncepcja ta zakłada realizację na ww. terenie:

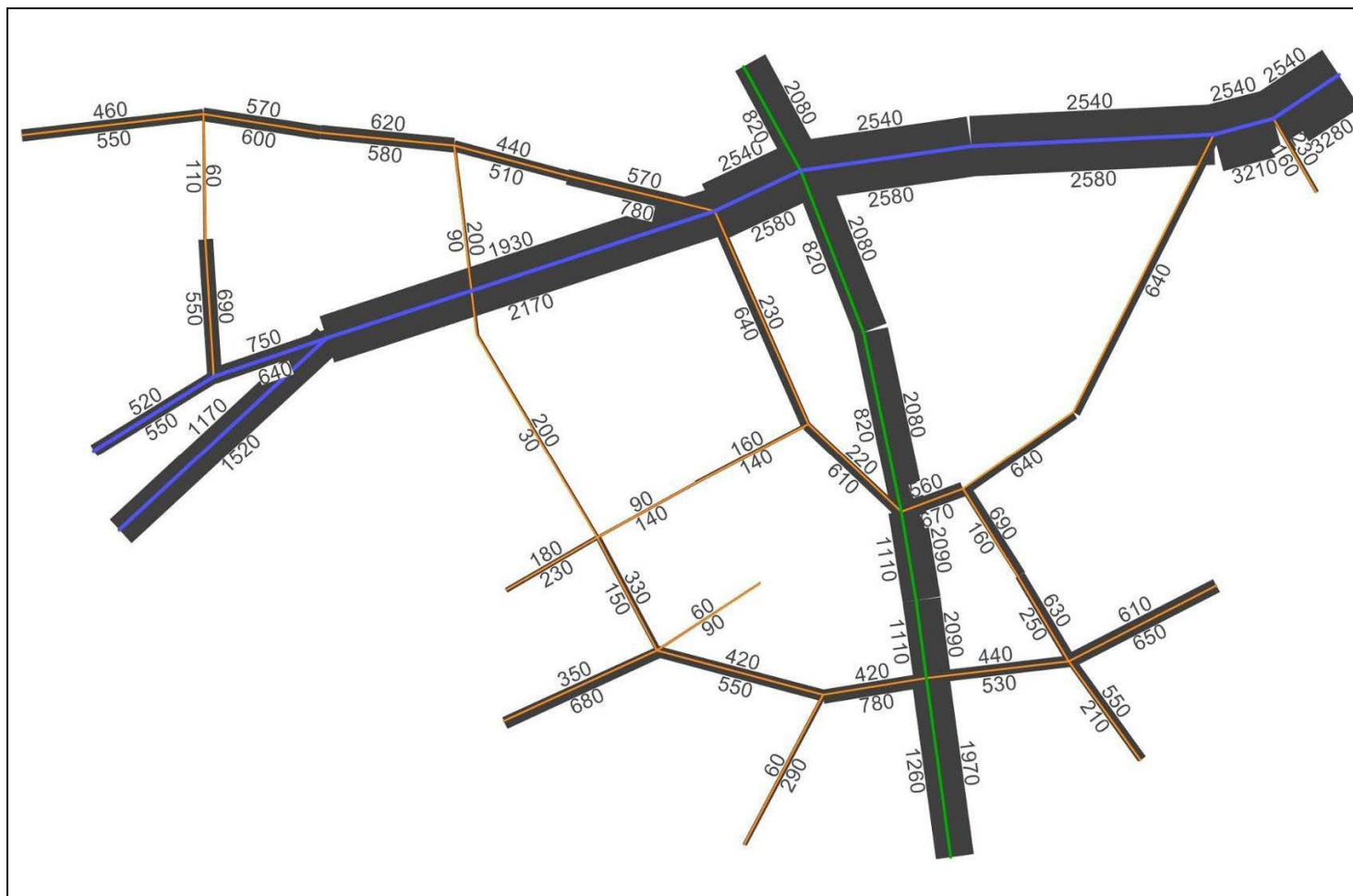
- budynku hotelowego o powierzchni zabudowy $1\,870\text{m}^2$, powierzchni użytkowej $20\,000\text{m}^2$ oraz kubaturze $79\,000\text{m}^3$;
- budynku biurowego z zespołem konferencyjnym o powierzchni zabudowy $1\,770\text{m}^2$, powierzchni użytkowej $24\,800\text{m}^2$ oraz kubaturze $115\,000\text{m}^3$;
- nowego budynku dworca kolejowego.

Układ drogowy według założeń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pokazano na rys. 17.

Mapę z rozkładem prognozowanych natężeń ruchu dla założeń zgodnych z projektem miejscowego planu pokazano na rys. 18.



Rys. 17. Układ drogowy poddawany analizie ruchowej - wariant zgodny z projektem MPZP.



Rys. 18. Prognozy natężeń ruchu dla założeń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – rok docelowy, godzina szczytu popołudniowego.

Na podstawie wykonanych prognoz ruchu (wariant zgodny z MPZP) należy oczekiwać natężeń ruchu (w pojazdach/godzinę/przekrój) na poziomie:

- na ulicy Słomińskiego w tunelu pod Rondem Zgrupowania AK „Radosław” – 2 690 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Słomińskiego na zachód od skrzyżowania z ul. Błońską Bis – 4 100 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Słomińskiego na wschód od skrzyżowania z ul. Błońską Bis – 5 120 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Błońskiej Bis na północ od skrzyżowania z ul. Słomińskiego – 1 350 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Pokornej na wysokości ul. Słomińskiego – 230 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Pokornej na wlocie na skrzyżowanie z ul. Stawki – 480 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy 5 KD-Z na wlocie na skrzyżowanie z ul. Słomińskiego – 870 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Gen. W. Andersa na północnym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Międzyparkową – 2 900 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Gen. W. Andersa na północnym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Stawki – 3 200 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Gen. W. Andersa na południowym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Stawki – 3 230 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Międzyparkowej na wschód od skrzyżowania z ul. Bonifraterską – 640 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Międzyparkowej na wlocie na skrzyżowanie z ul. Gen. W. Andersa – 1 230 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Bonifraterskiej na północnym wlocie na skrzyżowanie z ul. Muranowską – 880 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Bonifraterskiej na południowym wlocie na skrzyżowanie z ul. Muranowską – 760 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Stawki na zachodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Pokorną – 1 030 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Stawki na zachodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Gen. W. Andersa – 1 200 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Muranowskiej na wschodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Gen. W. Andersa – 970 poj/godzinę/przekrój;
- na ulicy Konwiktorskiej na wschodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Bonifraterską – 1 260 poj/godzinę/przekrój.

Prognozy ruchu wykorzystano do zbudowania modelu mikrosymulacji ruchu. Zastosowano program Vissim niemieckiej firmy PTV. Jako podstawę analizy przyjęto godzinę szczytu popołudniowego pomiędzy godz. 16:00 a 17:00. Na podstawie wyników WBR 2005 uznano, że okres ten będzie odpowiadać największemu obciążeniu układu komunikacyjnego ruchem drogowym.

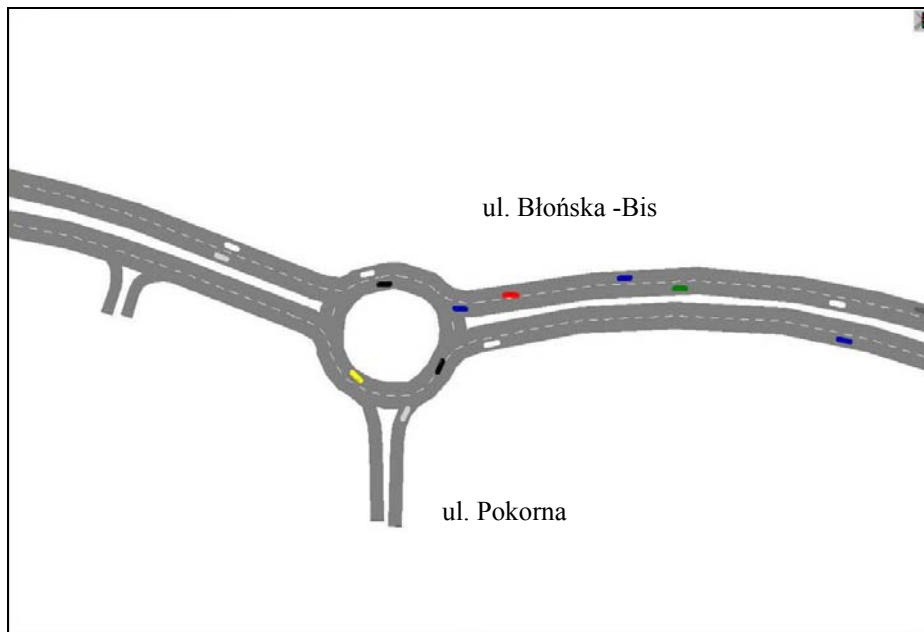
Na potrzeby symulacji ruchu zbudowano model sieci transportowej, złożonej z odcinków z przypisanymi atrybutami (związanymi ze standardem technicznym i przyjętą organizacją ruchu). Pozwoliło to na odwzorowanie:

- układu drogowego z zachowaniem rzeczywistych szerokości ulic i odległości między skrzyżowaniami (zjazdami),
- organizacji ruchu z liczbą pasów ruchu i układem wszystkich relacji skrętnych,
- sterowania ruchem (z programami sygnalizacji),
- przebiegu linii transportu zbiorowego wraz z układem przystanków,
- usytuowania przejść dla pieszych,

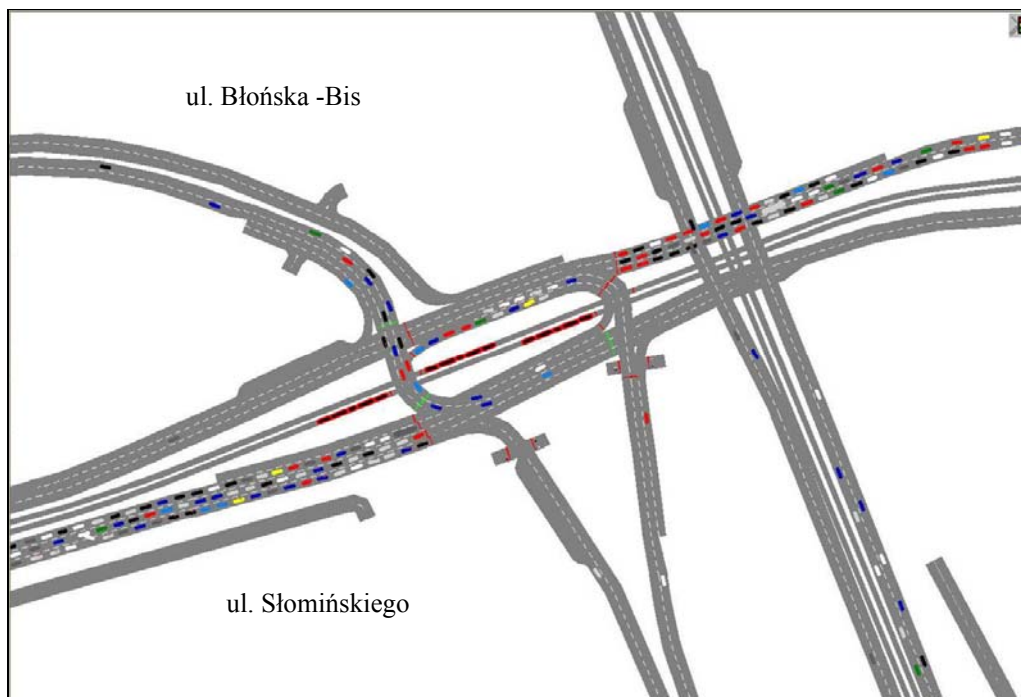
Wyniki mikrosymulacji dla wariantu zgodnego z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (odczyt ruchu po przekroczeniu 30 minuty symulacji, tj. w warunkach pełnego nasycenia ruchem) przedstawiono na rys. 19 – rys. 27.



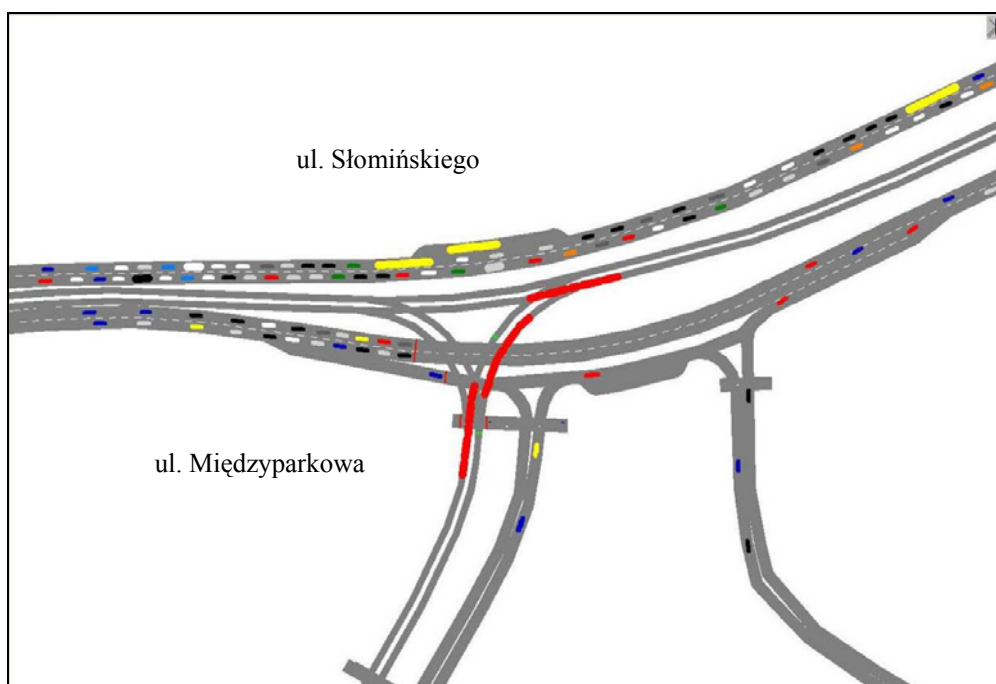
Rys. 19. Obraz ruchu w obszarze analizy. Wariant MPZP.



