

Komunikacja autobusowa w warszawskim Śródmieściu

Utworzono: wtorek, 13, kwiecień 2010 07:51 Joanna Schabowska



Warszawskie Śródmieście jest dziś niemalże dzielnicą biurowo-usługową. W jej obrębie znajduje się aż 375 tys. miejsc pracy i 127 tys. miejsc nauki. Liczba mieszkańców w tym rejonie wynosi 395 tys. Granice obszaru śródmiejskiego, zajmującego 37,9 km², wyznaczają ulice: Armii Ludowej, Bitwy Warszawskiej, Al. Prymasa Tysiąclecia, Okopowa, Most Gdański i Al. Stanów Zjednoczonych. W godzinach szczytu kursuje tu ponad 900 autobusów, dlatego też zakorkowana dzielnica potrzebuje sprawnie działającego systemu komunikacji.

Śródmiejska sieć drogowa obejmuje głównie drogi dwu- i trzypasmowe. Główne trasy transportu miejskiego wyznaczają ulice: Marszałkowska, Al. Jerozolimskie, Targowa, Świętokrzyska, Al. Solidarności, Al. Niepodległości, Al. Prymasa Tysiąclecia, Towarowa, Słomińskiego, Radzymińska oraz Trasa Łazienkowska. Odległość między przystankami wynosi ok. 500 m. W godzinach porannego szczytu kursuje 1400 autobusów. Średnia prędkość waha się między 20,5 km/h dla linii zwykłych i 28 km/h dla linii nocnych. Podczas największego natężenia ruchu średnia prędkość spada nawet do 6 km/h.

Obok transportu miejskiego, swoje usługi w Śródmieściu świadczy 136 przewoźników prywatnych, posiadających 12 „pętli” – miejsc postojowych. Zarząd Transportu Miejskiego ma ich 15. W sercu miasta dominuje ruch ze wschodu Warszawy. Po stronie zachodniej znajduje się bowiem większa ilość linii tramwajowych oraz kolejowe.

Ostatnie lata zaowocowały zrealizowaniem kilku działań w kierunku usprawnienia komunikacji. Oprócz wydzielonych pasów autobusowych (najdłuższym jest 7-kilometrowy na Trasie Łazienkowskiej) w śródmieściu istnieje już wydzielony pas tramwajowo-autobusowy na trasie WZ o długości 2,5 km. Ponadto Krakowskie

Komunikacja autobusowa w warszawskim Śródmieściu

Utworzono: wtorek, 13, kwiecień 2010 07:51 Joanna Schabowska

Przedmieście zostało zamknięte dla ruchu indywidualnego na odcinku 1,2 km.

Obecnie podpisano już umowę na zakup 660 nowych, niskopoziomowych autobusów. Wyposażone będą w klimatyzację, system monitoringu, automaty biletowe, głosowe zapowiadanie przystanków, pochylnie dla niepełnosprawnych. Wyposażenie ma być zgodne z normą EURO5. W planach rozwoju systemu autobusowego na najbliższe dwa lata jest także modernizacja pętli autobusowej „Dworzec Centralny”, modernizacja pętli „Plac Hallera” oraz pętli ul. Lubelskiej wraz ze wzniesieniem budynku do odpraw podróży. Jednym z kolejnych pomysłów jest wymiana wiat przystankowych. Modernizacja wszelkich elementów związanych z transportem autobusowym ma na celu zachęcenie mieszkańców do korzystania z usług transportu miejskiego oraz zmniejszenie przejazdów samochodami prywatnymi, aby usprawnić komunikację.

Planowany jest także rozwój systemu automatów biletowych, stacjonarnych i mobilnych, aby były one jeszcze bardziej dostępne użytkownikom. Ponadto w planie jest wprowadzenie ograniczenia parkowania w rejonie przystanków. W tym celu przewidziana jest budowa nowych parkingów w systemie P+R (Parkuj i jedź). Zakaz parkowania wprowadzony będzie także na odcinku międzywęzłowym.

Dalszymi propozycjami są: wydzielanie pasów i jezdni autobusowych, wydzielenie torowisk tramwajowo-autobusowych, uruchomienie systemu automatycznego monitorowania pasów autobusowych, utworzenie służ sygnalizacyjnych, dopuszczenie do ruchu w niektórych miejscach tylko wybranych pojazdów.

Joanna Schabowska

O obsłudze śródmieścia komunikacją autobusową podczas IV Konferencji Naukowo-Technicznej Miasto i Transport 2007 (Warszawa, 24 lutego 2010 r.) mówił Waldemar Lasek z Biura Drogownictwa i Komunikacji. Podczas konferencji przedstawiony został projekt Obsługi Śródmieścia Komunikacją Autobusową.

[Obsługa Śródmieścia Komunikacją Autobusową \(PDF, 2,5 MB\)](#)