

## **1. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy**

Cały obszar opracowania warsztatów – wraz z jego najbliższym kontekstem, znajduje się na obszarze tzw. funkcjonalnego śródmieścia Warszawy. Dodatkowo obszar na wschód od ul. Towarowej został wskazany jako Centrum Miasta.

Studium wskazuje zasadnicze elementy układu przestrzeni publicznych: główne przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym i powiązania pomiędzy nimi oraz ciągi wielofunkcyjne. Przy czym szczególną rolę w obszarze opracowania Studium nadaje ulicy Towarowej, wskazując ciąg ulic: Towarowa / Okopowa jako „ulice o szczególnym znaczeniu”.

Do układu głównych przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym na obszarze opracowania Studium zalicza:

- ciąg ulic Towarowa – Okopowa wraz z tzw. Kercelakiem – wskazany również jako ciąg wielofunkcyjny,
- aleję Solidarności,
- ciąg ulic Prosta – Kasprzaka,
- Aleje Jerozolimskie, które wraz z placem Zawiszy zostały zakwalifikowane jako główna przestrzeń publiczna,
- układ ulic: Żelazna, Chłodna, Grzybowska oraz ciąg ulic: Twarda, Platynowa (przy czym szczególnie istotne jest zachowanie ciągłości historycznego, skośnego traktu prowadzącego ze Starego Miasta do Rogatek Jerozolimskich po śladzie ul. Twardej i Platynowej oraz ciągłości układu ulic Chłodna – Wolska po obu stronach ul. Towarowej).

Jako powiązania pomiędzy przestrzeniami o charakterze reprezentacyjnym Studium wskazuje:

- ulicę Wronią,
- ulicę Łucką,
- ulicę Miedzianą,
- ulicę Sienną,
- ulicę Srebrną i Chmielną oraz Kolejową,
- zachodni odcinek ul. Chłodnej i Grzybowskiej,
- ul. Przyokopową.

Zgodnie ze Studium dla odbudowy tożsamości urbanistycznej Warszawy istotne jest:

- podkreślenie i wzmocnienie rangi układu przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i powiązań pomiędzy nimi oraz ciągów wielofunkcyjnych,
- kształtowanie zagospodarowania wzdłuż ulic i placów miejskich związanych z historycznym rozwojem miasta (do których zalicza się również ulica Towarowa) jako atrakcyjnych przestrzeni o różnorodnych i zróżnicowanych funkcjach dostosowanych do charakteru obszaru.

Główne kierunki zmian i przekształceń układu przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym oraz ich powiązań i ciągów wielofunkcyjnych wymagają realizacji w zagospodarowaniu przestrzennym następujących ustaleń:

- wyeksponowanie w strukturze przestrzennej miasta wzajemnych powiązań ulic i placów, a w szczególności zachowanego historycznego układu dróg i ulic,

