

Andrzej Brzeziński
Karolina Jesionkiewicz

Jak „Złote Trasy” (nie)sparaliżowały Warszawę

W dniu 7 lutego b.r. w Warszawie uruchomiono „Złote Tarasy” (ZT), duży obiekt handlowo – usługowo - biurowy (*powierzchnia zabudowy 220 tys. m², powierzchnia handlowa ok. 65 000m², liczba miejsc parkingowych – 1700*) zlokalizowany w pobliżu Dworca Centralnego, w obszarze pomiędzy ulicami: al. Jana Pawła II, Złotą, Emilii Plater i Al. Jerozolimskimi. Ze względu na jego skalę, położenie w ścisłym centrum miasta i różnorodność funkcji tuż przed otwarciem pojawiły się obawy, że ruch z nim związany doprowadzi do katastrofalnych w skutkach utrudnień komunikacyjnych i zablokowania centrum Warszawy. Władze miasta zarządziły nadzwyczajną mobilizację służ miejskich (ZDM, ZTM) i policji, a lokalna prasa, radio i telewizja spekulowały co do możliwych skutków.

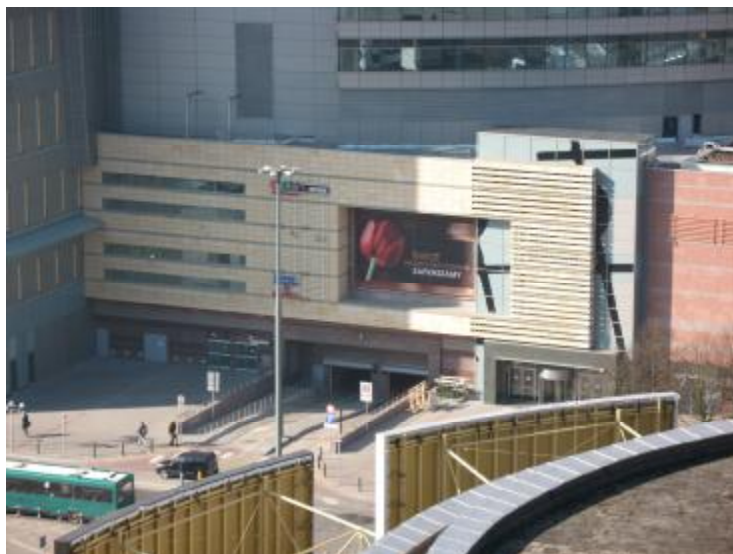


Centrum handlowe Złote Tarasy w Warszawie. W głębi po lewej budynek Dworca Centralnego

Rzeczywiste skutki ruchowe wywołane przez „Złote Tarasy” zostały zweryfikowane dzięki serii badań ruchu przeprowadzonych ¹ w kolejnych dniach od ich uruchomienia:

- 7 lutego (środa) – w dniu otwarcia ZT
- 8 lutego (czwartek) – w drugim dniu funkcjonowania ZT,
- 9 lutego (piątek) – w trzecim dniu funkcjonowania ZT,
- 10 lutego (sobota) - w pierwszy weekend funkcjonowania ZT,
- 15 lutego (czwartek) – w tydzień po uruchomieniu ZT,
- 15 marca (czwartek) – w pięć tygodni po uruchomieniu ZT.

¹ Badanie zostało przeprowadzone przez pracowników i studentów Politechniki Warszawskiej (Koło Naukowe Inżynierii Komunikacyjnej).



Wjazd i wyjazd do Złotych Tarasów od strony ul. Emilii Plater



Wjazd i wyjazd do Złotych Tarasów od strony ul. Złotej



Rejon wjazdu i wyjazdu do Złotych Tarasów od strony al. Jana Pawła

II

Badanie wykonywano w okresach ruchu szczytowego i międzyszczytowego odnotowując:

- natężenia ruchu i prędkości przejazdu na ulicach bezpośrednio sąsiadujących z centrum handlowym,
- natężenia ruchu wjazdowego i wyjazdowego do ZT (na 3 wjazdach/wyjazdach: z ul. Emilii Plater, Złotej i Al. Jana Pawła II),
- strukturę rodzajową pojazdów.

