

Przebudowa ciągu komunikacyjnego jako koło zamachowe „rewitalizacji obszarowej”, na przykładzie Al. Piłsudskiego w Markach



„Rewitalizacja obszarowa” jako szansa na zmianę sposobu zagospodarowania ciągów komunikacyjnych

Sytuacja w Markach: Zmiana sposobu zagospodarowania ciągu komunikacyjnego jako podstawa „rewitalizacji obszarowej”

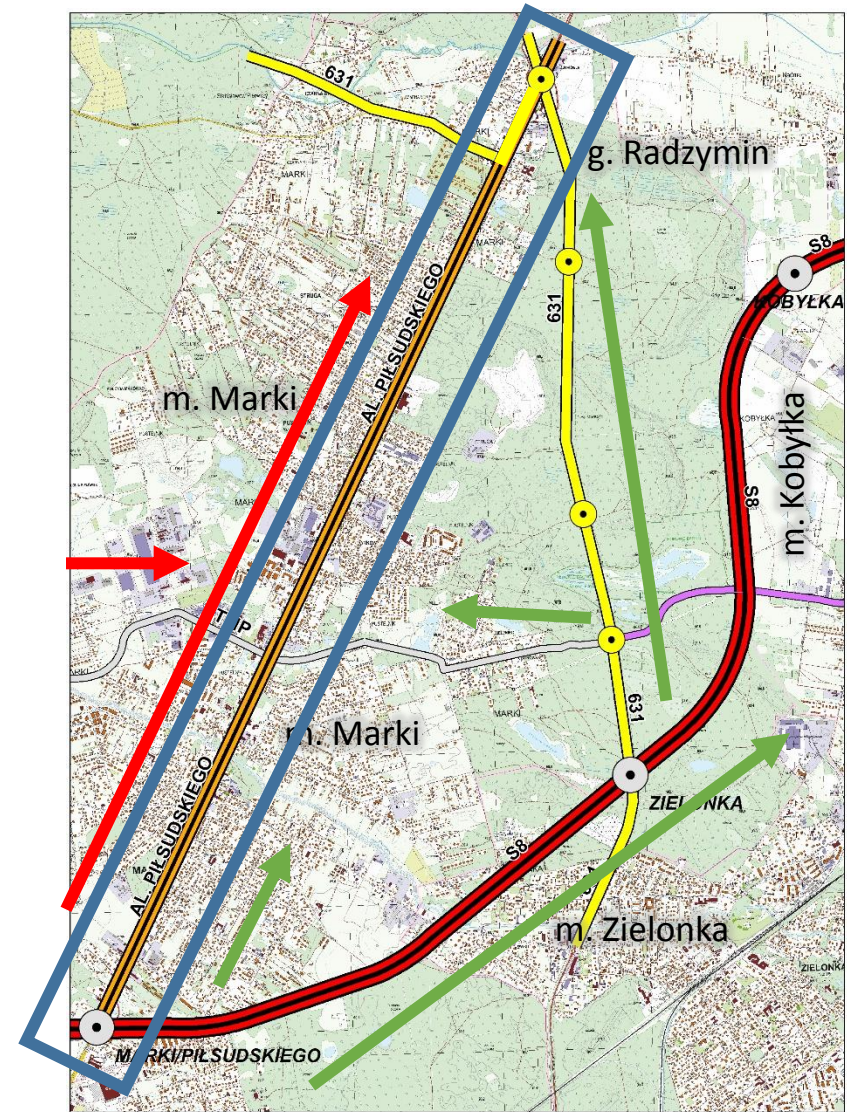


AL. PIŁSUDSKIEGO A OBSZARY REWITALIZACJI



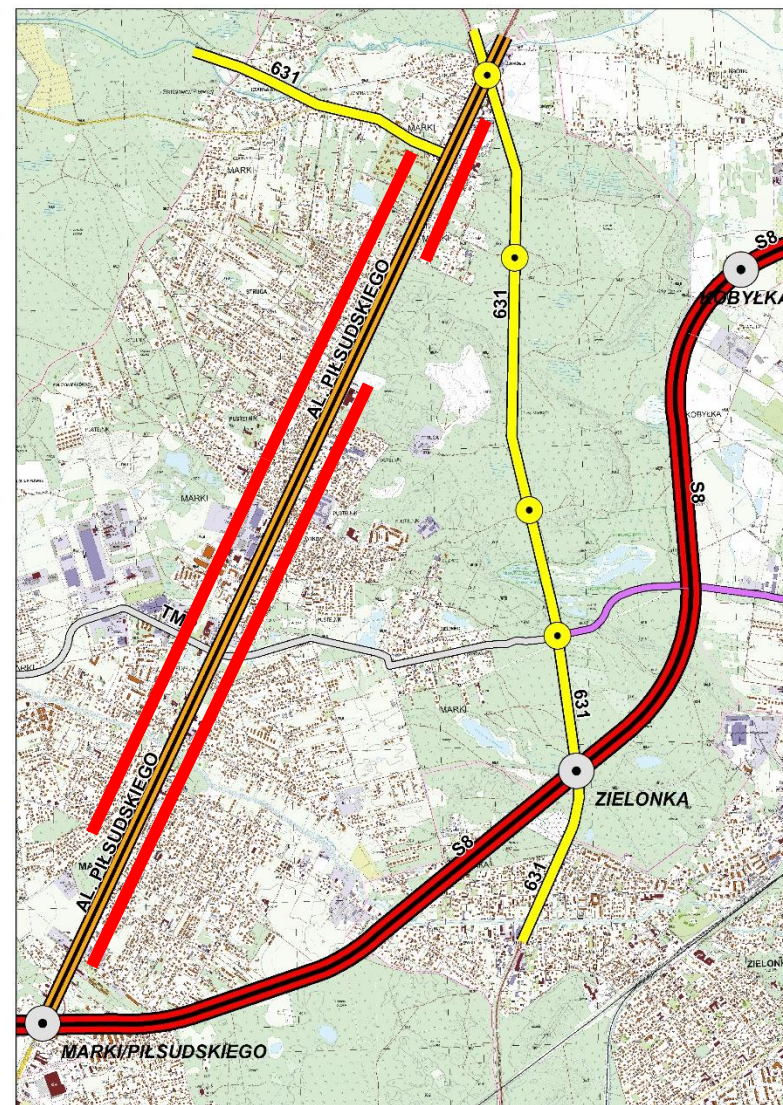
Koncepcja obsługi komunikacyjnej Miasta Marki

- Tranzyt oraz obsługa transportem indywidualnym w obrębie aglomeracji będzie zapewniona głównie przez (kolor zielony):
 - Trasę S8
 - Drogę wojewódzką nr 631 po przełączeniu z układem komunikacyjnym miasta
 - planowaną „Trasą Mostu Północnego”, w tym postulowaną linią tramwajową
- Obsługa komunikacyjna transportem publicznym będzie odbywała się głównie przez (kolor czerwony):
 - Al. Piłsudskiego
 - planowaną „Trasą Mostu Północnego”, w tym postulowaną linią tramwajową
 - istniejącymi drogami



Aktualna sytuacja – Al. Piłsudskiego w strukturze gminy:

- Al. Piłsudskiego pełni rolę serca miasta łącząc wszystkie rodzaje obiektów użyteczności publicznej oraz główne punkty usługowe oraz wyznacza linearny obszar przestrzeni publicznej miasta.
- Al. Piłsudskiego dzieli miasto na dwie części – zachodnią i wschodnią
- Brak reprezentacyjnego charakteru głównej ulicy miasta.
- Geometria drogi dostosowana do ruchu tranzytowanego a nie ruchu miejskiego:
 - ✓ szerokość pasa ruchu – 3,5m/3,75m -> standard dla drogi ekspresowej/autostrady,
 - ✓ brak otwarcia dróg poprzecznych.
- Aktualnie wieloaspektowa uciążliwość komunikacyjna:
 - ✓ natężenie ruchu i bezpieczeństwo (70 tys. pojazdów dziennie),
 - ✓ fatalny stan chodników, brak dróg rowerowych, zieleni urządzonej (wysokiej i niskiej).
- W aktualnym PZPWM droga wskazana jako droga krajowa o obniżonej klasie.