- rewaloryzacja funkcjonalno-przestrzenna ulic i placów stanowiących główne przestrzenie reprezentacyjne i ciągi wielofunkcyjne, z uwzględnieniem wymogów wynikających z ochrony wartości zabytkowych i kulturowych obszaru,
- harmonijne uzupełnienie zabudowy wzdłuż ulic i placów stanowiących główne przestrzenie reprezentacyjne i ciągi wielofunkcyjne oraz przestrzeni publicznych obiektami usługowymi i mieszkaniowymi kształtującymi pierzeje uliczne, ze szczególnym uwzględnieniem lokalizowania funkcji usługowych co najmniej w parterach budynków,
- kształtowanie nowej zabudowy wzdłuż ulic oraz wokół placów i skrzyżowań ulic, w sposób tworzący spójną kompozycję przestrzenną, podkreślającą charakter miejsca, w tym poprzez wysokiej jakości rozwiązania architektoniczne, techniczne i materiałowe,
- włączanie wewnątrz kwartałów zabudowy (podwórek), zlokalizowanych przy głównych przestrzeniach o charakterze reprezentacyjnym, do współtworzenia i wzbogacenia funkcjonalnego tych przestrzeni poprzez wykorzystanie ich potencjału dla tworzenia pasaży usługowych z programem z zakresu kultury, rozrywki, gastronomii, handlu, i innych usług,
- zwiększenie ilości pasaży i ciągów pieszych na obszarze centrum miasta, indywidualne, atrakcyjne i spójne urządzenie przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i ich powiązań oraz ciągów wielofunkcyjnych, wraz z przestrzeniami publicznymi w szczególności poprzez wprowadzanie małej architektury, zieleni, oświetlenia, a także komponowanie posadzek placów i chodników, modernizację jezdni, wyznaczenie miejsc sytuowania przystanków, kiosków, reklam i informacji wizualnych itp.,
- wprowadzenie ujednoczonych i dostosowanych do charakteru lokalnego form architektonicznych i plastycznych dla urządzeń obsługi transportem publicznym (wiaty przystankowe, tablice informacyjne i pozostałe elementy wyposażenia przystanków,
- ochrona istniejącej i wprowadzenie nowej zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym – w tym zieleni towarzyszącej ulicom i placom,
- wprowadzenie rozwiązań przyjaznych dla osób starszych i niepełnosprawnych,
- wyznaczenie dla samochodów miejsc postojowych nie kolidujących z ciągami pieszymi,
- dążenie do lokalizowania miejsc parkowania w parkingach podziemnych.

Główne kierunki zmian i przekształceń w strefie śródmieścia funkcjonalnego dla obszarów zabudowy wymagają realizacji w zagospodarowaniu przestrzennym następujących ustaleń:

- rewaloryzacja historycznych układów przestrzennych, w tym także parków i ogrodów oraz zespołów zabudowy i obiektów, stosownie do wymogów wynikających z ochrony wartości zabytkowych i kulturowych
- modernizacja i uzupełnianie zabudowy z zapewnieniem ochrony wartości zabytkowych i kulturowych obszaru oraz z uwzględnieniem parametrów i wskaźników urbanistycznych dla terenów;
- rewaloryzacja, ochrona i modernizacja wartościowej zieleni, parków, cennych drzew, z zaleceniem adaptacji na ogólnodostępną zieleń urządzoną;
- intensyfikacja zainwestowania, przy równoczesnym zachowaniu i ochronie istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz ogólnodostępnej zieleni urządzonej, w tym zieleni na terenie osiedli mieszkaniowych;
- priorytet dla lokalizowania usług, co najmniej w parterach budynków, szczególnie w ciągach wielofunkcyjnych i wokół placów;
- ochrona i modernizacja istniejącej zieleni osiedlowej oraz tworzenie nowych terenów ogólnodostępnej zieleni urządzonej;

- ochrona istniejącej i wprowadzenie nowej zieleni towarzyszącej obiektom budowlanym, w tym zieleni towarzyszącej ulicom i placom;
- restrukturyzacja i modernizacja obszarów zdegradowanych, z priorytetem dla lokalizacji obiektów usługowych i mieszkaniowych;
- podwyższanie standardu zagospodarowania lokalnych ulic i placów między innymi poprzez wprowadzanie zieleni urządzonej, małej architektury, oświetlenia;
- tworzenie rozwiązań przyjaznych dla osób starszych i niepełnosprawnych;
- priorytet dla ruchu pieszego, rowerowego i obsługi strefy transportem publicznym oraz obniżenie kategorii ulic i nie powiększanie przepustowości ulic i skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu i ograniczenia penetracji strefy przez ruch samochodowy – dotyczące obszaru po obu stronach ul. Towarowej jak i samej ulicy.

Zasadniczo tereny w strefie centrum miasta – tj. na wschód od ul. Towarowej, zostały wskazane w Studium jako tereny wielofunkcyjne, z możliwością realizacji zabudowy wysokościowej. W dwóch miejscach – na terenie obecnej inwestycji Warsaw Spire oraz na terenie Centrum Jupiter dopuszczono w Studium możliwość zlokalizowania wielkopowierzchniowych centrów handlowych.