Zestawienie wyników badań natężenia ruchu w otoczeniu „Złotych Tarasów”

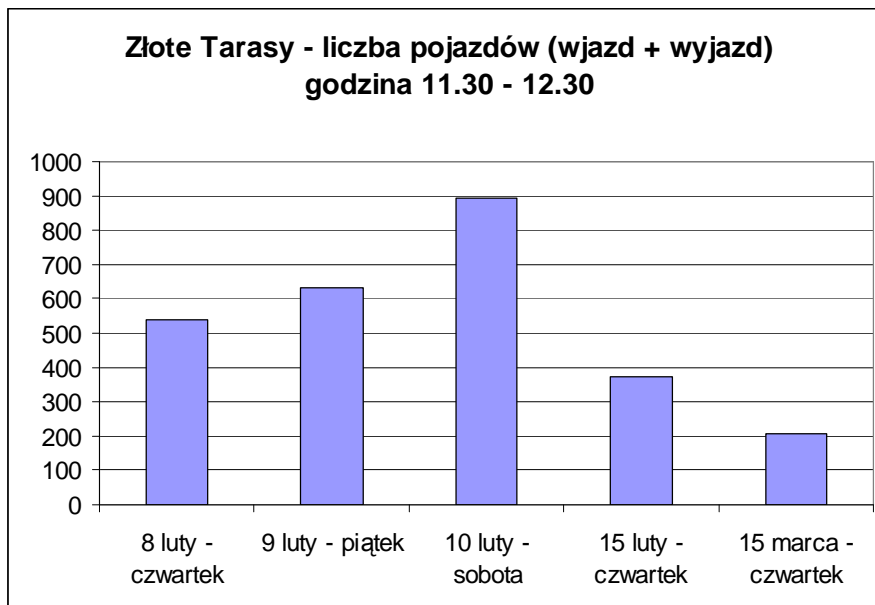
Lokalizacja miejsca pomiaru	Wjazd			Wyjazd			Natężenie w przekroju ulicy				wjazd+wyjazd pojazdy razem	Udział ruchu związanego z ZT w stosunku do ruchu ulicznego
	osobowe	dostawcze	ciężarowe	osobowe	dostawcze	ciężarowe	osobowe	dostawcze	ciężarowe	autobusy		
8 luty (czwartek), godzina: 11.30-12.30												
Emilii Plater	136	0	0	48	0	0	972	52	4	52	184	0,17
Jana Pawła II	44	12	4	36	4	4	2120	200	8	16	104	0,04
Złota	164	0	0	84	4	0	-	-	-	-	252	-
Razem:											540	
8 luty (czwartek), godzina: 16.30-17.30												
Emilii Plater	88	0	0	156	0	0	1020	40	8	52	244	0,22
Jana Pawła II	40	0	8	12	20	0	2248	116	4	12	72	0,03
Złota	124	0	0	100	0	0	-	-	-	-	224	-
Razem:											540	
9 luty (piątek), godzina: 11.30-12.30												
Emilii Plater	200	0	0	96	0	0	872	88	4	44	296	0,29
Jana Pawła II	32	36	0	24	24	0	2392	68	4	32	116	0,05
Złota	172	4	0	44	0	0	-	-	-	-	220	-
Razem:											632	
9 luty (piątek), godzina: 16.30-17.30												
Emilii Plater	36	0	0	88	0	0	500	0	0	36	124	0,23
Jana Pawła II	36	8	0	40	28	0	2444	96	0	20	112	0,04
Złota	72	4	0	96	4	0	-	-	-	-	176	-
Razem:											412	
10 luty (sobota), godzina: 11.30-12.30												
Emilii Plater	192	0	0	154	0	0	1006	20	0	48	346	0,32
Jana Pawła II	34	10	0	24	10	14	1652	36	8	20	92	0,05
Złota	270	8	0	168	8	0	-	-	-	-	454	-
Razem:											892	
15 luty (czwartek), godzina: 11.30-12.30												
Emilii Plater	92	0	0	64	0	0	1036	40	16	60	156	0,14
Jana Pawła II	32	32	0	20	12	8	2188	188	16	8	104	0,04
Złota	80	0	0	32	0	0	-	-	-	-	112	-
Razem:											372	
15 luty (czwartek), godzina: 16.30-17.30												
Emilii Plater	112	0	0	56	0	0	1320	4	0	32	168	0,12