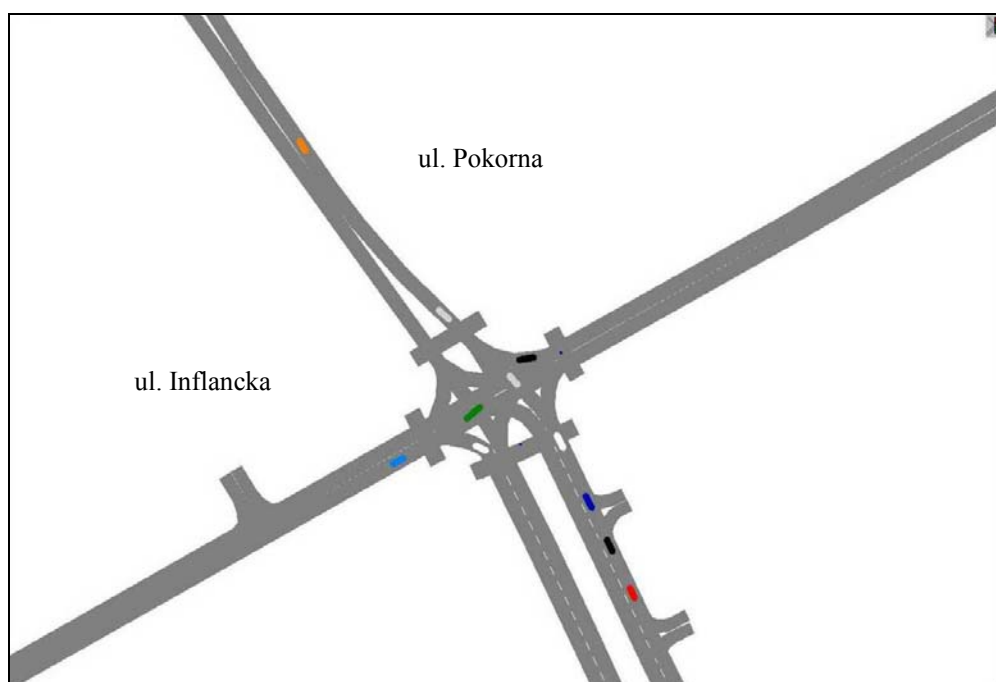
Rys. 20. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Błomską - Bis. Wariant MPZP.



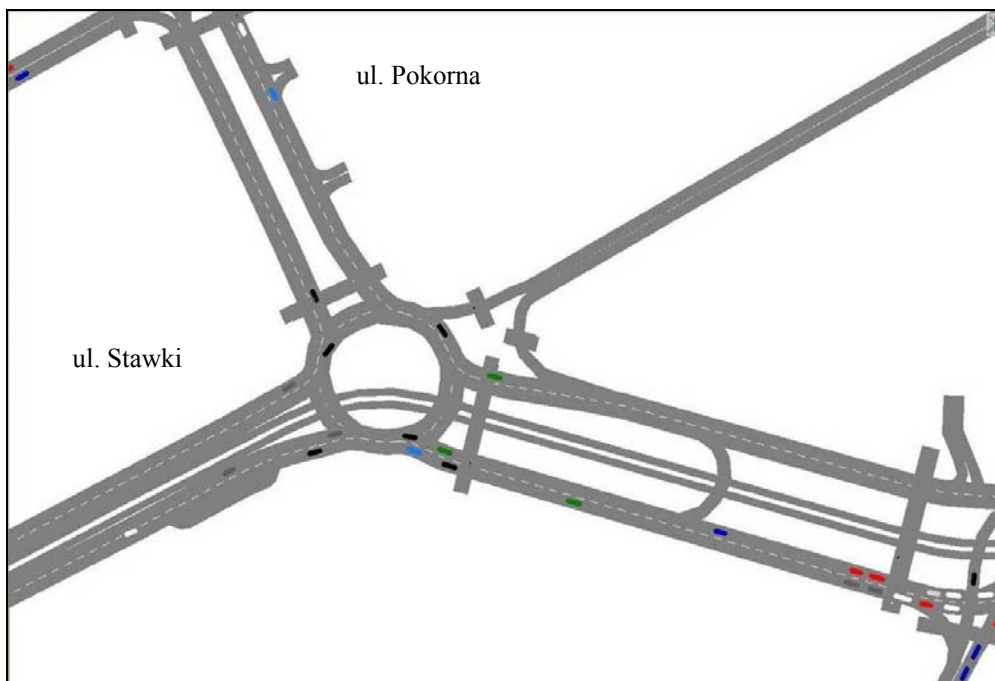
Rys. 21. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Błomskiej - Bis z ul. Słomińskiego. Wariant MPZP.



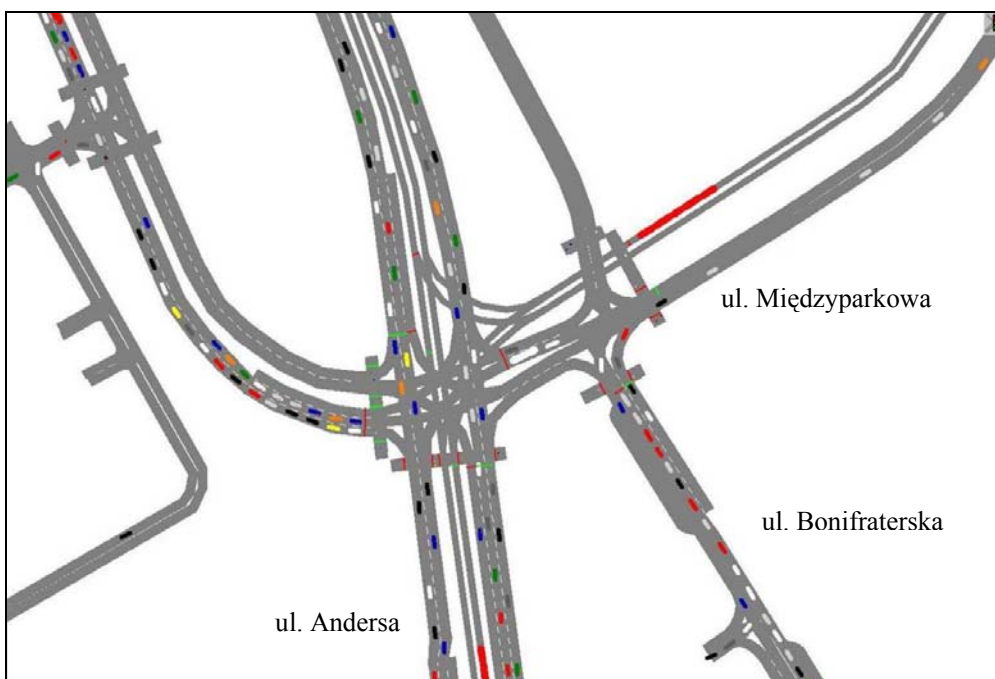
Rys. 22. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Wariant MPZP.



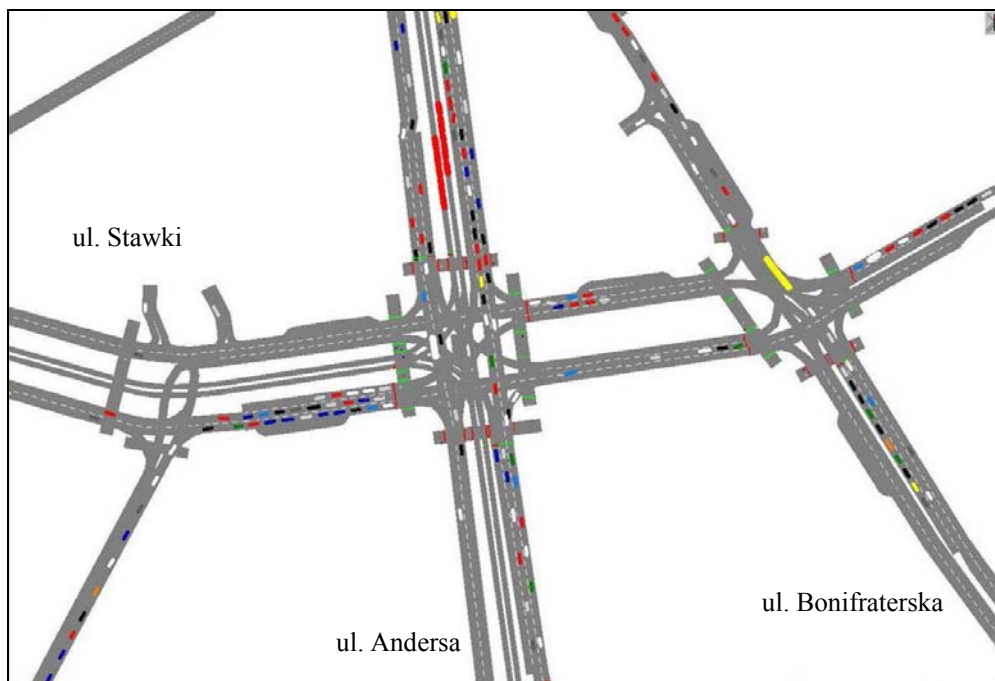
Rys. 23. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Inflancką. Wariant MPZP.



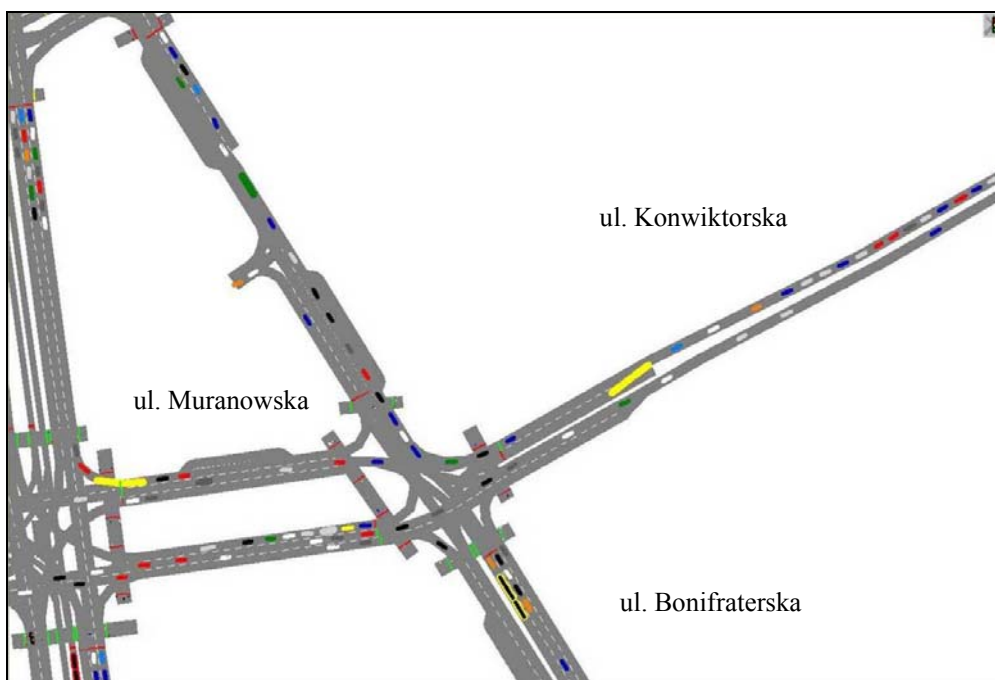
Rys. 24. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Stawki. Wariant MPZP.



Rys. 25. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Międzyparkową oraz ul. Międzyparkowej z ul. Bonifraterską. Wariant MPZP.



Rys. 26. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Stawki. Wariant MPZP.