Tereny po zachodniej stronie ul. Towarowej zostały sklasyfikowane jako tereny o przewadze funkcji usługowej (na północ od ul. Prostej) oraz tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej (na południe od ul. Prostej), o średniej wysokości zabudowy ok. 30m - za wyjątkiem wysokościowego narożnika Ronda Daszyńskiego oraz sąsiedztwa ul. Leszno (w tych dwóch rejonach podwyższono wysokość zabudowy na mocy zmian do Studium wprowadzonych w zeszłym roku). Intensywność zabudowy brutto nie jest zasadniczo ograniczona w Studium na obszarze po wschodniej stronie ul. Towarowej, natomiast po stronie zachodniej powinna oscylować w okolicach 3,5 (nie licząc dominant wysokościowych).

**Zasadniczo Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy podkreśla wagę przestrzeni publicznej dla rozwoju obszaru śródmiejskiego, wyznacza strukturę głównych przestrzeni publicznych i ustala szczegółowe priorytety w ich zagospodarowaniu.**

**Studium wprowadza podział obszarowy – wydzielający Centrum Miasta ograniczone obwodnicą śródmiejską (przede wszystkim jako szczególny rejon koncentracji zabudowy wielofunkcyjnej oraz wysokościowej), jednak tereny na zachód od obwodnicy śródmiejskiej traktuje również jako część tzw. Śródmieścia Funkcjonalnego. Dla całego obszaru objętego warsztatami Studium przewiduje priorytet ruchu pieszego i rowerowego oraz komunikacji publicznej, a tym samym ograniczenie indywidualnego ruchu kołowego.**

**Studium podkreśla jako szczególnie ważne na obszarze: potrzebę rewitalizacji zabudowy i przestrzeni publicznej oraz maksymalny możliwy udział i ochronę zieleni, m.in. w związku z negatywnym działaniem obszaru intensywnej zabudowy śródmiejskiej jako wyspy ciepła.**

## **2. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**

Obszar opracowania warsztatów – wraz z wyznaczonym najbliższym kontekstem urbanistycznym, znajduje się na obszarze 14 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, będących na różnym etapie procedury. Są to (numeracja zgodna z załączonym rysunkiem):

1. Mppz rejonu ulic Wolskiej i Płockiej (uchwała o przystąpieniu nr XXXIII/734/2004 z dnia 8.07.2004) nieuchwalony, **przygotowany do uchwalenia** w 10.2014
2. Mppz rejonu ulicy Towarowej **uchwalony** uchwałą nr XCIV/2410/2014 z dnia 6.11.2014
3. Mppz rejonu Muzeum Powstania Warszawskiego (uchwała o przystąpieniu nr XCIV/2421/2014 z dnia 6.11.2014), wszczęta w zeszłym roku procedura zmiany

uchwalonego planu rejonu ulicy Towarowej, obejmująca Muzeum Powstania wraz z najbliższym otoczeniem; wnioski do planu były zbierane do połowy sierpnia tego roku