Jana Pawła II	16	12	4	16	16	0	2372	104	20	44	60	0,02
Złota	104	0	0	76	0	0	-	-	-	-	180	-
Razem:											408	
15 marzec (czwartek), godzina: 11.30-12.30												
Emilii Plater	24	0	0	36	0	0	1040	24	8	64	60	0,05
Jana Pawła II	12	4	4	8	24	0	2248	120	32	28	52	0,02
Złota	56	0	0	40	0	0	-	-	-	-	96	-
Razem:											208	
15 marzec (czwartek), godzina: 16.30-17.30												
Emilii Plater	68	0	0	68	0	0	1200	27	4	72	136	0,10
Jana Pawła II	8	12	0	8	8	0	2636	72	28	28	36	0,01
Złota	68	0	0	40	0	0	-	-	-	-	108	-
Razem:											280	

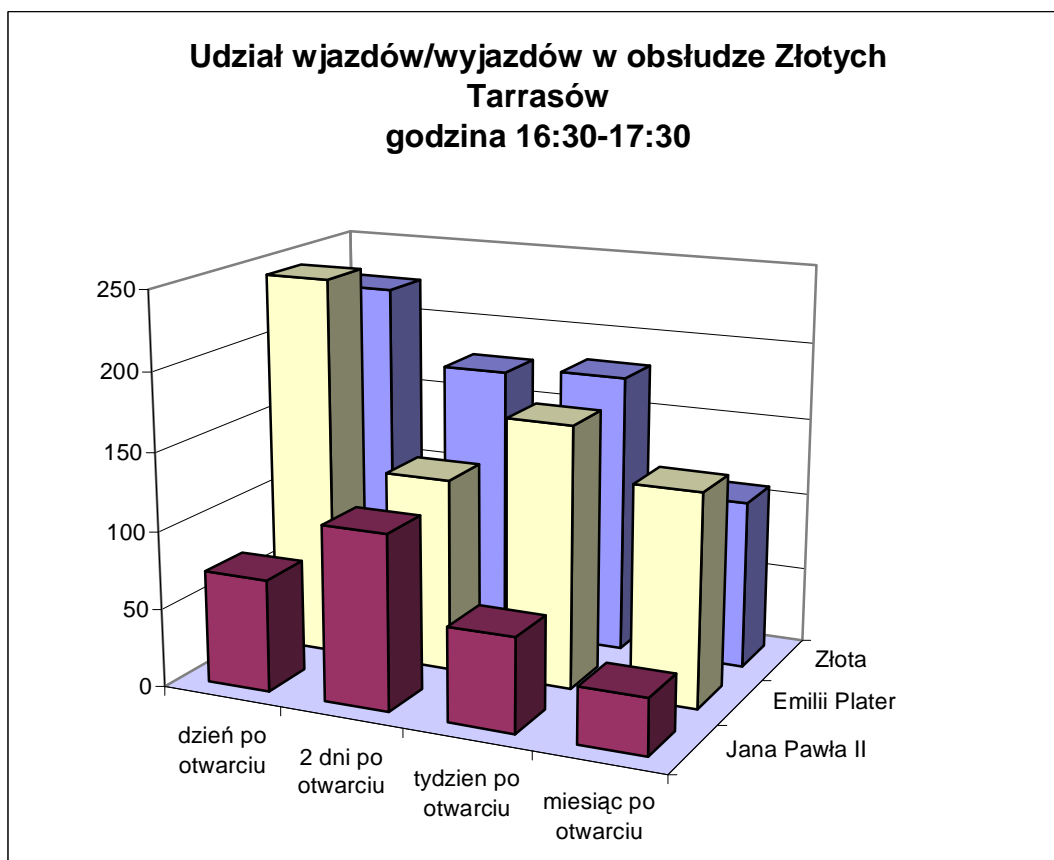
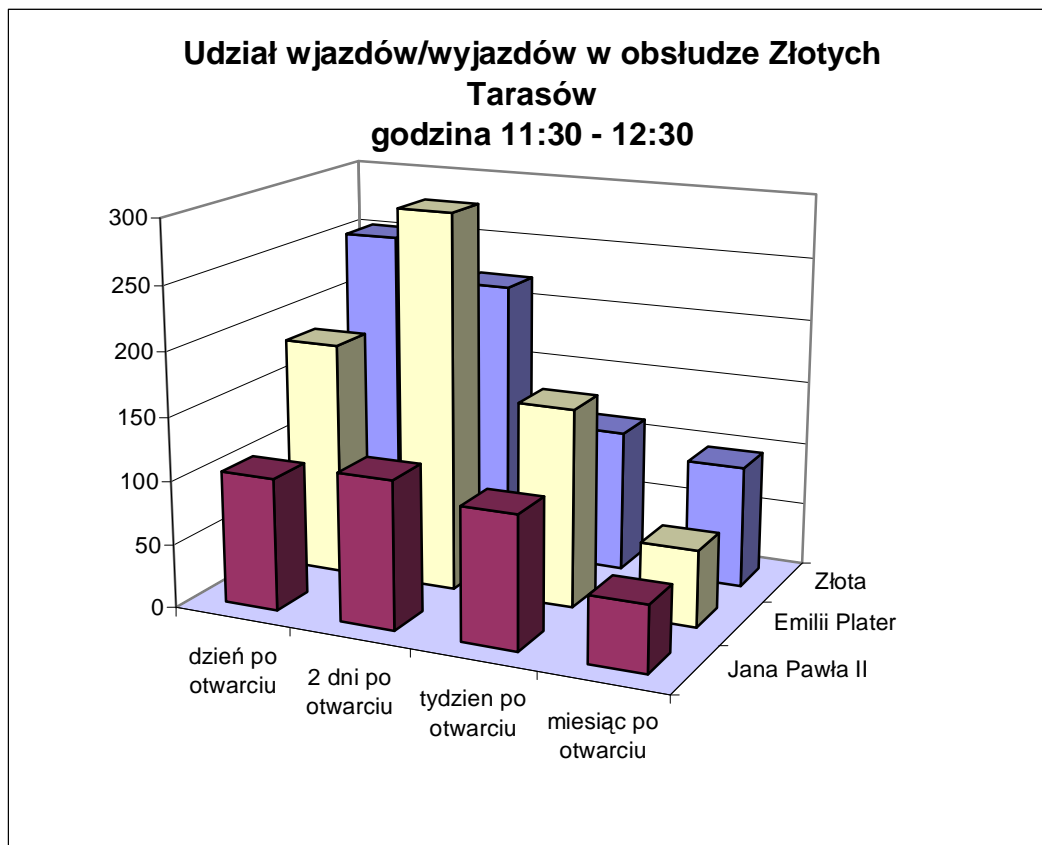
W ciągu pierwszych 5 tygodni funkcjonowania „Złotych Tarasów” udział samochodów związanych z centrum handlowym w ruchu na ulicach otaczających obiekt w dni powszednie nie przekroczył 29% (na ul. Emilii Plater) i 32% w weekendy (także na ul. Emilii Plater). W skali całego obszaru potencjalnego wpływu ZT stwierdzono, że udział pojazdów związanych z ZT nie przekraczał 12% liczby pojazdów w dni powszednie i 16% w weekendy.