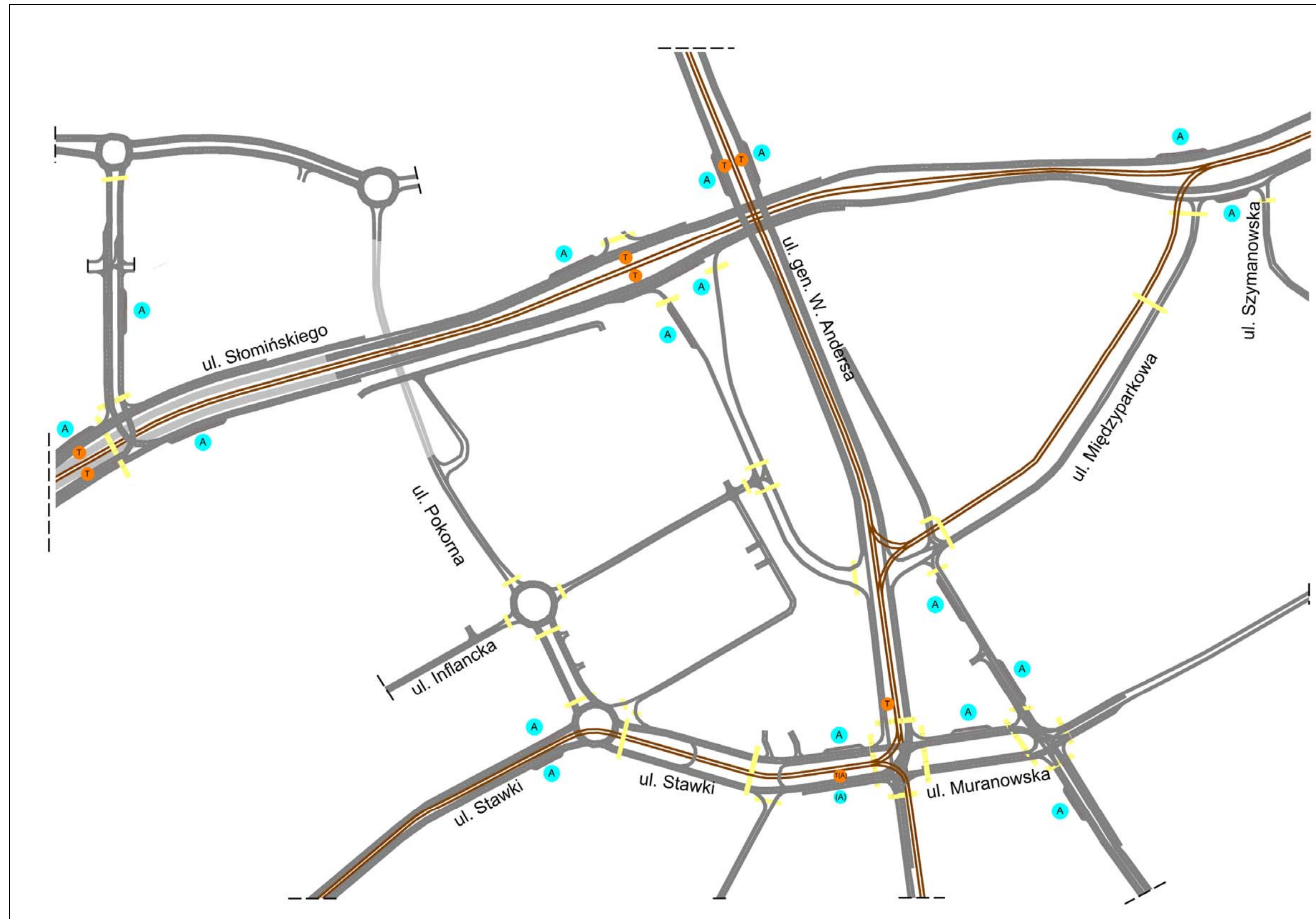
Rys. 27. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Bonifraterskiej z ul. Muranowską. Wariant MPZP.

Na podstawie przeprowadzonych analiz ruchu stwierdzono, że:

- Funkcjonowanie skrzyżowania w poziomie terenu sterowanego sygnalizacją świetlną w ciągu ul. Słomińskiego (Obwodnicy Śródmiejskiej) z ul. Błońską – Bis i ulicą 5 KD-Z będzie wywoływać znaczne zakłócenia ruchu. Przede wszystkim utrudnienia będą dotyczyć jezdni głównych ul. Słomińskiego (ruchu na wprost), gdzie odnotowano tworzenie się długich kolejek pojazdów (na jezdni południowej sięgających do skrzyżowania z ul. Kłopot, a na jezdni północnej przekraczających skrzyżowanie z ul. Międzyparkową). Jednocześnie na wlotach ul. Błońskiej Bis oraz ulicy 5 KD-Z nie odnotowano utrudnień w ruchu – rys. 21;
- Funkcjonowanie skrzyżowania ul. Słomińskiego z trasą tramwajową (przejazd przez jezdnię południową sterowany sygnalizacją świetlną) powoduje kolejne zakłócenie swobodnego przepływu ruchu w ciągu ul. Słomińskiego. Założony tak jak obecnie przejazd 20 tramwajów na godzinę w wywołuje konieczność zatrzymywania ruchu i straty czasu pojazdów. Niemniej jednak w związku z ograniczonym dopływem ruchu samochodów do tego odcinka (limitowanym przepustowością skrzyżowania z ul. Błońską – Bis) nie stwierdzono tworzenia się kolejek pojazdów w tym punkcie kolizji (rozładowanie kolejki pojazdów w ciągu trwania fazy światła zielonego). Nie stwierdzono także zakłóceń ruchu na ulicach Międzyparkowej oraz Szymanowskiej, w tym utrudnień we włączaniu się do ul. Słomińskiego (rys. 22).
- Dopuszczenie wszystkich relacji ruchu na skrzyżowaniu ulicy Gen. W. Andersa z ulicą Międzyparkową oraz 5 KD-Z oraz funkcjonowanie rozjazdu tramwajowego będzie wymagać zastosowania sygnalizacji świetlnej. Wprowadzenie tego skrzyżowania będzie wywoływać zakłócenia ruchu na ul. Andersa i tworzenie się kolejek pojazdów na jezdni wschodniej tej ulicy, sięgających do skrzyżowania z ul. Stawki (rys. 25). Wpływa to także na sprawność funkcjonowania skrzyżowania Andersa/Stawki i tworzenie się kolejek pojazdów południowym wlocie ul. Andersa i zachodnim wlocie ul. Stawki. Dodatkowo odnotowano wzmożone natężenie ruchu na skrócie w lewo z ul. Stawki w ul. Andersa uzasadniające wprowadzenie dodatkowego pasa do skrętu w lewo. Ponadto należy oczekiwać tworzenia się kolejek pojazdów na ulicy 5 KD-Z sięgających ulicy Inflanckiej.
- Utrudnienia w przejeździe przez skrzyżowania Andersa/Międzyparkowa i Andersa/Stawki wpływające na pogorszenie warunków ruchu:
 - na południowym wlocie ulicy Bonifraterskiej i ul. Konwiktorskiej na skrzyżowaniu z ulicą Muranowską (trudności w opróżnianiu się odcinka ul. Muranowskiej pomiędzy ul. Andersa i Bonifraterska) (rys. 27),
 - na wlocie ul. Lewartowskiego w ul. Stawki (rys. 26).
- Brak zakłóceń ruchu na skrzyżowaniach:
 - ul. Pokornej z ul. Błońską Bis – rys. 20;
 - ul. Pokornej z ul. Inflancką – rys. 23;
 - ul. Pokornej z ul. Stawki – rys. 24.

4.2 Wariant wg propozycji autorskiej

Na podstawie analiz ruchu przeprowadzonych dla założeń komunikacyjnych wynikających z projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a także na podstawie analizy rozwiązania przedstawionego w opracowanej „*Koncepcji lokalizacji ulicy Błońskiej Bis...*” wykonanej na zlecenie PKP S.A. zaproponowano autorskie rozwiązanie docelowego układu komunikacyjnego rejonu Dworca Gdańskiego. Schemat układ drogowego wg propozycji autorskiej przedstawiono na .



Rys. 28. Układ drogowy. Wariant autorski.

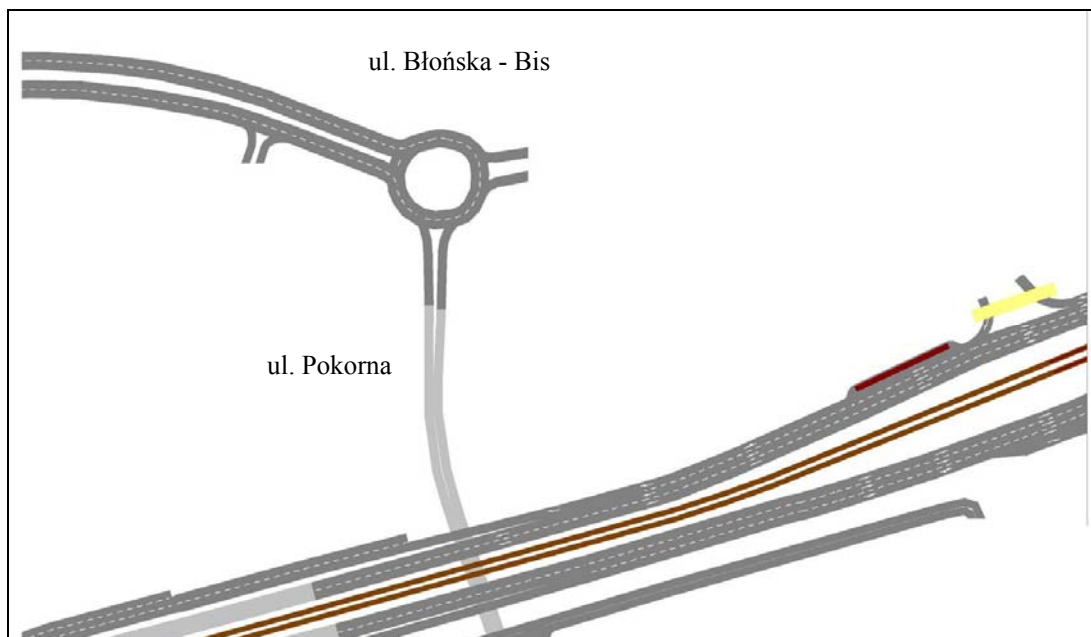
W proponowanym rozwiązaniu przyjęto:

- skrzyżowanie ul. Pokornej z ul. Błońską - Bis w formie ronda z możliwością obsługi rejonu Dworca Gdańskiego od strony ronda (zakładana możliwość włączenia ulicy dojazdowej). Lokalizacja ronda umożliwia rozbudowę układu torowego – rys. 29;
- brak odcinka ulicy Błońskiej - Bis od skrzyżowania z ul. Pokorną (rondo) do ul. Słomińskiego i brak skrzyżowania z ul. Słomińskiego vis a vis Dworca Gdańskiego;
- budowę tunelu w ciągu ul. Słomińskiego, zgodnie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ale zakończonego bezpośrednio za skrzyżowaniem z ul. Kłopot(na wschód od skrzyżowania);
- połączenie ulicy Pokornej z ul. Błońską Bis tunelem pod ulicą Słomińskiego. Zasadę rozwiązania przekroju ulicy Pokornej w tunelu przedstawiono na rys. 30;
- połączenie ulicy Słomińskiego z ulicą 5 KD-Z na zasadzie prawych skrętów – rys. 31;
- wjazd i zjazd z północnej jezdni ul. Słomińskiego do Dworca Gdańskiego; zasadę rozwiązania przekroju poprzecznego ul. Słomińskiego na wysokości ulicy Mickiewicza przedstawiono na rys. 32;
- połączenie ulicy Międzyparkowej oraz ulicy Szymanowskiej z ulicą Słomińskiego poprzez jezdnię zbierająco-rozprowadzającą – rys. 33; zasadę rozwiązania przekroju poprzecznego ulicy Międzyparkowej przedstawiono na rys. 34;
- brak możliwości wykonywania przejazdów poprzecznych przez ulicę Słomińskiego (likwidacja zawrotek);
- rozbudowę ulicy Gen. W. Andersa na północ od skrzyżowania z ulicą Stawki do dwóch jezdni – rys. 35, rys. 40;
- utrzymanie ulicy Gen. W. Andersa na południe od skrzyżowania z ulicą Stawki jako ulicy jednojezdniowej – rys. 40;
- połączenie ulicy 5 KD-Z z ulicą Gen. W. Andersa na zasadzie prawych skrętów – rys. 35;
- połączenie ulicy Gen. W. Andersa z ulicą Międzyparkową na zasadzie prawych skrętów – rys. 35;
- brak możliwości skrętu w lewo ul. Międzyparkową z południowego wlotu ul. Bonifraterskiej na skrzyżowaniu z ww. ulicą – rys. 35;
- połączenie ulicy Pokornej z ulicą wewnętrzną obsługującą obiekty leżące wzdłuż ulicy Słomińskiego na zasadzie prawych skrętów – rys. 36;
- skrzyżowanie ulicy Pokornej z ulicą Inflancką w formie dwupasowego ronda – rys. 37;
- ulicę Pokorną na odcinku od ul. Inflanckiej do ul. Stawki jako ulicę dwujezdniową (dwa pasy ruchu w każdym kierunku) – rys. 37;
- skrzyżowanie ulicy Pokornej z ulicą Stawki w formie dwupasowego ronda – rys. 46;
- połączenie ulicy Lewartowskiego z ulicą Stawki na zasadzie prawych skrętów – rys. 39;
- brak możliwości wykonywania skrętów w lewo z wlotów ulicy Gen. W. Andersa na skrzyżowaniu z ul. Stawki z jednoczesnym zapewnieniem obsługi tych relacji poprzez skrzyżowanie ul. Bonifraterskiej z ul. Muranowską oraz przez zawrotkę w ciągu ul. Stawki na wysokości ulicy Lewartowskiego – rys. 40;

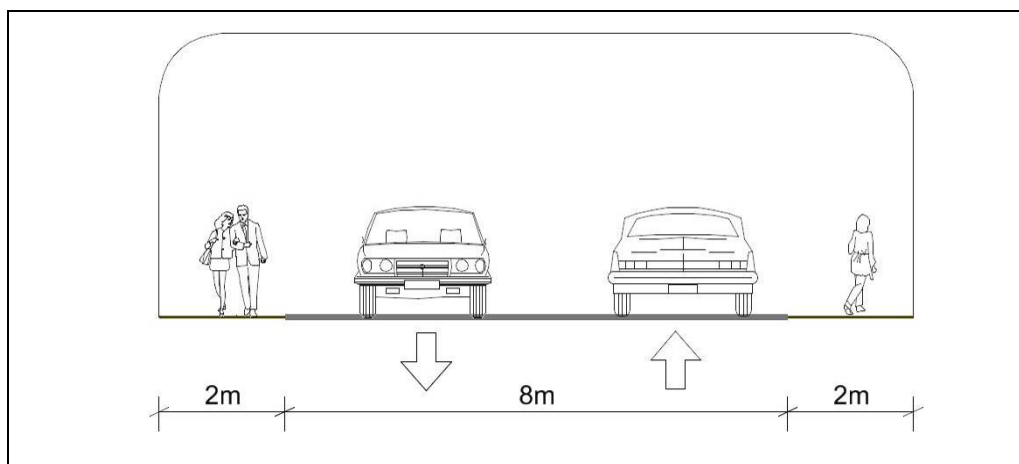
- wyznaczenie dwóch pasów do skrętu w lewo na zachodnim wlocie ulicy Stawki na skrzyżowaniu z ul. Gen. W. Andersa (przy czym jednego obsługującego ruch w lewo i na wprost - rys. 40);
- wyznaczenie dwóch pasów do jazdy na wprost na południowym wlocie ul. Gen. W. Andersa na skrzyżowaniu z ul. Stawki – rys. 40;
- likwidację przejazdu tramwajowego przez południową jezdnię ul. Słomińskiego (w rejonie ul. Międzyparkowej); założono likwidację linii tramwajowych wzdłuż ciągu Słomińskiego – Międzyparkowa – Andersa/Mickiewicza przy założeniu możliwości przesiadania się pasażerów tramwajów na metro na Dw. Gdańskim (z pozostawieniem torowiska na potrzeby przejazdów technicznych i w stanach awaryjnych).
- utrzymanie skrzyżowania ul. Muranowskiej z ul. Bonifraterskiej w stanie obecnym – rys. 41