4. Mppz rejonu ulicy Żelaznej część północna A **uchwalony** uchwałą nr LXXXV/2214/2014 z dnia 3.07.2014
5. Mppz dz. ew. 54/1 i 54/2 z obrębu 6-01-04 (uchwała o przystąpieniu nr LXXXIX/2246/2014 z dnia 28.08.2014)
6. Mppz rejonu ulicy Żelaznej część północna B – na podstawie uchwały podziałowej planu rejonu ul. Żelaznej nr LXXXII/2079/2014 z dnia 15.05.2014 – **wyłożony do publicznego wglądu do 21 października 2015r.**  
([https://bip.warszawa.pl/Menu\\_przedmiotowe/ogloszenia/plany\\_zagospodarowania/mpzp\\_rejonu\\_Zelaznej\\_pn\\_B\\_wylozenie.htm](https://bip.warszawa.pl/Menu_przedmiotowe/ogloszenia/plany_zagospodarowania/mpzp_rejonu_Zelaznej_pn_B_wylozenie.htm))
7. Mppz rejonu ulicy Żelaznej część północna C – obejmujący wyłącznie działkę dawnych zakładów Norblina, na podstawie uchwały podziałowej planu rejonu ul. Żelaznej nr LXXXII/2079/2014 z dnia 15.05.2014 – **wyłożony do publicznego wglądu do 21 października 2015r.**  
([https://bip.warszawa.pl/Menu\\_przedmiotowe/ogloszenia/plany\\_zagospodarowania/mpzp\\_rej\\_Zelaznej\\_pn\\_C\\_wylozenie.htm](https://bip.warszawa.pl/Menu_przedmiotowe/ogloszenia/plany_zagospodarowania/mpzp_rej_Zelaznej_pn_C_wylozenie.htm))
8. Mppz rejonu Czyste – rejon ulicy Kolejowej **uchwalony** uchwałą nr LXXXIV/2140/2014 z dnia 26 czerwca 2014
9. Mppz rejonu Czyste – rejon ulicy Towarowej (uchwała o przystąpieniu nr XXXII/697/2004 z dnia 24.06.2004), uchwałą LXI/1682/2013 z 11 lipca 2013 zmieniono granice planu
10. Mppz rejonu Czyste – rejon Dworca Zachodniego (uchwała o przystąpieniu nr XXXII/697/2004 z dnia 24.06.2004), uchwałą nr XXXIII/797/2012 z dnia 8.03.2013 dokonano podziału planu
11. Obszaru położonego wzdłuż linii średnicowej PKP, na odcinku od Dworca Centralnego do Dworca Głównego część III (uchwała o przystąpieniu Rady Gminy Warszawa Centrum nr 128/XVII/95 z dnia 11.05.1995), plan podzielono uchwałą nr LXXI/2232/2010 z dnia 28.01.2010
12. Obszaru położonego wzdłuż linii średnicowej PKP, na odcinku od Dworca Centralnego do Dworca Głównego część I (uchwała o przystąpieniu Rady Gminy Warszawa Centrum nr 128/XVII/95 z dnia 11.05.1995), plan podzielono uchwałą nr LXXI/2232/2010 z dnia 28.01.2010
13. Mppz rejonu ulicy Twardej (uchwała o przystąpieniu nr XXVIII/539/2004 z dnia 15.04.2004); projekt planu był **wyłożony do publicznego wglądu** 03-04.2014, rozstrzygnięcie uwag nie zostało dotychczas opublikowane (projekt planu będzie prawdopodobnie ponownie wykładany do publicznego wglądu po naniesieniu zmian wynikających z uwzględnienia uwag po zeszłorocznym wyłożeniu)
14. Mppz rejonu ulicy Żelaznej – część południowa (uchwała o przystąpieniu nr LVII/1711/2009 z dnia 18.06.2009), plan został podzielony uchwałą nr LXI/1681/2013 z dnia 11.07.2013 – wydzielony został pas istniejącej i planowanej zabudowy pomiędzy ul. Proszą i Pańską oraz sporny teren skweru lipowego przy Prostej – **wyłożenie do publicznego wglądu do 21 października 2015r.**  
([https://bip.warszawa.pl/Menu\\_przedmiotowe/ogloszenia/plany\\_zagospodarowania/mpzp\\_rej\\_Zelaznej\\_pd\\_wylozenie.htm](https://bip.warszawa.pl/Menu_przedmiotowe/ogloszenia/plany_zagospodarowania/mpzp_rej_Zelaznej_pd_wylozenie.htm))

Spośród 14 planów miejscowych składających się na obszar opracowania warsztatów (wraz z wyznaczonym kontekstem) tylko 3 plany są obecnie obowiązujące (zostały uchwalone w zeszłym roku). Obejmują one:

