



Na rondzie Romana Dmowskiego będzie można przejść przez Aleje Jerozolimskie i Marszałkowską bez schodzenia do podziemi. Naziemne przejścia dla pieszych ułatwią też dojście do przystanków tramwajowych, a przejazdy rowerowe pomogą cyklistom przejechać przez to skrzyżowanie.

Dziś na rondzie Dmowskiego są tylko przejścia podziemne - kiedyś symbol nowoczesności, dziś zhora pieszych, osób starszych, rodziców z wózkami, osób o ograniczonej mobilności, pasażerów komunikacji miejskiej. Dlatego władze miasta zdecydowały, że będą tu także przejścia naziemne. - Naziemne przejścia zrobimy tak, aby uniknąć kosztownych i dużych przebudów - mówi Renata Kaznowska, zastępca prezydenta m.st. Warszawy. - W ten sposób to miejsce stanie się przyjaźniejsze dla mieszkańców już w przyszłym roku. W perspektywie kilku lat planujemy natomiast kompleksową przemianę ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich.

Czytelniejsza organizacja ruchu

Przygotowanie koncepcji przejść poprzedziły badania ruchu. Badacze policzyli nie tylko liczbę samochodów przejeżdżających przez rondo (było aż 30 punktów pomiarowych), ale również pieszych i rowerzystów, w tym także rowerzystów przeprowadzających rowery przejściami podziemnymi. I tak, np. w godzinach szczytu porannego przez rondo przejeżdża ponad 7 tys. samochodów na godzinę, a popołudniowego ok. 6,6 tys. Imponujące są liczby mówiące o ruchu pieszych - rano przechodzi tamtędy ponad 14 tys. osób na godzinę, a po południu prawie 22 tys. - to tyle, ilu mieszkańców jest w dzielnicy Wesoła. Projektanci zrobili także rozeznanie w planach instalacji podziemnych, własności gruntów itp.

Koncepcja zakłada, że przy rondzie R. Dmowskiego będą cztery przejścia naziemne: - przez ul. Marszałkowską po północnej stronie, za ul. Widok. Zaplanowany jest tu także przejazd rowerowy i odcinek drogi rowerowej do ul. Widok (z kontraruchem rowerowym) oraz rowerowe połączenie do ul. Poznańskiej. Konieczna przebudowa to przesunięcie zewnętrznych krawędzi jezdni do osi ul. Marszałkowskiej poprzez zwężenie nadmiernie szerokiego pasa autobusowego. Efektem będzie także

Warszawa: rondo Dmowskiego z przejściami

Utworzono: czwartek, 04, styczeń 2018 10:08

czytelniejszy układ pasów ruchu.

- przez ul. Marszałkowską po południowej stronie, na wysokości ul. Nowogrodzkiej. Rowerzyści będą mogli tu przejechać przez ul. Marszałkowską wzdłuż ul. Nowogrodzkiej (z kontraruchem rowerowym). Potrzebna będzie zmiana organizacji ruchu od skrzyżowania z ul. Żurawią – skrócenie wydzielonych pasów do skrętów.
- przez Aleje Jerozolimskie, po wschodniej stronie, na wysokości ul. Parkingowej. Projektanci nie rysowali tam przejazdu rowerowego bo nie łączyłby się on siecią dróg rowerowych (ale zostawiają tam rezerwę terenu na przyszłość). Tu konieczna będzie korekta pasa do skrętu w lewo (wschód-południe) oraz skrócenie zatoki autobusowej.
- przez Aleje Jerozolimskie po zachodniej stronie na wysokości ul. Poznańskiej. Jest tu także przejazd rowerowy i droga rowerowa łącząca ul. Poznańską (z kontraruchem rowerowym) z Widok. Tu do wykonania będzie więcej – trzeba przesunąć krawędzie obydwu jezdni: tej w kierunku Ochoty na północ (skutkiem będzie także wyprostowanie zatoki autobusowej i uporządkowanie pasów ruchu), a w stronę Pragi na południe.

Przejścia z azylami

Wszystkie przejścia będą miały szerokość ok. 8 m i azyle pomiędzy jezdniami. Do każdego z nich przedłużone zostaną przystanki tramwajowe (wszystkie będą miały po ok. 66 m, czyli tyle ile potrzebują dwa tramwaje), a wejście na nie ułatwią pasażerom łagodne rampy. Oczywiście przy przejściach będzie sygnalizacja świetlna podłączona do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem, a czas „zielonego” będzie na tyle długi, aby piesi mogli przejść przez obydwie jezdnie bez zatrzymywania się. Zdaniem projektantów nowe przejścia nie pogorszą ruchu tramwajów (pozostanie priorytet) ani samochodów, bo ZSZR będzie odpowiednio sterował programami sygnalizacji świetlnej na dłuższych odcinkach ulic. Szerokość ani liczba pasów ruchu nie zmienią się. Ponadto prognozy mówią, że do 2020 r. zmniejszy się liczba samochodów przejeżdżających przez rondo o ok. 12 proc.

Kolejnym krokiem będzie teraz zamówienie potrzebnej dokumentacji, a następnie przebudowa w terenie. Prace projektowe rozpoczną się w tym roku, a przejścia będą gotowe w 2019 r.

Źródło: UM Warszawa