W przedstawionej koncepcji autorskiej zakłada się następujący sposób obsługi Dw. Gdańskiego:

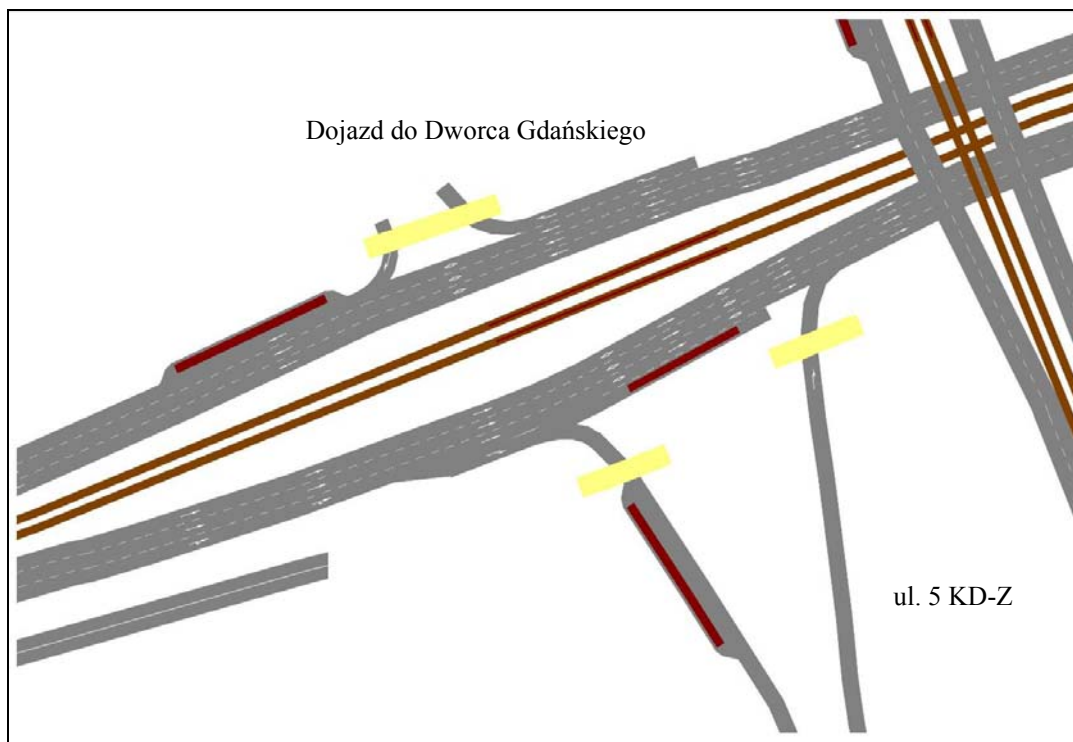
- od strony Mostu Gdańskiego z północnej jezdni ul. Słomińskiego poprzez skrzyżowanie na zasadzie prawych skrętów i dojazdem ulicą dojazdową do dworca,
- od strony Ronda Zgrupowania AK „Radosław” z południowej jezdni ul. Słomińskiego poprzez skrzyżowanie ulicy Słomińskiego z ulicą Kłopot, następnie poprzez ulicę Kłopot i ulicę Błońską - Bis, gdzie rejon dworca zostanie powiązany układem ulic dojazdowych do ronda na skrzyżowaniu ulicy Błńskiej z ulicą Pokorną,
- od strony Żoliborza z ulicy Gen. W. Andersa poprzez skrzyżowanie z ul. Stawki, następnie przez ulicę Stawki i ulicę Pokorną, biegnącą w tunelu pod ulicą Słomińskiego do skrzyżowania z ul. Błńska – Bis,
- od strony Centrum ulicą Gen. W. Andersa poprzez skrzyżowanie z ul. Stawki - Muranowska, a następnie ulicą Stawki i Pokorną, biegnącą w tunelu pod ulicą Słomińskiego do skrzyżowania z ul. Błńska – Bis,
- od strony Starego i Nowego Miasta poprzez ulicę Muranowską, Stawki oraz ulicę Pokorną.



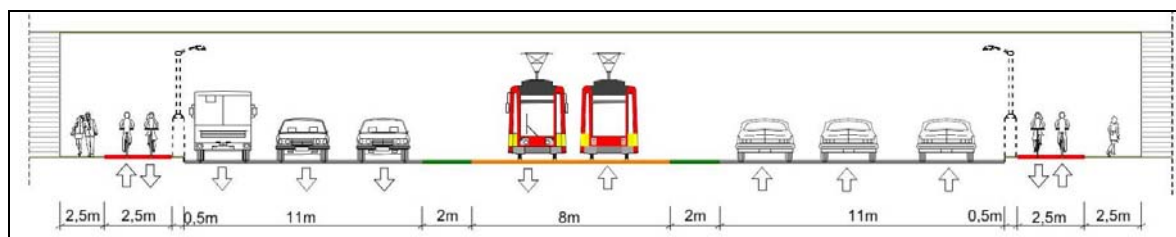
Rys. 29. Schemat rozwiązania przebiegu ulic Pokornej i Błomskiej Bis wraz ze skrzyżowaniem tych ulic w rejonie Dworca Gdańskiego - wariant autorski.



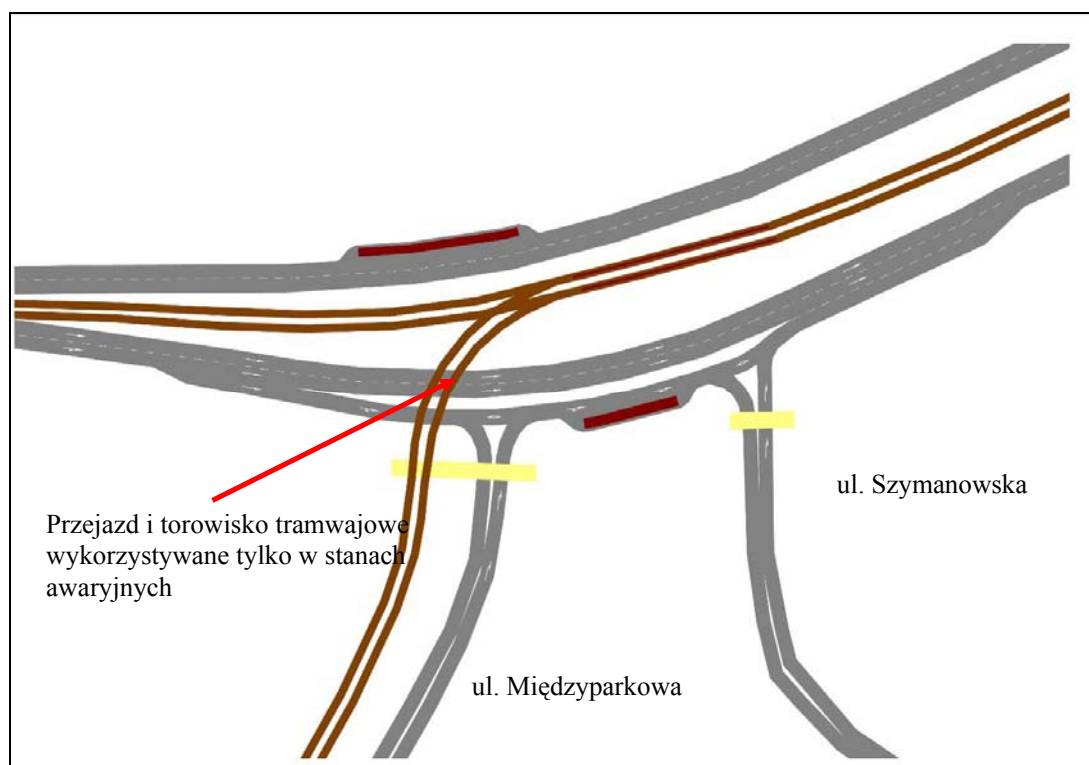
Rys. 30. Koncepcja przekroju poprzecznego ul. Pokornej, na wysokości tunelu, widok w kierunku (północnym) ul. Słomińskiego. Wariant autorski.



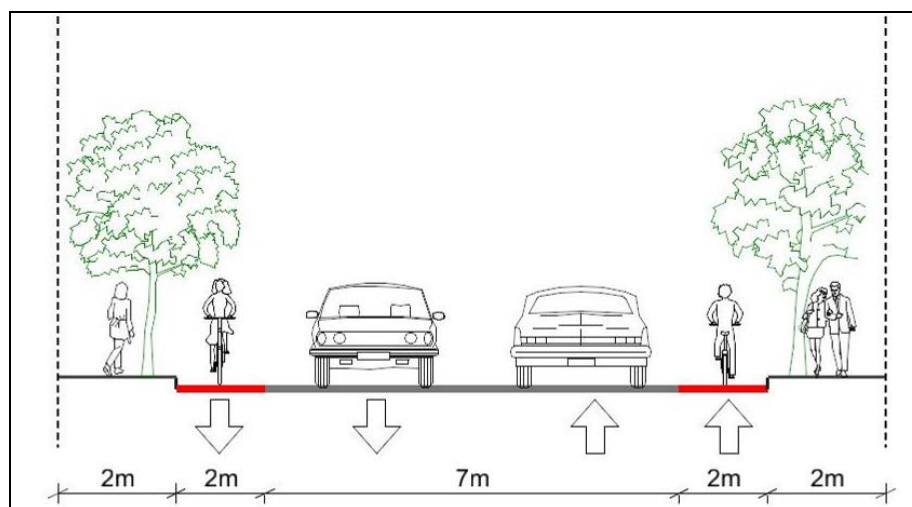
Rys. 31. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Słomińskiego z ulicą 5 KD-Z i dojazdu do Dworca Gdańskiego. Wariant autorski.



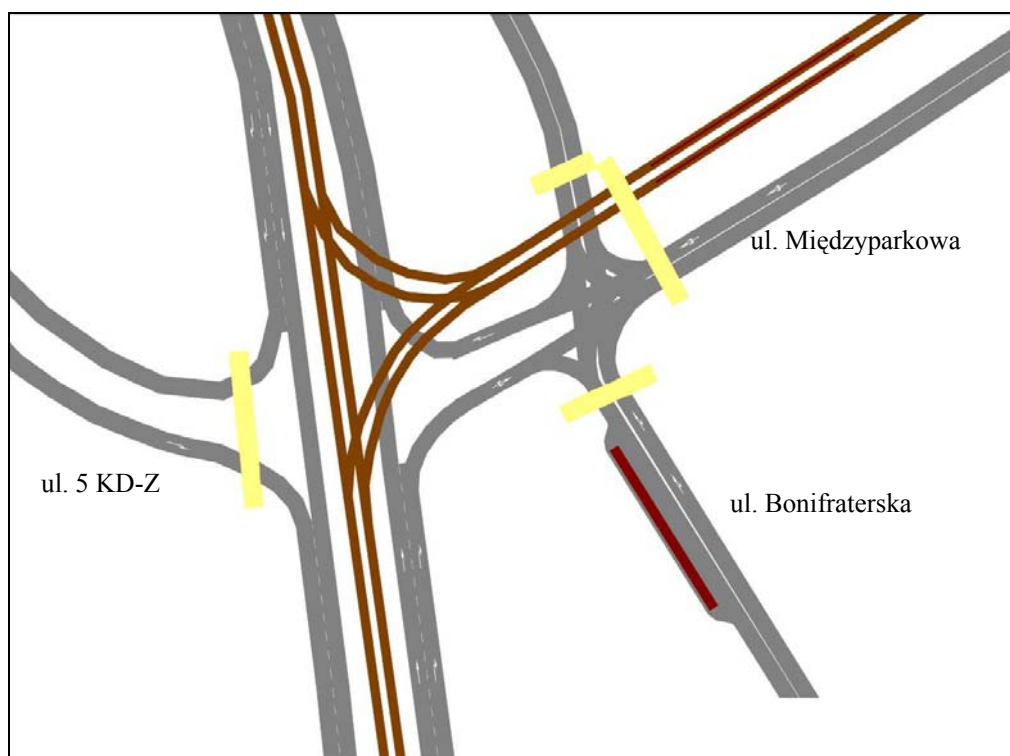
Rys. 32. koncepcja przekroju poprzecznego ulicy Słomińskiego, po zachodniej stronie ul. Gen. W. Andersa, widok w kierunku wschodnim. Wariant autorski.