- Północny odcinek ul. Towarowej wraz z otoczeniem (od ronda Daszyńskiego do tzw. Kercelaka), przy czym jego część związana z otoczeniem Muzeum Powstania Warszawskiego podlega właśnie zmianie na wniosek Muzeum Powstania,
- Niewielki fragment południowo-wschodniego kontekstu obszaru warsztatów obejmujący Czyste do ul. Karolkowej
- Północno-wschodnią część obszaru warsztatów – tzw. rejon ul. Żelaznej (z niewielkimi obecnie zmianami m.in. dot. Zakładów Norblina).

Ponadto dwa plany są zaawansowane w procedurze:

- Północno-zachodni fragment kontekstu warsztatów, obejmujący rejon ul. Wolskiej i Płockiej do Karolkowej – w zasadzie czeka już jedynie na uchwalenie,
- Rejon ul. Twardej – obejmujący południowo-wschodnią część obszaru warsztatów – plan wyłożony do publicznego wglądu 1,5 roku temu, jednak nadal oczekujący na rozstrzygnięcie uwag (prawdopodobnie będzie ponownie wykładany i zmieniany).

**Można zatem powiedzieć, że północna część obszaru opracowania (tj. na północ od ul. Prostej) jest zasadniczo pokryta obowiązującymi planami miejscowymi, w przeciwieństwie do części południowej.** Przy czym tereny kolejowe mają zasadniczo niewielkie szanse na rzeczywiste przeprowadzenie procedur planistycznych (do sporządzania planów na terenach kolejowych przystąpiono już ok. 20 lat temu).

**Wyniki warsztatów będą mogły być wykorzystane w procedurach planistycznych sporządzanych planów miejscowych** – przede wszystkim do sformułowania uwag do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (dotyczy to przede wszystkim południowej części obszaru) jak również do przygotowania wniosków o zmianę planów – jeżeli zachodziłaby taka potrzeba (co z kolei dotyczy zasadniczo północnej części obszaru).

**Zasadniczo obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego na obszarze warsztatów przewidują koncentrację zabudowy wysokiej i wysokościowej, o przeważającej funkcji biurowej, jednakże również z udziałem zabudowy mieszkaniowej i usług. Większość inwestycji kubaturowych na obszarze opracowania została już zrealizowana lub posiada przesądzenia w formie pozwoleń na budowę oraz decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Obecnie niezadowolającym standardem charakteryzuje się przede wszystkim przestrzeń publiczna oraz zabudowa mieszkaniowa – przedwojennych kamienic i osiedli z lat sześćdziesiątych.**

**Główna siatka uliczna na obszarze opracowania jest w dużej mierze ukształtowana.** W planie miejscowym rejonu ul. Twardej przewidziano odtworzenie nieistniejącego obecnie odcinka ul. Wroniej (na południe od ul. Prostej) oraz nawiązanie do przedwojennego założenia placu Kazimierza Wielkiego na zamknięciu ul. Siennej. Ponadto na północ od ul. Prostej przewidywane jest odtworzenie ciągłości przestrzennej ul. Waliców, a w rejonie Czystego planowane jest przedłużenie ul. Karolkowej do Kolejowej.

**Krytycznego rozważenia wymagają przyjęte w planach miejscowych rozwiązania komunikacyjne – przede wszystkim związane z ul. Towarową, jako zachodnim odcinkiem Obwodnicy Śródmiejskiej.** Rozwiązania dostosowane do przewidywanej klasy ulicy – Głównej Ruchu Przyspieszonego zakładają m.in. :

- Zachowanie przekroju ulicy 2x3 pasy ruchu
- tunel drogowy w ciągu ul. Okopowej i Towarowej – tj. bezkolizyjne rozwiązanie głównego kierunku ruchu na skrzyżowaniu z al. Solidarności,

- tunel drogowy w ciągu ul. Srebrnej i Kolejowej – zapewniający bezkolizyjne powiązanie komunikacyjne pod ul. Towarową,
- przejścia dla pieszych przez ul. Towarową w drugim poziomie (podziemne) – na rondzie Daszyńskiego, na przedłużeniu ul. Srebrnej, na projektowanym przedłużeniu ul. Siennej.