W dni powszednie największy ruch dojazdowy i wyjazdowy związany ze „Złotymi Tarasami” odnotowano w piątek w godzinach południowych (ok. 630 pojazdów). W okresach miejskiego ruchu szczytowego, natężenia ruchu pojazdów związanych z ZT były zdecydowanie mniejsze (86 pojazdów w szczycie porannym i 540 pojazdów w szczycie popołudniowym). Należy także pamiętać że obserwacje prowadzono w pierwszym okresie funkcjonowania obiektu, a zatem należy przypuszczać, że w okresie wzmożonego ruchu osób pragnących obejrzeć nowy obiekt po raz pierwszy. Ponad miesiąc po uruchomieniu ZT odnotowano wyraźne, bo o prawie połowę zmniejszenie ruchu związanego z ZT w stosunku do pierwszych dni po otwarciu (zmniejszenie do 280 pojazdów w godzinie szczytu popołudniowego).

Zdecydowanie większe zainteresowanie „Złotymi Tarasami” ma miejsce w dni weekendowe. W trakcie badań przeprowadzonych w sobotę w godzinach południowych odnotowano blisko 900 pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających. Dość duży był także udział pojazdów związanych z centrum handlowym na sąsiadujących ulicach - średnio w obszarze 16%. Zwiększone zainteresowanie dojazdem samochodami do ZT w dniach wolnych od pracy nie powoduje znaczących utrudnień komunikacyjnych. Przy ograniczonej w weekendy ofercie transportu zbiorowego zjawisko to można nawet traktować jako pozytywne. Oznacza bowiem, że „Złote Tarasy” zachęcają do odbywania podróży do centrum miasta (a nie na tereny peryferyjne, jak w przypadku innych centrów handlowych) i tym samym w pewnym stopniu przeciwdziałają jego wyludnieniu w soboty i niedziele.

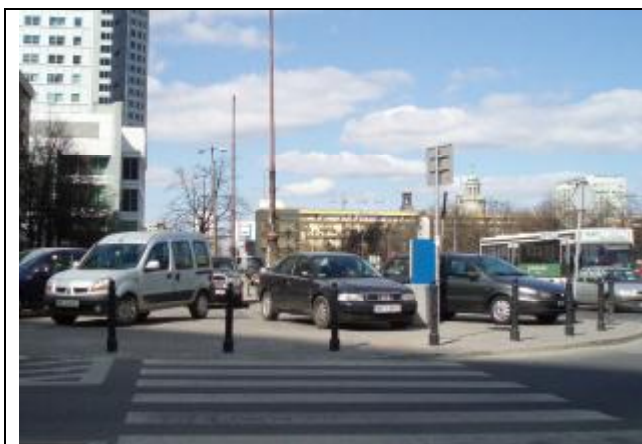


Analiza obciążenia ruchem powiązań „Złotych Tarasów” ulicami układu podstawowego wskazuje, że podstawowe znacznie i zbliżone jeśli chodzi o poziom obciążenia ruchem mają wjazdy./wyjazdy na ul. Emilii Plater i Złotą.



Warto zauważyć, że wielkość ruchu związanego ze „Złotymi Tarasami” okazała się nieco niższa w stosunku do poziomu zakładanego przed ich otwarciem (ok. 1030

pojazdów/godzinę). Niewątpliwie podstawowy wpływ na ograniczenie liczby pojazdów korzystających z centrum ma dobra oferta ze strony transportu zbiorowego (komunikacja tramwajowa na Al. Jana Pawła II i w al. Jerozolimskich oraz kolejowa podmiejska i WKD). Nie bez znaczenia jest także fakt iż korzystanie z parkingu podziemnego jest płatne (5 zł/godzinę). Wprowadzenie opłat było jednak nieuniknione, dla przeciwdziałania potencjalnie bardzo dużemu zapotrzebowaniu na parkowanie w tej części miasta (z sąsiadujących licznych biurów i obiektów dworcowych). Skutkuje to jednak pełnym wykorzystaniem miejsc do parkowania płatnego na przyległych ulicach (koszt 2,40 zł/godzinę), a także nasilonym zjawiskiem parkowania niezgodnego z przepisami.