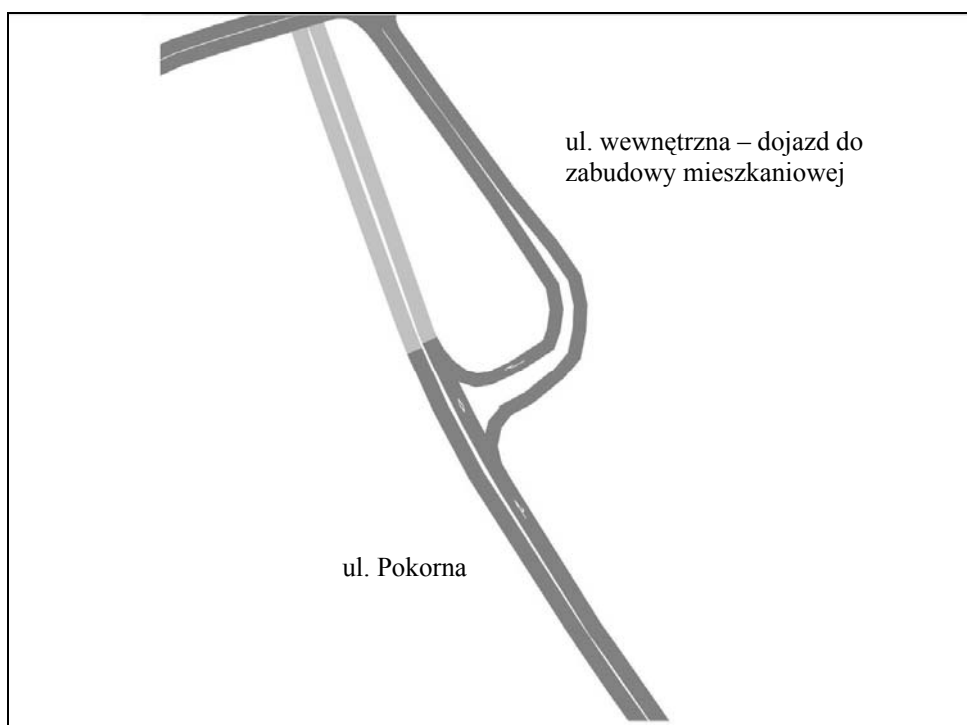
Rys. 33. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Międzyparkowej oraz ulicy Szymanowskiej z ul. Słomińskiego. Wariant autorski.



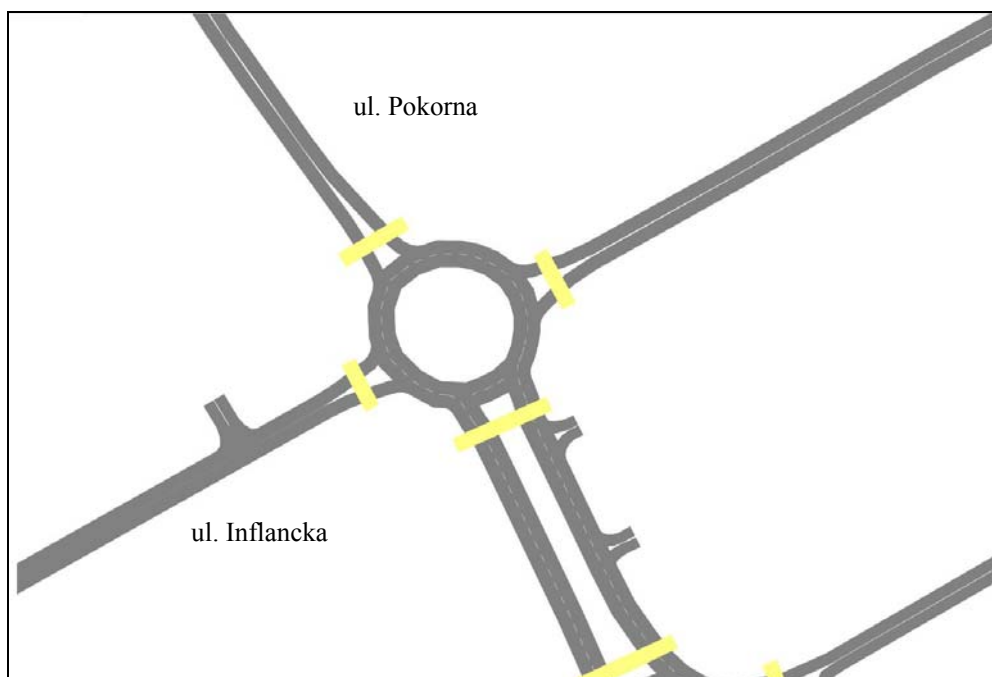
Rys. 34. Koncepcja przekroju poprzecznego ul. Międzyparkowej, na odcinku pomiędzy ul. Bonifraterską a ul. Słomińskiego, widok w kierunku północnym (ul. Słomińskiego). Wariant autorski.



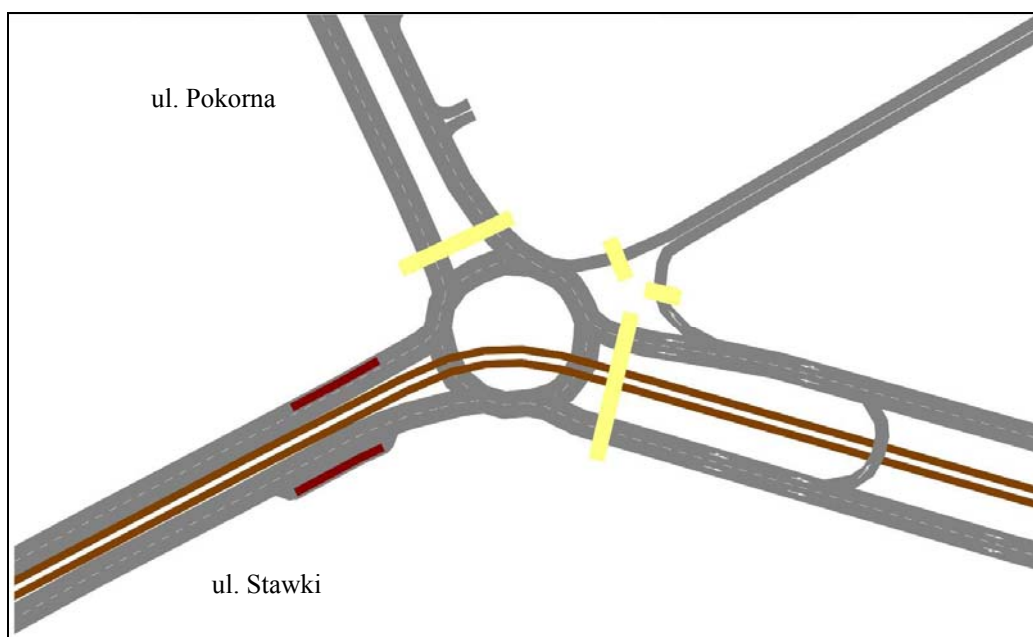
Rys. 35. schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Gen. W. Andersa z ulicą 5 KD-Z oraz ulicą Międzyparkową. Wariant autorski.



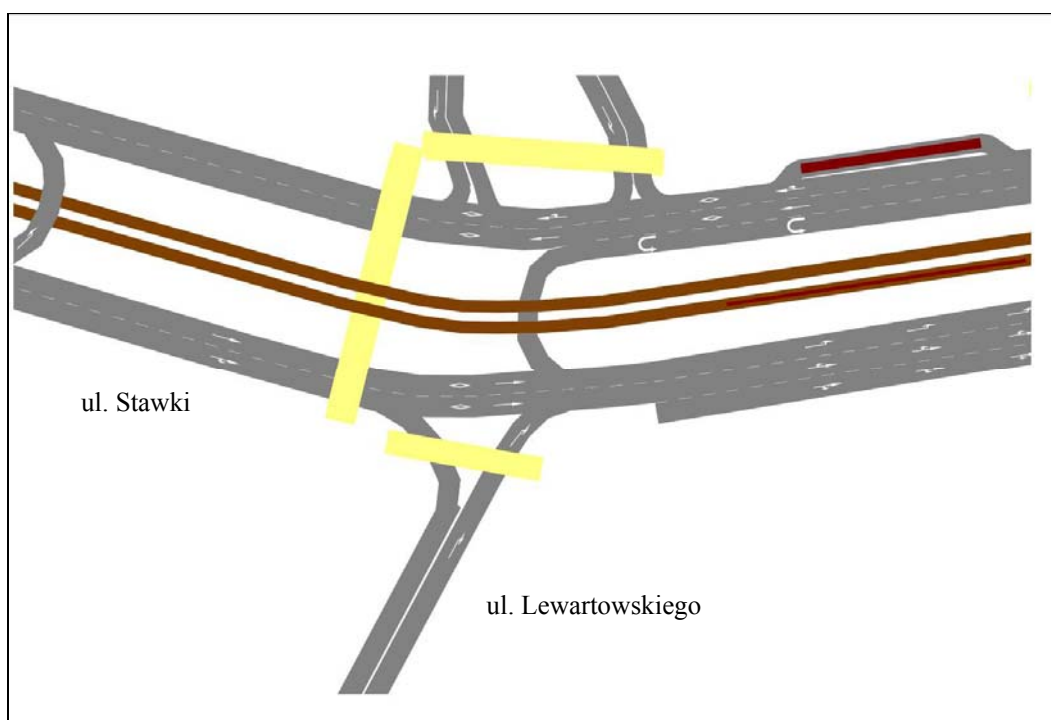
Rys. 36. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą wewnętrzną. Wariant autorski.



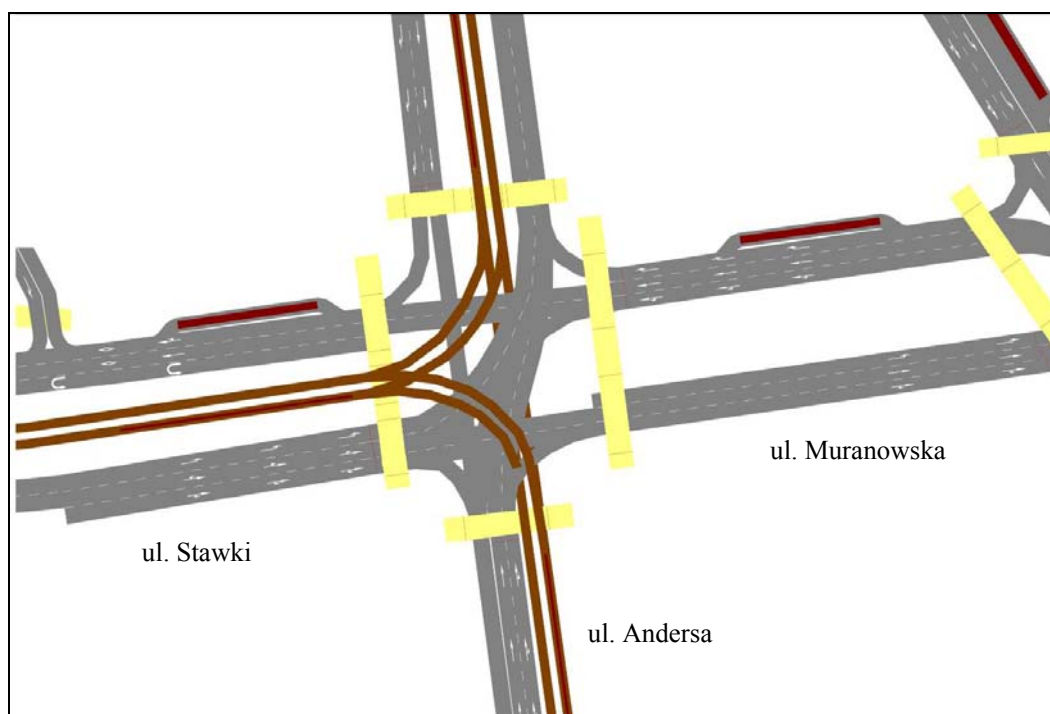
Rys. 37. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą Inflancką. Wariant autorski.



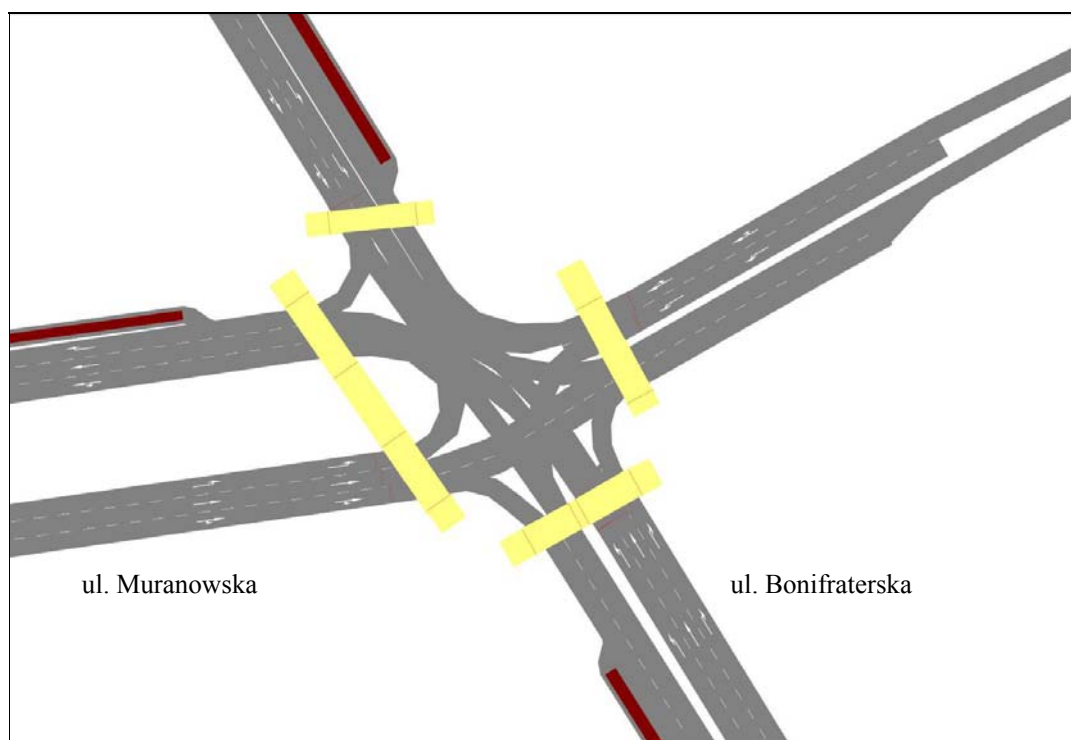
Rys. 38. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą Stawki. Wariant autorski.