**Przyjęcie powyższych rozwiązań komunikacyjnych sprzytałoby dalszej dezintegracji obszaru śródmieścia funkcjonalnego po wschodniej i zachodniej stronie ul. Towarowej oraz dominacji ruchu kołowego nad pieszym i rowerowym. Propozycje nowych rozwiązań przestrzeni publicznej powinny uwzględniać możliwość lepszej integracji przestrzennej obszarów po obu stronach ul. Towarowej, kształtowania przyjaznej przestrzeni miejskiej o charakterze śródmiejskim oraz większego podporządkowania komunikacji kołowej potrzebom pieszych, rowerzystów i transportowi publicznemu. Ponadto należy wziąć pod uwagę zwężenie linii rozgraniczających ulicę Towarowej, co dawałoby możliwość ukształtowania nowej pierzei ulicy – szczególnie w rejonie Muzeum Powstania Warszawskiego i Ronda Daszyńskiego.**

### **3. Zobowiązania formalno-prawne**

**Budowa drugiej linii metra ze stacją końcową przy rondzie Daszyńskiego (końcową tymczasowo – do czasu realizacji dalszego odcinka, która nastąpi w przeciągu najbliższych kilku lat) znacząco wpłynęła na dalszy rozwój tego obszaru, przede wszystkim o charakterze biurowym.** Powstają, lub są na końcowym etapie przygotowania takie inwestycje jak: Warsaw Spire, Generation Park, Skyliner, Sienna Tower, nowy zespół biurowo-komercyjny na miejscu Towarowa 22 – Jupiter planowany przez Griffin Group, dalszy ciąg inwestycji Apartamenty Pańska, zespół komercyjno-biurowy Art Norblin, Mennica Legacy Tower, kontynuacja osiedla 19 Dzielnica, zespół biurowo-handlowy Griffin Group i Skanska na tzw. Serku Wolskim.

**Większość realizowanych i planowanych inwestycji ma funkcję biurową** (cena wynajmu 1m<sup>2</sup> powierzchni biurowej w tym rejonie to obecnie ok. 15 – 20 Euro), **ale projektowane są również inwestycje handlowe** (jak np. Art. Norblin) **i mieszkaniowe** (19 Dzielnica, Apartamenty Pańska).

**Znaczna część terenów budowlanych na obszarze opracowania objęta jest prawomocnymi pozwoleniami na budowę** (częściowo wydanymi już w oparciu o plany miejscowe obowiązujące dla obszaru na północ od ul. Prostej) **lub decyzjami o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.** Wydane, aktualne decyzje formalno-prawne na obszarze ilustruje załącznik graficzny (źródło: <http://www.mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa#>).

**W pracach warsztatowych należy zaproponować strukturę zabudowy na obszarze – szczególnie w zakresie gabarytów i szkicowej formy budynków kształtujących pierzeje głównych przestrzeni publicznych, z uwzględnieniem:**

- zachowania trwałej zabudowy powstałej w ostatnich latach,
- zachowania generalnej zgodności z prawomocnymi pozwoleniami na budowę,
- dopuszczalnej możliwości dyskusji z wydanymi decyzjami o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli będzie to uzasadnione,
- możliwości przekształceń a nawet wyburzeń istniejącej zabudowy (w szczególności zespołu Jupiter Center, Domu Słowa Polskiego czy dawnej szkoły podstawowej przy ul. Złotej),
- konieczności rewitalizacji istniejącej zabudowy – w tym przedwojennych kamienic jak i osiedli bloków z lat 60. i 70.,
- możliwości dyskusji z ustaleniami obowiązujących oraz sporządzanych na obszarze miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – w uzasadnionych przypadkach,

- możliwości dyskusji z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (szczególnie w kontekście przewidywanego obniżenia klasy ulicy Towarowej – *vide* część dotycząca struktury komunikacyjnej obszaru) – w uzasadnionych przypadkach.

