

Warszawa, 8 stycznia 2018

Stowarzyszenie Ochocianie
ul. Łęczycka 4/6
02-065 Warszawa
ochocianie@gmail.com

Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego
Urząd m.st. Warszawy
ul. Marszałkowska 77/79
00-683 Warszawa

WNIOSKI

do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy

Zgłaszamy następujące wnioski do Studium:

Rozwiązania komunikacyjne:

1. Zmiana przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej – przesunięcie jej z odcinka Raszyńska-Towarowa-Okopowa na Prymasa Tysiąclecia (z powiązaniem Obwodnicy do Prymasa przez Trasę Łazienkowską i Aleje Jerozolimskie oraz odpowiednim powiązaniem na północy).

Obecny przebieg Obwodnicy kłóci się z jej podstawową funkcją, ponieważ pozostawia poza jej obrębem gęsto zabudowane obszary o charakterze śródmiejskim na Ochocie i na Woli, które są dobrze obsługiwane transportem publicznym (metro, tramwaj), co umożliwi nadanie w obrębie tego obszaru szczególnego priorytetu dla komunikacji zbiorowej, rowerowej i pieszej.

2. Zmiana klas dróg:

- a) ulicy Grójeckiej (odc. Bitwy Warszawskiej 1920 r. – pl. Zawiszy) z głównej (G) na zbiorczą (Z),
- b) ulic Raszyńskiej i Krzyckiego z głównej ruchu przyspieszonego (GP) na zbiorczą (Z),
- c) ulicy Żwirki i Wigury z głównej ruchu przyspieszonego (GP) na główną (G),
- d) ciągu ulic Wawelska – Kopińska – Grzymały-Sokołowskiego – Aleje Jerozolimskie (aż do ronda Zesłańców Syberyjskich) z głównej ruchu przyspieszonego (GP) na główną (G),
- e) ciągu ulic Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Banacha z głównej (G) na zbiorczą (Z).

W powyższych propozycjach kierowaliśmy się m.in. następującymi przesłankami: – Klasy ulic należy dostosować do ich aktualnej funkcji. – W szczególności w strefie śródmiejskiej ulice przebiegające przez tereny gęsto zurbanizowane z zabudową mieszkaniową nie powinny posiadać klasy GP (m.in. z uwagi na minimalną prędkość projektową 60 km/h, niezwykle wysoką minimalną odległość między skrzyżowaniami 1000 m), a tylko wyjątkowo klasę G (np. obwodnica śródmiejska).

3. Usunięcie ze studium trasy N-S co najmniej na odcinku ochockim. Zamiast tego oznaczenie tego terenu jako zieleń (ZP1) i zaplanowanie tam parku linearnego.

Trasa N-S wygeneruje dodatkowy popyt ze strony komunikacji indywidualnej i negatywnie wpłynie na podział zadań przewozowych w Warszawie. Obniży wyraźnie atrakcyjność komunikacji kolejowej (trasa N-S będzie w znacznej mierze dublować istniejącą trasę kolejową). Zachęci do wjazdu do centrum Alejami Jerozolimskimi oraz obniży jakość życia mieszkańców Ochoty.

Z powyższych względów wnosimy o rezygnację z planów budowy trasy N-S. W wypadku pozostawienia jednak trasy N-S należy przesunąć jej przebieg z odcinka ochockiego na ciąg Hynka–Łopuszańska–Aleje Jerozolimskie.

4. Uwzględnienie w studium wytyczenia linii tramwajowej wzdłuż ciągu ulic: Aleje Jerozolimskie – Grzymały-Sokołowskiego – Kopińska – Wawelska – al. Armii Ludowej – Most Łazienkowski – al. Stanów Zjednoczonych – rondo Wiatraczna, która łączyłaby projektowaną linię tramwajową Wola–Wilanów (w rejonie Dworca Zachodniego) z projektowaną linią tramwajową od al. Waszyngtona na Gocław (w rejonie Przyczółka Grochowskiego) oraz istniejące linie tramwajowe wzdłuż przecznic: ul. Grójeckiej, al. Niepodległości, ul. Marszałkowskiej i ul. Grochowskiej.

Proponowana trasa zwiększy atrakcyjność transportu publicznego w tym rejonie i wpłynie pozytywnie na podział zadań przewozowych.

5. Kontynuacja do Alej Jerozolimskich na Rakowcu planowanej wzdłuż linii radomskiej trasy rowerowej z obecnego studium (obecnie w studium kończy się wzdłuż torów na wysokości Drawskiej i ma kontynuację tylko w Drawskiej).

Jest to konsekwencja proponowanej rezygnacji z trasy N-S i możliwości najprostszego powiązania powyższej trasy rowerowej z trasą w Al. Jerozolimskich.

Przeznaczenie terenów:

6. Określenie wysokości zabudowy do 30 m dla terenów w kwartale Aleje Jerozolimskie-Chałubińskiego–Nowogrodzka–Raszyńska, w trójkącie Grójecka–Niemcewicz–Raszyńska oraz w trójkącie Grójecka–Spiska–Al. Jerozolimskie.

Propozycja stanowi realizację zasady dobrego sąsiedztwa i jest uzasadniona potrzebą zachowania zarówno charakteru istniejącego budownictwa, ukształtowanego w wyniku procesów historycznych, jak też zapobieżenia pogorszeniu poziomu życia mieszkańców wskutek wprowadzenia zabudowy odbiegającej od obecnych standardów.