Rys. 39. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Lewartowskiego z ulicą Stawki. Wariant autorski.



Rys. 40. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Gen. W. Andersa z ulicą Stawki. Wariant autorski.



Rys. 41. Schemat rozwiązania skrzyżowania ulicy Muranowskiej z ulicą Bonifraterską.
Wariant autorski.

Dla tak sformułowanej koncepcji rozwiązania komunikacyjnego wykonano prognozy ruchu. Prognozy wykonano dla tych samych założeń dotyczących zmian w zagospodarowaniu przestrzennym jak w przypadku wariantu zgodnego z mpzp.

Wyniki prognoz ruchu dla wariantu autorskiego przedstawiono na rys. 42.

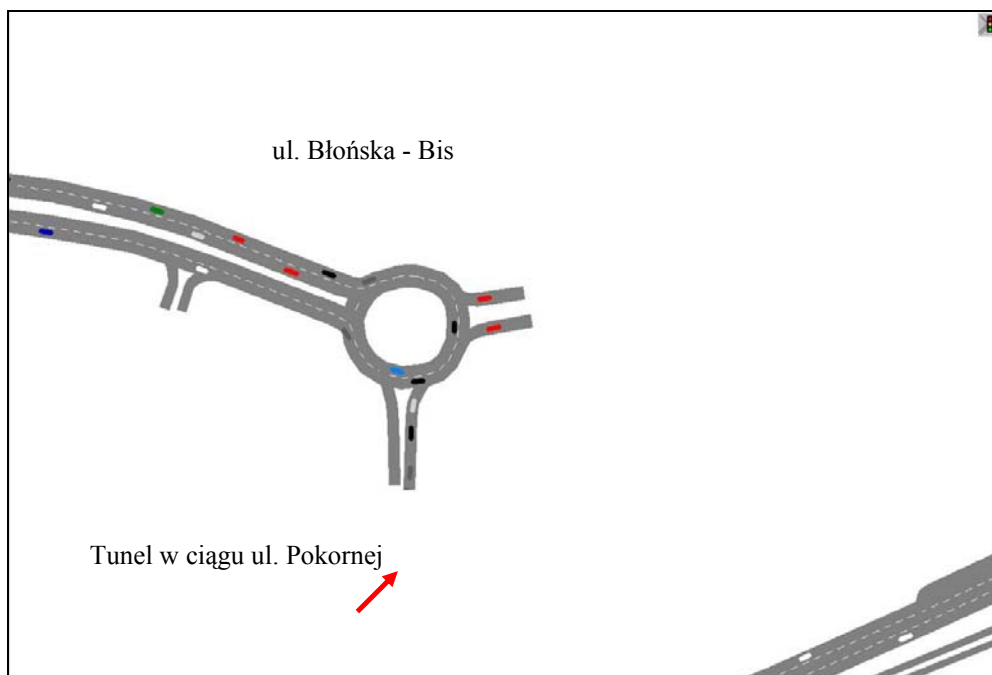
Na podstawie wykonanych prognoz ruchu (wariant zgodny z MPZP) należy oczekiwać natężeń ruchu (w pojazdach/godzinę/przekrój) na poziomie:

- na ulicy Słomińskiego w tunelu pod Rondem Zgrupowania AK „Radosław” – 3 340 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Słomińskiego na zachód od zjazdu w ulicę 5 KD-Z – 5 720 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Słomińskiego na wschód od zjazdu w ulicę 5 KD-Z – 5 760 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Pokornej na wysokości ul. Słomińskiego – 670 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Pokornej na wlocie na skrzyżowanie z ul. Stawki – 840 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy 5 KD-Z na wlocie na skrzyżowanie z ul. Słomińskiego – 230 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Gen. W. Andersa na północnym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Międzyparkową – 2 200 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Gen. W. Andersa na północnym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Stawki – 2 320 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Gen. W. Andersa na południowym wlocie na skrzyżowaniu z ul. Stawki – 1 940 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Międzyparkowej na wschód od skrzyżowania z ul. Bonifaterską – 730 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Międzyparkowej na wlocie na skrzyżowanie z ul. Gen. W. Andersa – 280 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Bonifaterskiej na północnym wlocie na skrzyżowanie z ul. Muranowską – 640 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Bonifaterskiej na południowym wlocie na skrzyżowanie z ul. Muranowską – 1 150 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Stawki na zachodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Pokorną – 1 030 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Stawki na zachodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Gen. W. Andersa – 1 540 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Muranowskiej na wschodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Gen. W. Andersa – 1 440 poj./godzinę/przekrój;
- na ulicy Konwiktorskiej na wschodnim wlocie na skrzyżowanie z ul. Bonifaterską natężenie wyniesie 1 430 poj./godzinę/przekrój.

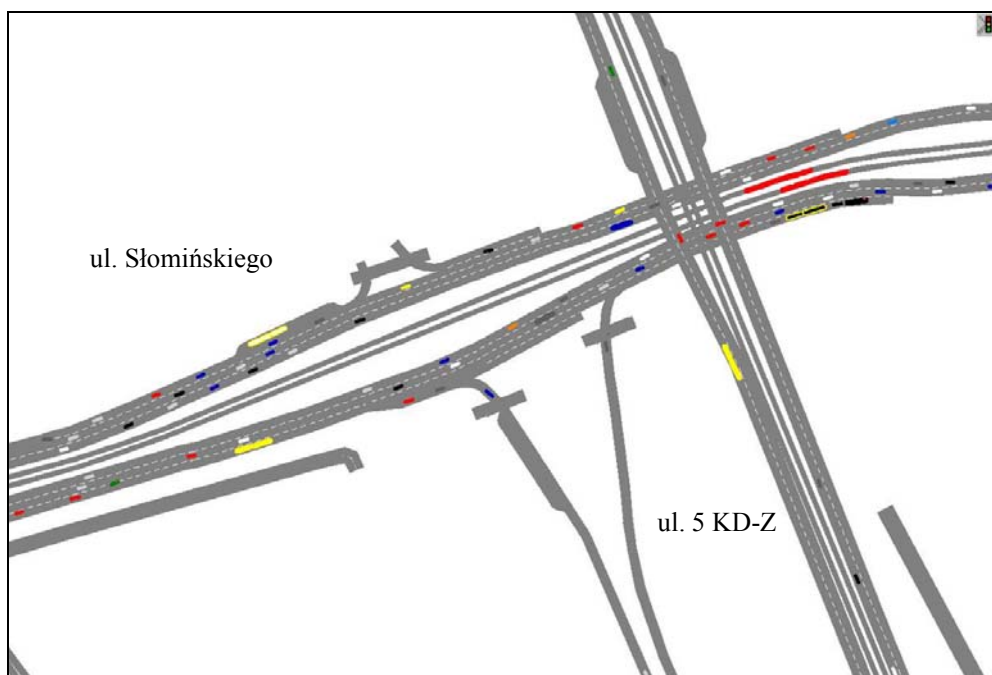
Wyniki mikrosymulacji dla wariantu autorskiego (odczyt ruchu po przekroczeniu 30 minuty symulacji, tj. w warunkach pełnego nasycenia ruchem) przedstawiono na rys. 43 – rys. 51.



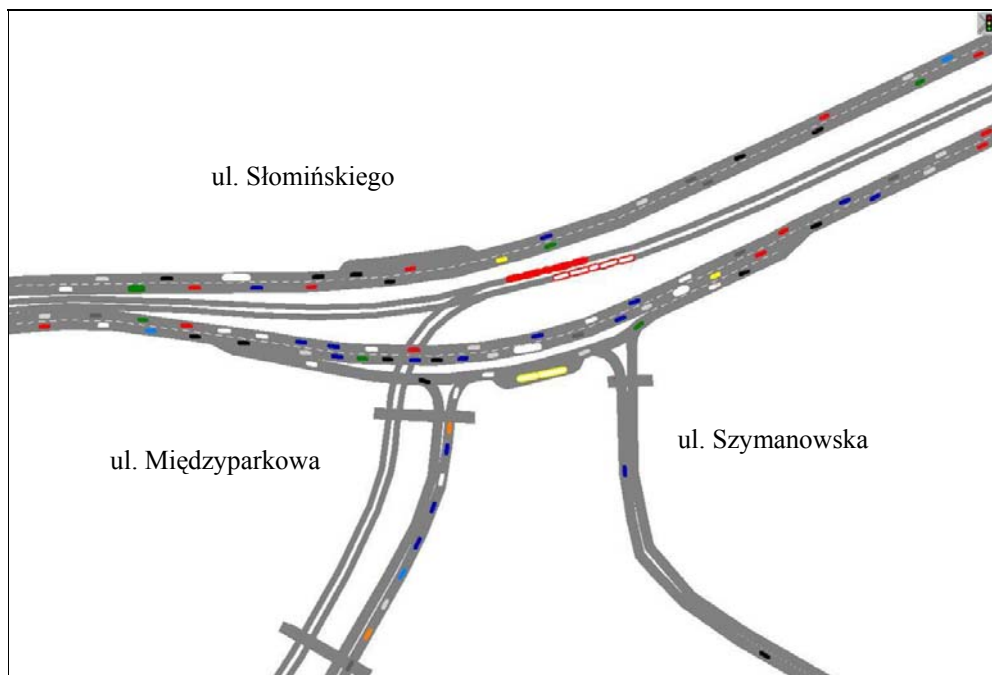
Rys. 43. Obraz ruchu w obszarze analizy. Wariant autorski.



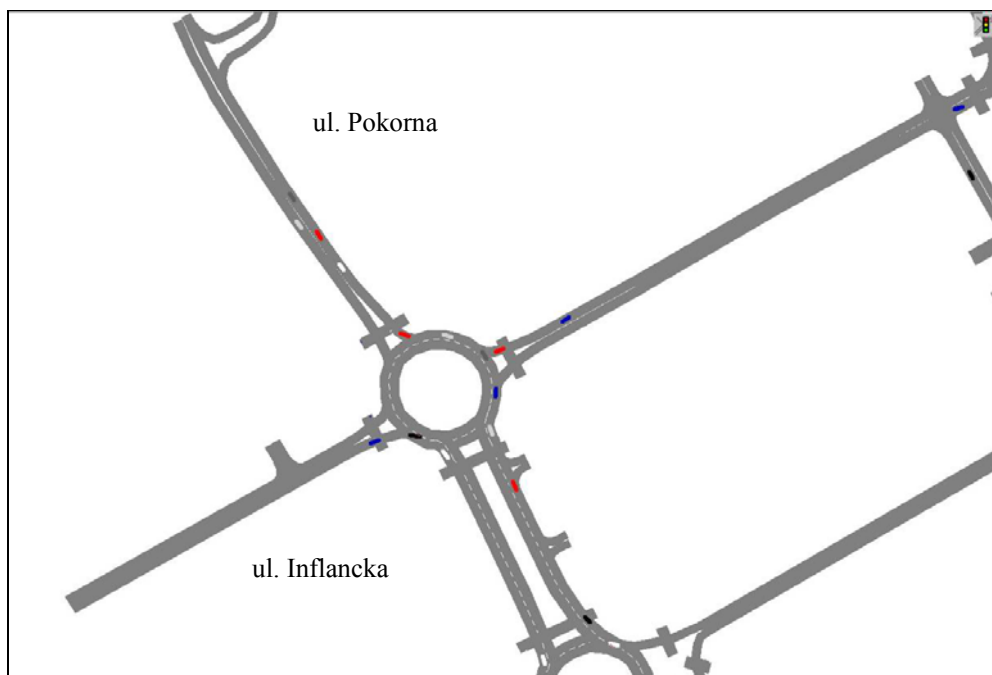
Rys. 44. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Błońską Bis. Wariant autorski.



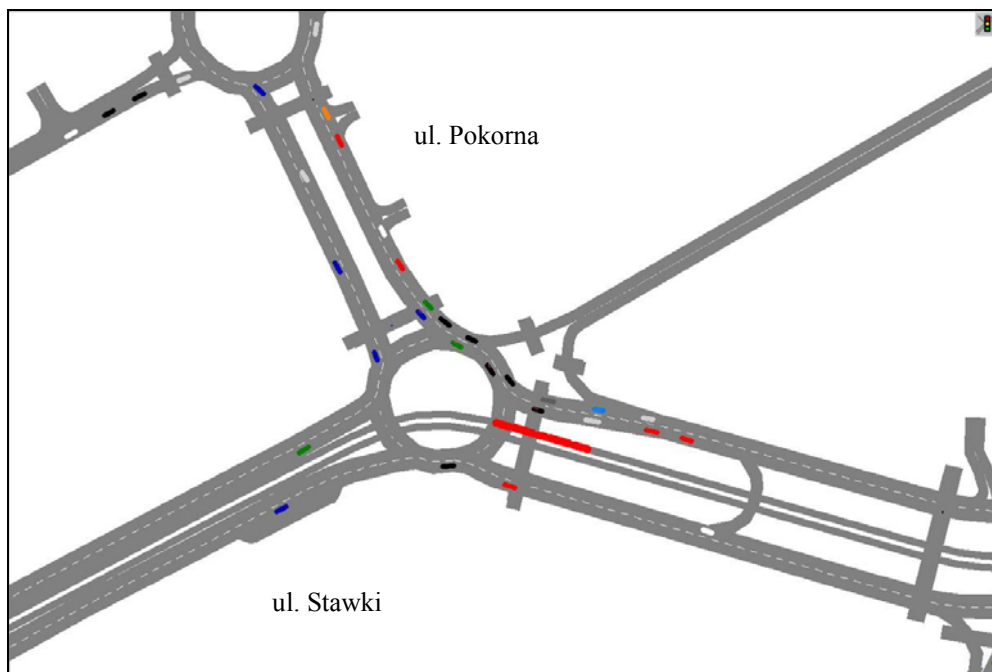
Rys. 45. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Błońskiej Bis z ul. Słomińskiego. Wariant autorski.