#### 4. Struktura komunikacyjna obszaru

Głównym elementem obsługi komunikacyjnej obszaru o znaczeniu ponadlokalnym jest ciąg ulic Okopowa – Towarowa, stanowiący zachodni odcinek obwodnicy śródmiejskiej. W studium m.st. Warszawy nadano mu klasę ulicy głównej ruchu przyspieszonego. Do ul. Towarowej dochodzą od zachodu 4 ulice o zasadniczym znaczeniu dla obsługi komunikacyjnej: Prosta (również główna ruchu przyspieszonego), al. Solidarności i ul. Leszno (główne) oraz Grójecka (główna). Z kolei wszystkie ulice w obrębie obwodnicy śródmiejskiej mają klasę nie wyższą niż zbiorcza – co służyć ma szczególnemu ograniczeniu ruchu kołowego w tym obszarze.

**Obecnie opracowywany jest pakiet zmian do Studium m.st. Warszawy, wprowadzający istotne korekty do polityki transportowej miasta. Jedną z ważniejszych zmian jest obniżenie klasy całej obwodnicy śródmiejskiej do ulicy głównej.** Konsekwentna realizacja obwodnicy w klasie głównej ruchu przyspieszonego wymagałaby bowiem zapewnienia jej maksymalnej bezkolizyjności – w tym zastosowania rozwiązań tunelowych w ciągu ul. Okopowej oraz na skrzyżowaniu z ul. Srebrną i Kolejową, ewentualnego rozwiązania dwupoziomowego węzła na placu Zawiszy oraz docelowej eliminacji przejść dla pieszych w poziomie terenu na rondzie Daszyńskiego i placu Zawiszy i przeniesienia ich do podziemi.

Takie rozwiązania miałyby fatalny efekt przestrzenny – znacząco ograniczając dostępność pieszych i rowerzystów do śródmieścia, skazując ulicę Towarową na dalszą degradację - uniemożliwiając jej funkcjonowanie jako ważnej przestrzeni publicznej oraz przestrzenie dzieląc Warszawę na śródmieście i resztę – tworząc bardzo trudno przekraczalną barierę. Kosztowne wielopoziomowe rozwiązania komunikacyjne ściągnęłyby ruch kołowy do strefy śródmiejskiej nadając obwodnicy Śródmieścia funkcję połączenia międzydzielnicowego. Tymczasem powinna ona pełnić jedynie rolę powiązania komunikacyjnego działającego na odcinkach krótkich, docelowych podróży umożliwiającego ominięcie strefy ścisłego centrum. Natomiast rolę powiązania międzydzielnicowego powinna pełnić w tym rejonie al. Prymasa Tysiąclecia.

W związku z obniżeniem klasy ulicy Towarowej obniżona zostanie również - do ulicy głównej – klasa ciągu ulic Prosta – Kasprzaka na wschód od al. Prymasa Tysiąclecia.

**W związku z powyższym w rozwiązaniach warsztatowych należy przyjąć następujące założenia kształtowania układu komunikacyjnego:**

- docelowe przyjęcie klasy ciągu ulic Okopowa – Towarowa oraz ciągu ulic Prosta – Kasprzaka jako głównej,
- rozważenie ograniczenia przekroju komunikacyjnego ciągu ulic Okopowa – Towarowa do 2 x 2 pasy ruchu z tramwajem w pasie dzielącym między jezdniami – lub wydzielenia buspasów w obecnym przekroju ulicy lub zintegrowania pasów autobusowych z torami tramwajowymi,
- rezygnacja z rozwiązań bezkolizyjnych w ciągu ul. Okopowej i Towarowej oraz zaproponowanie bardziej przyjaznych dla ruchu pieszego rozwiązań głównych skrzyżowań, w szczególności ronda Daszyńskiego,
- priorytet dla ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej dla całego obszaru opracowania, w tym zwiększenie możliwości przekraczania ul. Towarowej dla pieszych w