Fot. Ulica Złota. Przykład parkowania niezgodnego z przepisami w rejonie Złotych Tarasów”



Fot. Ulica Emilii Plater. Przykład parkowania niezgodnego z przepisami w rejonie Złotych Tarasów”

Analiza średnich prędkości przejazdu ulicami położonymi w bezpośrednim sąsiedztwie centrum handlowego nie wykazuje tendencji znacznie odbiegających od średniej w Warszawie. W trakcie pomiarów odnotowano prędkości od 5,5km/h na al. Jana Pawła II, gdzie straty czasu wynikały głównie z kolejek pojazdów na dość odległym od Złotych Tarasów Rondzie ONZ do bardzo wysokich - 27,8 km/h na ul. Emilii Plater. Prędkości te odnotowano w okresie najbardziej wzmożonego ruchu związanego z centrum handlowym.

Zestawienie prędkości przejazdu na wybranych odcinkach pomiarowych

Ulica	Odcinek i kierunek jazdy	Średnia prędkość [km/h]
Badanie wykonane 8 lutego 2007 – czwartek (8.00-8.30)		
Emilii Plater	Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie	27,3
Al. Jerozolimskie	Emilii Plater - JP II	18,4
JP II	Al. Jerozolimskie – Świętokrzyska	15,1
Świętokrzyska	JP II - Emilii Plater	25,0
Badanie wykonane 8 lutego - czwartek (16.30-17.30)		
Emilii Plater	Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie	13,9
Al. Jerozolimskie	Emilii Plater - JP II	8,1
JP II	Al. Jerozolimskie – Świętokrzyska	5,5
Świętokrzyska	JP II - Emilii Plater	20,5
Badanie wykonane 15 lutego 2007 – czwartek (12.00 – 12..30)		
Emilii Plater	Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie	27,8
Al. Jerozolimskie	Emilii Plater - JP II	17,6

JP II	Al. Jerozolimskie – Świętokrzyska	9,1
Świętokrzyska	JP II - Emilii Plater	13,8
Badanie wykonane 15 marca - czwartek (12.00 – 12.30)		
Emilii Plater	Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie	29,6
Al. Jerozolimskie	Emilii Plater - JP II	25,3
JP II	Al. Jerozolimskie – Świętokrzyska	18,2
Świętokrzyska	JP II - Emilii Plater	16,4
Badanie wykonane 15 marca – czwartek (16.30 – 17:00)		
Emilii Plater	Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie	14,0
Al. Jerozolimskie	Emilii Plater - JP II	11,6
JP II	Al. Jerozolimskie – Świętokrzyska	5,9
Świętokrzyska	JP II - Emilii Plater	9,6

Podsumowując wypada stwierdzić, że obserwacje ruchu przeprowadzone w kolejnych dniach od uruchomienia „Złoty Tarasów” nie potwierdziły obaw jeśli chodzi o ujemne skutki komunikacyjne jakich oczekiwano wraz z uruchomieniem obiektu. Paraliż komunikacyjny Śródmieścia Warszawy nie nastąpił głównie dlatego, że nowy obiekt został dogodnie usytuowany dla odbywania podróży pieszych (z okolicznej zabudowy biurowej i dworców klejowych) i może liczyć na bardzo dobrą obsługę transportem zbiorowym (tramwaje i autobusy). Ważne jest także, że prawidłowo oszacowano wielkość ruchu generowanego przez ZT, a nawet natężenia ruchu samochodowego związanego z centrum handlowym (ok. 630 poj./godzinę w dzień powszedni i 890 poj./godzinę w weekend) okazały się mniejsze od spodziewanych.

Nie oznacza to, że w tej części miasta nie występują kłopoty z funkcjonowaniem systemu komunikacyjnego. Przykładem może być ul. Emilii Plater, na której ruch pojazdów jest źle zorganizowany (nieuporządkowany), a dodatkowo występują utrudnienia w ruchu komunikacji autobusowej (wobec braku jej uprzywilejowania) oraz uciążliwości wynikające z niezgodnego z przepisami parkowania pojazdów. Doświadczenia zebrane z przeprowadzonych badań wskazują na pilne zrewidowanie obecnej sytuacji, stworzenie koncepcji funkcjonowania tej ulicy w nowych warunkach urbanistycznych i doprowadzenie do pilnego wdrożenia skutecznych rozwiązań porządkujących ruch i ułatwiających funkcjonowanie transportu zbiorowego.