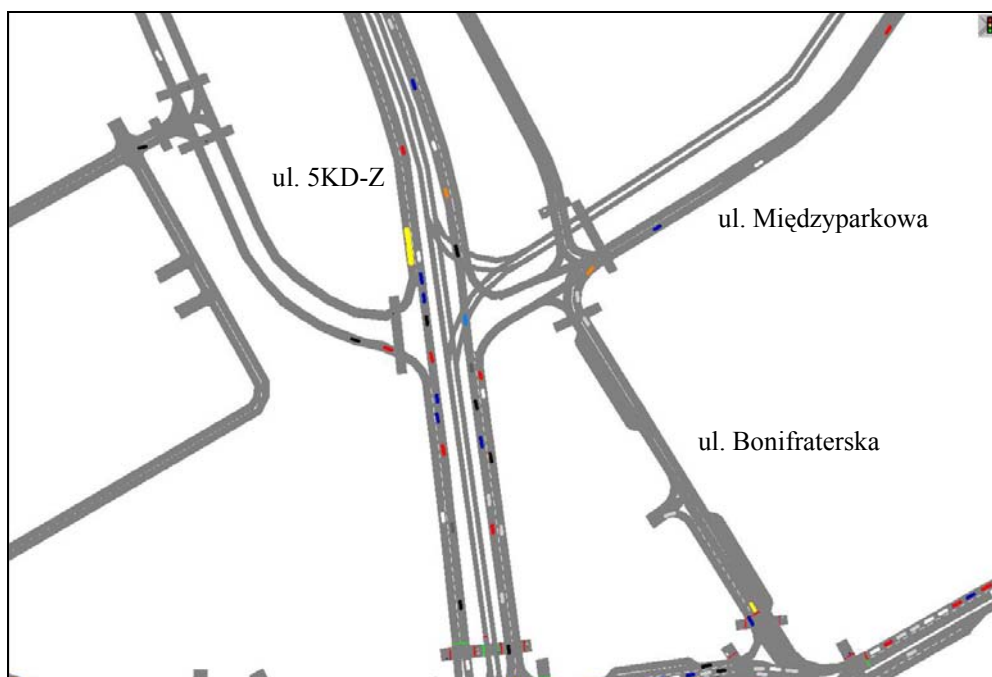
Rys. 46. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Międzyparkową. Wariant autorski.



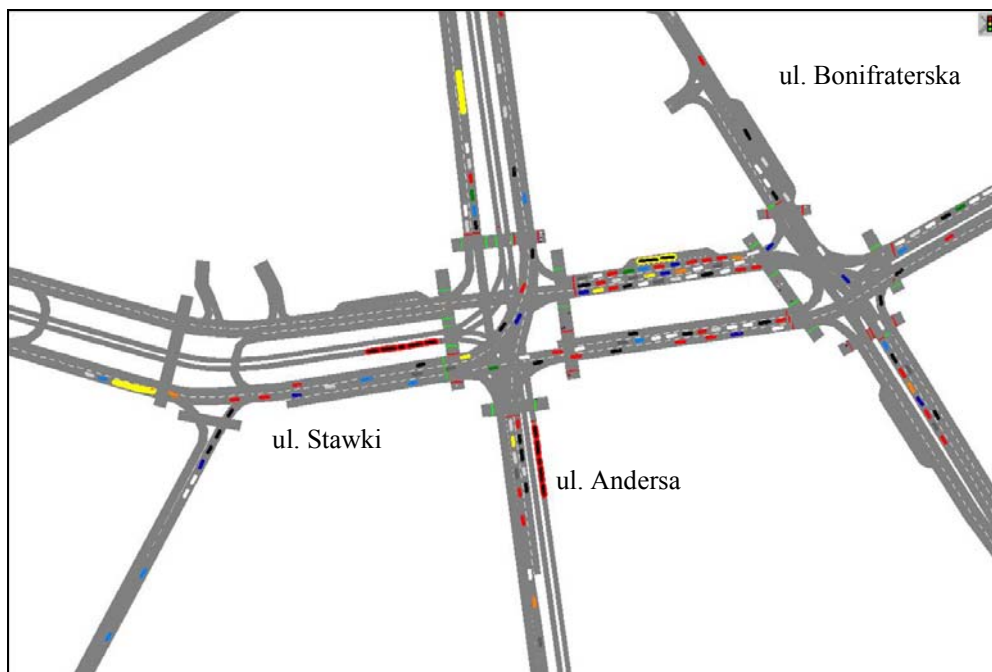
Rys. 47. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Inflancką. Wariant autorski.



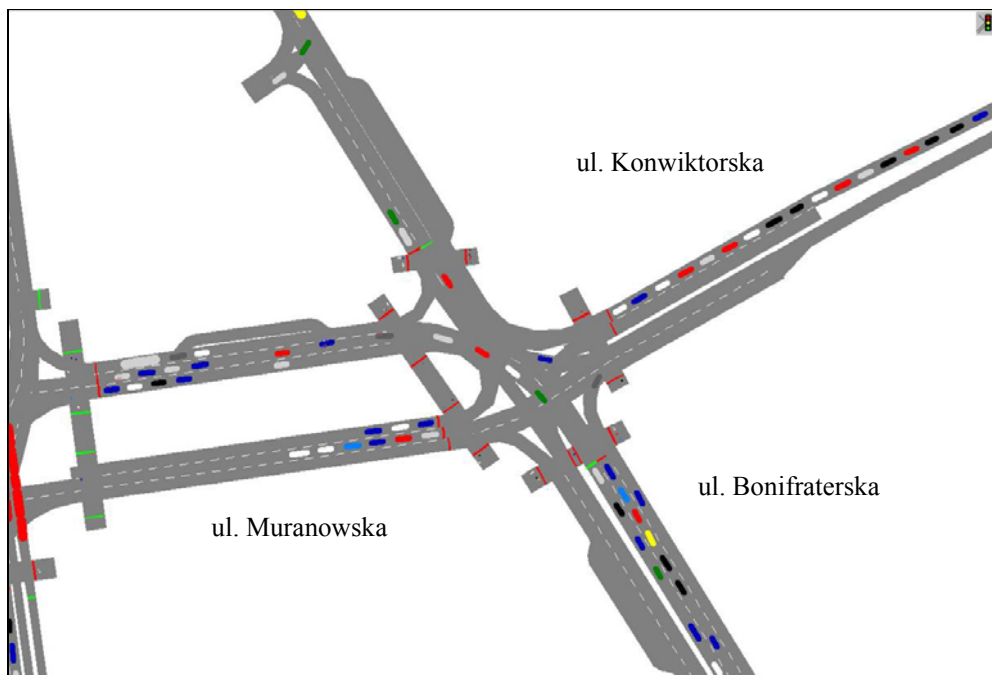
Rys. 48. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Stawki. Wariant autorski.



Rys. 49. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Międzyparkową oraz ul. Międzyparkowej z ul. Bonifraterską. Wariant autorski.



Rys. 50. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Gen. W. Andersa z ul. Stawki. Wariant autorski.



Rys. 51. Obraz ruchu w rejonie skrzyżowania ul. Bonifraterskiej z ul. Muranowską. Wariant autorski.

Na podstawie przeprowadzonych analiz ruchu stwierdzono, że:

- Rezygnacja ze skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Błońską – Bis znacząco poprawia warunki ruchu na jezdniach głównych ul. Słomińskiego (Obwodnicy Śródmiejskiej). Przy rezygnacji z przejazdu tramwajowego przy ul. Międzyparkowej pozwala to na prowadzenie ruchu w sposób niezakłócony na odcinku od tunelu pod rondem „Radosław” do Mostu Gdańskiego.
- Rozwiązanie skrzyżowań ul. Słomińskiego z ul. 5 KD-Z i ulicą dojazdową do Dworca Gdańskiego na tzw. „prawe skręty” zapewnia powiązanie Obwodnicy Śródmiejskiej w kierunku południowym (Śródmieście) i północnym (Dworzec Gdański) bez wprowadzania istotnych zakłóceń ruchu w ul. Słomińskiego. Odnotowano jedynie sporadyczne problemy z włączeniem się do ruchu pojazdów skręcających z ulicy 5 KD-Z z uwagi na zawężenie południowej jezdni ul. Słomińskiego z trzech do dwóch pasów – rys. 45.
- Duże natężenie ruchu na ul. Słomińskiego (ruch od Dworca Gdańskiego może powodować trudności z włączeniem się do ruchu pojazdów dopływających z ulicy Międzyparkowej oraz Szymanowskiej (włączenie z jezdni zbierająco-rozprowadzającej i tworzenie się kolejek pojazdów na tych ulicach – rys. 46).
- Nie stwierdzono zakłóceń ruchu na skrzyżowaniach:
 - ul. Pokornej z ul. Błońską - Bis – rys. 44;
 - ul. Pokornej z ul. Inflancką – rys. 47;
 - ul. Pokornej z ul. Stawki – rys. 48.
- Nie stwierdzono istotnych zakłóceń ruchu na skrzyżowaniu ul. Gen. W. Andersa z ulicami Międzyparkową oraz 5 KD-Z. Na zachodniej jezdni ul. Gen. W. Andersa zidentyfikowano możliwość tworzenia się kolejek pojazdów na skrzyżowaniu z ul. Stawki, sięgających skrzyżowania z ulicą 5 KD-Z.
- Na skrzyżowaniu ulicy Gen. W. Andersa z ul. Stawki stwierdzono utrudnienia ruchu na wschodnim wlocie ul. Muranowskiej (oczekiwanie do dwóch faz światła zielonego) oraz na południowym wlocie ul. Gen. W. Andersa (ograniczona przepustowość wynikająca z jednego pasa ruchu ul. Andersa – 30 poj./fazę światła zielonego). Na zachodnim wlocie ul. Stawki wprowadzenie dwóch pasów do skrętu w lewo, zwiększa przepustowość tej relacji ruchu umożliwiając tym samym swobodniejsze włączenie się do ruchu pojazdów skręcającym z ul. Lewartowskiego w ul. Stawki (rys. 50).
- Na skrzyżowaniu ulicy Bonifraterskiej z ul. Muranowską odnotowano kolejki pojazdów na wlocie ulicy Konwiktorskiej oraz na pasie do skrętu w lewo na południowym wlocie ul. Bonifraterskiej. Czas oczekiwania na przejazd przez skrzyżowania sięga 2-3 cykli sygnalizacyjnych. Stan taki wynika z ograniczonej przepustowości skrzyżowania (rys. 51 - widoczna kolejka pojazdów na wlocie ulicy Konwiktorskiej).

4.2.1 Ciągi piesze i rowerowe oraz transport zbiorowy

W ramach koncepcji autorskiej rozwiązania komunikacyjnego zaproponowano przebiegi dróg rowerowych (rys. 52). Zaproponowano:

- wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż północnej jezdni ul. Słomińskiego (od Ronda Zgrupowania AK „Radosław” do Mostu Gdańskiego);
- przedłużenie istniejącej drogi rowerowej wzdłuż południowej jezdni ul. Słomińskiego w stronę Mostu Gdańskiego;
- wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż zachodniej jezdni ul. Gen. W. Andersa (od wiaduktu w ciągu ul. Mickiewicza) do skrzyżowania z ul. Stawki z przejściem na stronę wschodnią na południe od skrzyżowania z ul. Stawki (wykorzystanie pasa zieleni a wschód od torowiska tramwajowego);
- wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej po stronie północnej ulicy Stawki;
- wyznaczenie dwukierunkowych dróg rowerowych po obu stronach ulicy Pokornej;
- wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż ulicy 5 KD-Z;
- przedłużenie drogi rowerowej (pasów dla rowerów w ul. Bonifraterskiej) wzdłuż ulicy Bonifraterskiej w stronę centrum (do drogi rowerowej w ul. Anielewicza).