**poziomie terenu, sprzyjające przestrzennej integracji terenów śródmiejskich po obu stronach ulicy;**

- **ukształtowanie ul. Towarowej jako alei wielkomiejskiej z nowym programem usługowym w parterach budynków tworzących jej pierzeje, towarzyszącą zielenią itp. – zgodnie z intencją wyrażoną w Studium m.st. Warszawy,**
- **rozważenie zwężenia – w miarę możliwości – linii rozgraniczających ul. Towarowej,**
- **integracja przystanków komunikacji publicznej na całym obszarze,**
- **wytworzenie na obszarze stref ruchu wyłącznie pieszego – w szczególności w oparciu o układ historycznych ulic i placów, wewnętrznych pieszych pasaży w kwartałach zabudowy itp.,**
- **zaproponowanie spójnego systemu ruchu rowerowego, zintegrowanego z lokalizacją stacji roweru miejskiego Veturilo,**
- **ograniczenie i uporządkowanie parkowania samochodów (w oparciu o współczynniki zamieszczone poniżej).**

**Studium m.st. Warszawy wyznacza strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów.** Cały obszar opracowania znajduje się w strefie I, przy czym tereny po wschodniej stronie ul. Towarowej zakwalifikowano do podstrefy Ib, a tereny po zachodniej stronie ul. Towarowej do podstrefy Ic.

**W całej strefie I przewiduje się:**

- **priorytet dla obsługi obszaru transportem zbiorowym poprzez zapewnienie najwyższej w mieście gęstości sieci i przystanków oraz organizację ruchu preferującą pojazdy komunikacji zbiorowej - odległość dojścia pieszego do przystanków komunikacji zbiorowej nie powinna przekraczać 300 metrów;**
- **ograniczenie ruchu samochodowego poprzez odpowiednią organizację ruchu oraz utrzymanie stref płatnego parkowania niestrzeżonego;**
- **zrównoważoną politykę parkingową polegającą na dostosowaniu ilości miejsc parkingowych do wielkości wynikającej z przepustowości ulic.**

Obsługa komunikacyjna całego obszaru opracowania powinna opierać się przede wszystkim na transporcie publicznym, który podstawę stanowią trzy środki komunikacji szynowej: metro, tramwaj i kolej oraz uzupełniony komunikacją autobusową. W pracach warsztatowych należy zmierzać do powiązania wszystkich środków komunikacji publicznej w jeden spójny system, w szczególności poprzez grupowanie przystanków, ułatwienie przesiadek i poprawę standardu obsługi transportem publicznym.

W studium miasta określono również szacunkowe wskaźniki parkingowe, które powinny stanowić punkt odniesienia dla prac warsztatowych. Zostały one ponadto uszczegółowione w planach miejscowych. W podstrefie Ib przyjęto następujące wskaźniki:

- dla biur i urzędów – max. 10 miejsc / 1000 m<sup>2</sup> Pu (nie ma wymagania zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych),
- dla handlu i usług – max. 15 miejsc / 1000 m<sup>2</sup> Pu (również nie ma wymagania zapewnienia minimalnej liczby miejsc parkingowych),
- dla mieszkańców – 1 miejsce / mieszkanie lub mniej.

W podstrefie 1c przyjęto wskaźniki:



- dla biur i urzędów – od 10 do 18 miejsc / 1000 m<sup>2</sup> Pu,
- dla handlu i usług – 15 do 25 miejsc / 1000 m<sup>2</sup>,
- dla mieszkańców – 1 miejsce / mieszkanie.

Obecnie jedynie obszar na wschód od ul. Towarowej objęty jest strefą płatnego parkowania, może ona być jednak poszerzona w przyszłości również o tereny po zachodniej stronie ul. Towarowej.