7. Oznaczenie terenu Szkoły Podstawowej nr 23 (ul. Reja 1 / Wawelska 48, dz. ewid. 89 z obręb 20105) jako terenu usług oświaty (UO) bądź usług (U) – zamiast, jak jest obecnie, zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (M2).

Propozycja stanowi odzwierciedlenie obecnego użytkowania terenu (w całości będącego działką szkolną), które nie powinno się zmienić.

8. Oznaczenie części terenu położonego przy ul. Barskiej i Drobiazg (obecnie park przyszpitalny, część dz. ewid. 95/6 z obręb 20204), przeznaczonego w studium pod usługi zdrowia (UZ), jako terenu zieleni urządzonej (ZP1).

Jest to jedyny większy teren zieleni w dużym kwartale (30 ha) Grójecka–Kopińska/Grzymały–Al. Jeruzolimskie–Niemcewicza.

9. Oznaczenie całości terenu obecnych ogródków działkowych na Rakowcu wzdłuż torów linii radomskiej jako terenu zieleni urządzonej (ZP1).

Tereny zieleni nie powinny być redukowane na rzecz zabudowy mieszkaniowej czy biurowej. W dodatku w wypadku Rakowca już teraz mieszkańcy zwracają uwagę na gęstość zabudowy i wiążące się z tym uciążliwości (m.in. komunikacyjne).

Zasady i standardy:

10. Uwzględnienie w studium zapisu: „Dopuszcza się możliwość stosowania innych niż zalecane wskaźników parkingowych dla terenów usług oświaty, kultury, sportu oraz żłobków”.

Powyższe usługi w wielu wypadkach mają charakter stricte lokalny, a w takich sytuacjach dominującym sposobem dotarcia do placówki jest podróż piesza. Dotyczy to w szczególności szkół podstawowych, przedszkoli i żłobków, a częściowo także mniejszych placówek kultury i sportu. W skrajnych wypadkach sztywne ogólnowarszawskie normatywy parkingowe mogą prowadzić do takich sytuacji jak pod koniec 2018 w przedszkolu na Kochanowskiego 9a, gdzie połowę placu zabaw trzeba było przeznaczyć na parking – mimo że każda z grup użytkowników (nauczyciele, rodzice) sprzeciwiała się takiemu rozwiązaniu jako niepotrzebnemu. W niektórych wypadkach sztywne normatywy mogą wręcz uniemożliwiać powstawanie przedszkoli i żłobków w związku z ograniczeniami w wielkości działek w gęsto zurbanizowanych obszarach.

11. Zaliczenie do podstawowych działań w zakresie uporządkowania systemu parkowania nie tylko rozszerzenia strefy płatnego parkowania w strefie I, ale także rozszerzania ją na strefę II.

Na taką potrzebę zwracają uwagę mieszkańcy strefy II w różnych dzielnicach (np. Ochota, Żoliborz). Jest to możliwe wraz z systematyczną poprawą jakości komunikacji zbiorowej.

12. Znaczące zwiększenie liczby miejsc postojowych dla rowerów na działkach inwestycji i uniezależnienie ich od liczby miejsc dla samochodów. Proponowane wskaźniki: dla strefy I – 1 miejsce/1 mieszkanie, dla strefy II 75% tej wartości, dla strefy III 50% tej wartości. Analogiczne podniesienie wskaźników oraz zróżnicowanie ich ze względu na strefy w wypadku biur i urzędów oraz handlu i usług.

Wraz z rozwojem transportu rowerowego nasila się problem braku miejsc postojowych dla rowerów w budynkach w wydzielonych pomieszczeniach, w szczególności w poziomie zero. Są one trzymane przez mieszkańców w mieszkaniach, na balkonach czy piwnicach, co jest uciążliwe i może zniechęcać do posiadania roweru. Jest to sprzeczne z celem, którym jest zwiększanie udziału transportu rowerowego w podziale zadań przewozowych.

13. Uzupełnienie studium o zapisy dot. priorytetu dla ruchu pieszego (m.in. zapisanie jako jednej z wytycznych dot. zasad określania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ustaleń studium w zakresie systemu transportowego – gęstej sieci ogólnodostępnych połączeń pieszych).

Priorytet ten jest obecny w bieżących działaniach władz miasta (por. np. projekt Warszawskiej Polityki Mobilności, zwiększanie nakładów inwestycyjnych na ciągi piesze, projekty „zielonych ulic”) i powinien mieć też odzwierciedlenie w dokumentach planistycznych. Należy m.in. w większej mierze

wykorzystywać możliwość wytyczania w mpzp na większych terenach inwestycyjnych dróg publicznych w formie traktów pieszych (co jest także znaczącą oszczędnością w stosunku do wytyczania pełnowymiarowej ulicy, nawet KDD, ponieważ dla traktu pieszego wystarczy szerokość np. 3 m), czy zobowiązania inwestorów do zapewnienia na swoich działkach ogólnodostępnych pasaży (co może skutecznie i niskokosztowo zmniejszać uciążliwość grodzenia większych terenów).

Patryk Słowicki
Stowarzyszenie Ochocianie