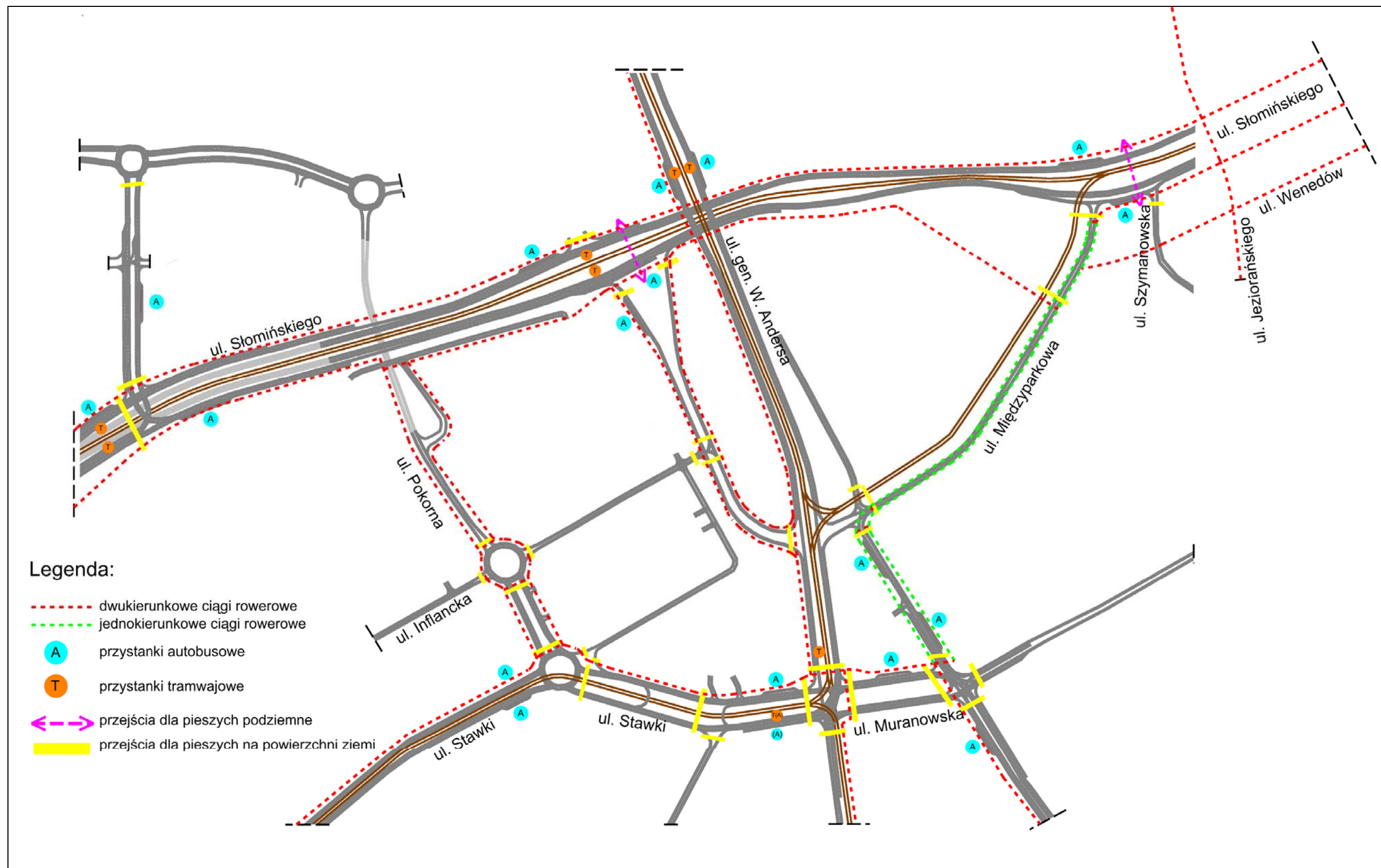
Proponowane lokalizacje przejść dla pieszych przedstawiono na rys. 52.

W ramach autorskiej koncepcji rozwiązania komunikacyjnego zaproponowano likwidację linii tramwajowych mających swój przebieg wzdłuż ulicy Międzyparkowej i zwiększenie intensywności ruchu wzdłuż ul. Słomińskiego do Dworca Gdańskiego. Zakłada się, że istniejące torowisko służyłoby jedynie do przejazdów technicznych i obsługi linii w stanach awaryjnych. W wyniku tego działania wzrosłaby rola węzła przesiadkowego w rejonie Dworca Gdańskiego a układ linii tramwajowych stałby się bardziej ortogonalny.

Zaproponowano przeniesienie przystanków tramwajowych leżących w obrębie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Kłopot na zachodnią stronę skrzyżowania.

Na zachodnim wlocie ul. Stawki na skrzyżowaniu z ul. Gen. W. Andersa zaproponowano wariantowo wspólny przystanek tramwajowo-autobusowy lub oddzielenie tych przystanków od siebie.

Na rys. 52 przedstawiono proponowane lokalizacje przystanków transportu zbiorowego.



Rys. 52. Ciągi piesze i rowerowe oraz lokalizacja przystanków transportu zbiorowego. Wariant autorski.

5 WYNIKOWA KONCEPCJA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO – WYTYCZNE KOMUNIKACYJNE

Na podstawie przeprowadzonych analiz funkcjonowania układu komunikacyjnego w rejonie Dworca Gdańskiego rekomenduje się:

w odniesieniu do układu drogowego

1. Utrzymanie bezkolizyjnego przejazdu wzdłuż ul. Słomińskiego (na głównych pasach ruchu) od wyjazdu z tunelu pod rondem „Radosław” do Mostu Gdańskiego.
2. Przebieg tunelu w ciągu ul. Słomińskiego (w tym pod rondem „Radosław”, zgodnie z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ale z zakończeniem bezpośrednio za skrzyżowaniem z ul. Kłopot (na wschód od skrzyżowania) – z zaleceniem minimalizacji długości tunelu.
3. Utrzymanie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Kłopot jako skrzyżowania w poziomie terenu, sterowanego sygnalizacją świetlną i położonego nad tunelem prowadzącym ruch na wprost w ul. Słomińskiego.
4. Połączenie ulicy Słomińskiego z ulicą 5 KD-Z w formie skrzyżowania na tzw. „prawe skręty” (z pasem włączeń i wyłączeń w ul. Słomińskiego).
5. Połączenie ulicy Słomińskiego z ulicą dojazdową do Dworca Gdańskiego w formie skrzyżowania na tzw. „prawe skręty” (z pasem włączeń i wyłączeń w ul. Słomińskiego).
6. Wprowadzenie przekroju ul. Słomińskiego 2x3 pasy ruchu pod wiaduktem w ul. Mickiewicza.
7. Budowę skrzyżowania ul. Pokornej z ul. Błońską - Bis w formie ronda z możliwością obsługi rejonu Dworca Gdańskiego od strony ronda (zakładana możliwość włączenia ulicy dojazdowej do Dworca Gdańskiego).
8. Ograniczenie długości ul. Błońskiej – Bis (przekrój 2x2 pasy ruchu) do skrzyżowania z ul. Pokorną (przebieg od ul. Kłopot do ronda, bez kontynuacji w kierunku do ul. Słomińskiego).
9. Przedłużenie ulicy Pokornej w kierunku do ul. Błońskiej - Bis (ronda) tunelem pod ulicą Słomińskiego (przekrój ulicy 1x2 pasy ruchu).
10. Połączenie ulicy Pokornej (na południe od tunelu pod ul. Słomińskiego) z ulicą wewnętrzną obsługującą obiekty leżące wzdłuż ulicy Słomińskiego w formie skrzyżowania na tzw. „prawe skręty”.
11. Budowę skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą Inflancką w formie dwupasowego ronda.
12. Rozbudowę ulicy Pokornej na odcinku od ul. Inflanckiej do ul. Stawki do dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.
13. Przebudowę skrzyżowania ulicy Pokornej z ulicą Stawki na dwupasowe rondo.
14. Połączenie ulicy Międzyparkowej oraz ulicy Szymanowskiej z ulicą Słomińskiego poprzez jezdnię zbierającą – rozprowadzającą.
15. Zamknięcie możliwości wykonywania przejazdów poprzecznych przez ulicę Słomińskiego (likwidacja zawrotek).

16. Rozbudowę ulicy Gen. W. Andersa na północ od skrzyżowania z ulicą Stawki do dwóch jezdni jako elementu rozwiązania węzła z ul. Słomińskiego.
17. Zachowanie ulicy Gen. W. Andersa na południe od skrzyżowania z ulicą Stawki jako ulicy jednojezdniowej – w związku z wypełnieniem zaleceń polityki transportowej miasta, w której zakłada się nie powiększanie przepustowości tras drogowych prowadzących do centrum miasta.
18. Rozwiązanie skrzyżowania ulicy 5 KD-Z z ulicą Gen. W. Andersa na zasadzie prawych skrętów (z pasem włączeń i wyłączeń).
19. Połączenie ul. Międzyparkowej i ul. Andersa w formie skrzyżowania na tzw. „prawe skrety” z zapewnieniem pasów włączeń i wyłączeń w ul. Andersa.
20. Rozwiązanie skrzyżowania ul. Bonifraterskiej i Międzyparkowej bez możliwości skrętu w lewo z południowego wlotu ul. Bonifraterskiej w ul. Międzyparkową.
21. Połączenie ulicy Lewartowskiego z ulicą Stawki w formie skrzyżowania na tzw. „prawe skrety”, bez możliwości wjazdu na północną jezdnię ul. Stawki,
22. Rozwiązanie skrzyżowania ul. Stawki/Andersa bez możliwości wykonywania skrętów w lewo z wlotów ulicy Gen. W. Andersa z jednoczesnym zapewnieniem obsługi tych relacji poprzez skrzyżowanie ul. Bonifraterskiej z ul. Muranowską oraz przez zawrotkę w ciągu ul. Stawki na wysokości ulicy Lewartowskiego oraz:
 - wyznaczenie dwóch pasów do skrętu w lewo na zachodnim wlocie ulicy Stawki,
 - wyznaczenie dwóch pasów do jazdy na wprost na południowym wlocie ul. Gen. W. Andersa
23. Likwidację przejazdu tramwajowego przez południową jezdnię ul. Słomińskiego (w rejonie ul. Międzyparkowej).

W proponowanym rozwiązaniu przyjęto założenie, że przedłużenie ul. Pokornej w kierunku do ul. Błońskiej – bis zostanie wykonane w tunelu, jako rozwiązanie mniej inwazyjne przestrzennie. Oznacza to jednak, że skrzyżowanie ul. Pokorna – Błońska-bis powinno być rozwiązane w poziomie terenu (z uwagi na konieczność zachowania odpowiednich pochyleń podłużnych). W przypadku braku możliwości zlokalizowania ww. skrzyżowania w poziomie terenu, za dopuszczalne należy uznać poprowadzenie przedłużenia ul. Pokornej nad ul. Słomińskiego (w poziomie +1) i rozwiązanie skrzyżowania ul. Pokornej i Błońskiej-bis, także w poziomie +1.

w odniesieniu do transportu zbiorowego:

1. Likwidację linii tramwajowych prowadzonych wzdłuż ciągu Słomińskiego – Międzyparkowa – Andersa/Mickiewicza, biorąc pod uwagę możliwość przesiadania się pasażerów tramwajów na metro na Dw. Gdańskim (z pozostawieniem torowiska na potrzeby przejazdów technicznych i w stanach awaryjnych).
2. Przeniesienie przystanków tramwajowych leżących w obrębie skrzyżowania ul. Słomińskiego z ul. Kłopot na zachodnią stronę skrzyżowania.
3. Rozważenie możliwości wprowadzenia wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych:
 - na zachodnim wlocie ul. Stawki na skrzyżowaniu z ul. Gen. W. Andersa,

- Dw. Gdański.

w odniesieniu do ruchu rowerowego.

1. Wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż północnej jezdni ul. Słomińskiego (od Ronda Zgrupowania AK „Radosław” do Mostu Gdańskiego).
2. Przedłużenie istniejącej drogi rowerowej wzdłuż południowej jezdni ul. Słomińskiego w stronę Mostu Gdańskiego.
3. Wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż zachodniej jezdni ul. Gen. W. Andersa (od wiaduktu w ciągu ul. Mickiewicza) do skrzyżowania z ul. Stawki z przejściem na stronę wschodnią na południe od skrzyżowania z ul. Stawki (wykorzystanie pasa zieleni a wschód od torowiska tramwajowego).
4. Wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej po stronie północnej ulicy Stawki.
5. Wyznaczenie dwukierunkowych dróg rowerowych po obu stronach ulicy Pokornej.
6. Wyznaczenie dwukierunkowej drogi rowerowej wzdłuż ulicy 5 KD-Z.
7. Przedłużenie drogi rowerowej (pasów dla rowerów w ul. Bonifraterskiej) wzdłuż ulicy Bonifraterskiej w stronę centrum (do drogi rowerowej w ul. Anielewicza).

W proponowanym rozwiązaniu komunikacyjnym zakłada się następujący sposób obsługi Dworca Gdańskiego:

- od strony Mostu Gdańskiego z północnej jezdni ul. Słomińskiego poprzez skrzyżowanie na zasadzie prawych skrętów i dojazdem ulicą dojazdową do dworca,
- od strony Ronda Zgrupowania AK „Radosław” z południowej jezdni ul. Słomińskiego poprzez skrzyżowanie ulicy Słomińskiego z ulicą Kłopot, następnie poprzez ulicę Kłopot i ulicę Błońską - Bis, gdzie rejon dworca zostanie powiązany układem ulic dojazdowych do ronda na skrzyżowaniu ulicy Błońskiej z ulicą Pokorną,
- od strony Żoliborza z ulicy Gen. W. Andersa poprzez skrzyżowanie z ul. Stawki, następnie przez ulicę Stawki i ulicę Pokorną, biegnącą w tunelu pod ulicą Słomińskiego do skrzyżowania z ul. Błońska – Bis,
- od strony Centrum ulicą Gen. W. Andersa poprzez skrzyżowanie z ul. Stawki - Muranowska, a następnie ulicą Stawki i Pokorną, biegnącą w tunelu pod ulicą Słomińskiego do do skrzyżowania z ul. Błońska – Bis,
- od strony Starego i Nowego Miasta poprzez ulicę Muranowską, Stawki oraz ulicę Pokorną.

Podsumowując rozwiązanie komunikacyjne proponowane w ramach wariantu autorskiego:

- zapewni ono realizację założeń polityki przestrzennej i transportowej miasta, bowiem przy zapewnieniu dostępności komunikacyjnej do rejonu Dworca Gdańskiego zapewni sprawne prowadzenie ruchu wzdłuż Obwodnicy Śródmiejskiej i wprowadzi ograniczenia natężeń ruchu samochodowego na trasach dojazdowych do ścisłego centrum (jedna jezdnia ul. Andersa),
- zapewni lepszą i sprawniejszą organizację ruchu samochodowego w obszarze objętym mpzp rejonu Dworca Gdańskiego (co potwierdzono wynikami symulacji ruchu),

- zapewnia uprzywilejowanie naziemnemu transportowi zbiorowemu (trasa tramwajowa w ul. Mickiewicza-Andersa i wzdłuż ul. Słomińskiego)
- zapewnia bardziej kompletną obsługę ruchu rowerowego (bogatszy układ dróg rowerowych).