Aktualna sytuacja – Al. Piłsudskiego w strukturze gminy:



Aktualna sytuacja – Al. Piłsudskiego w strukturze gminy:



Aktualna sytuacja – Al. Piłsudskiego w strukturze gminy:



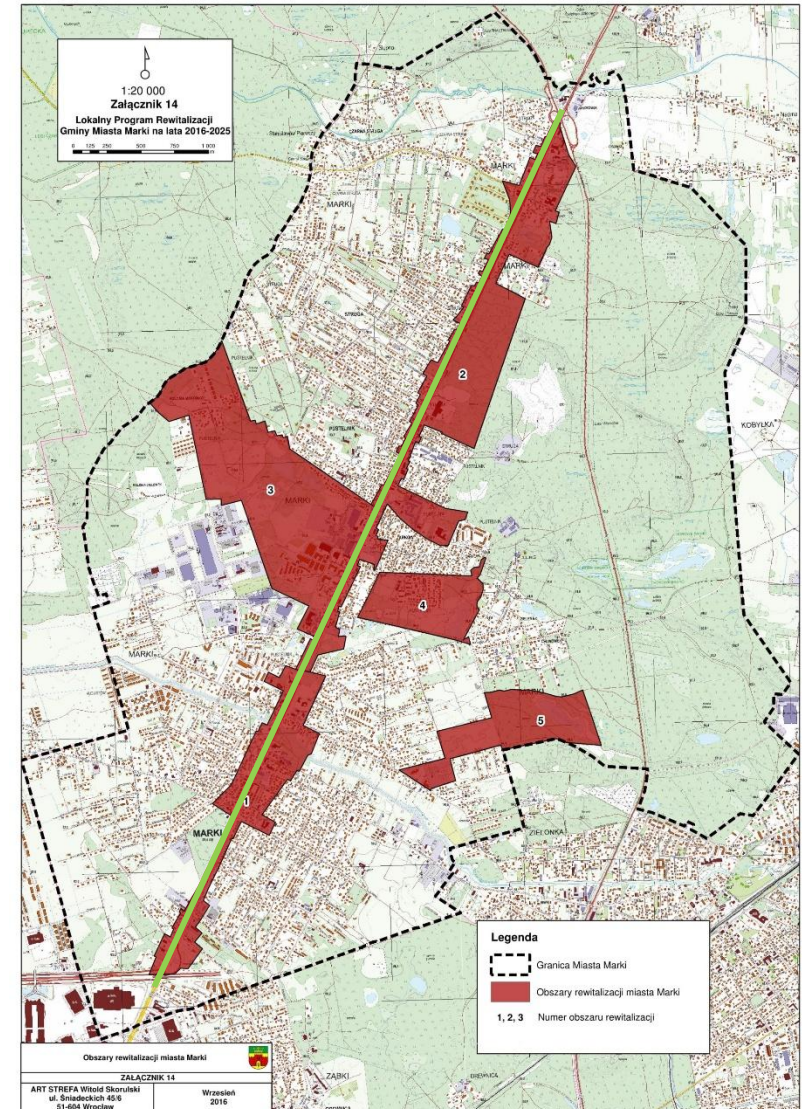
Al. Piłsudskiego na mapie rewitalizacji;

- 5 obszarów rewitalizacji;
- 2 obszary stanowią część Al. Piłsudskiego – obszar 1 i 2;
- 2 obszary leżą w bezpośrednim sąsiedztwie Al. Piłsudskiego – obszar 3 i 4
- Al. Piłsudskiego – stanowi część obszarów rewitalizacji jednocześnie będąc kręgosłupem miasta

Co mamy...

Barierę przestrzenną i funkcjonalno-użytkową dzielącą miasto na 2 części, niebędącą przestrzenią publiczną

Cel miasta - stworzenie reprezentacyjnej alei, będącej bodźcem do dalszych procesów rewitalizacji



ELEMNTY KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA AL. PIŁSUDSKIEGO

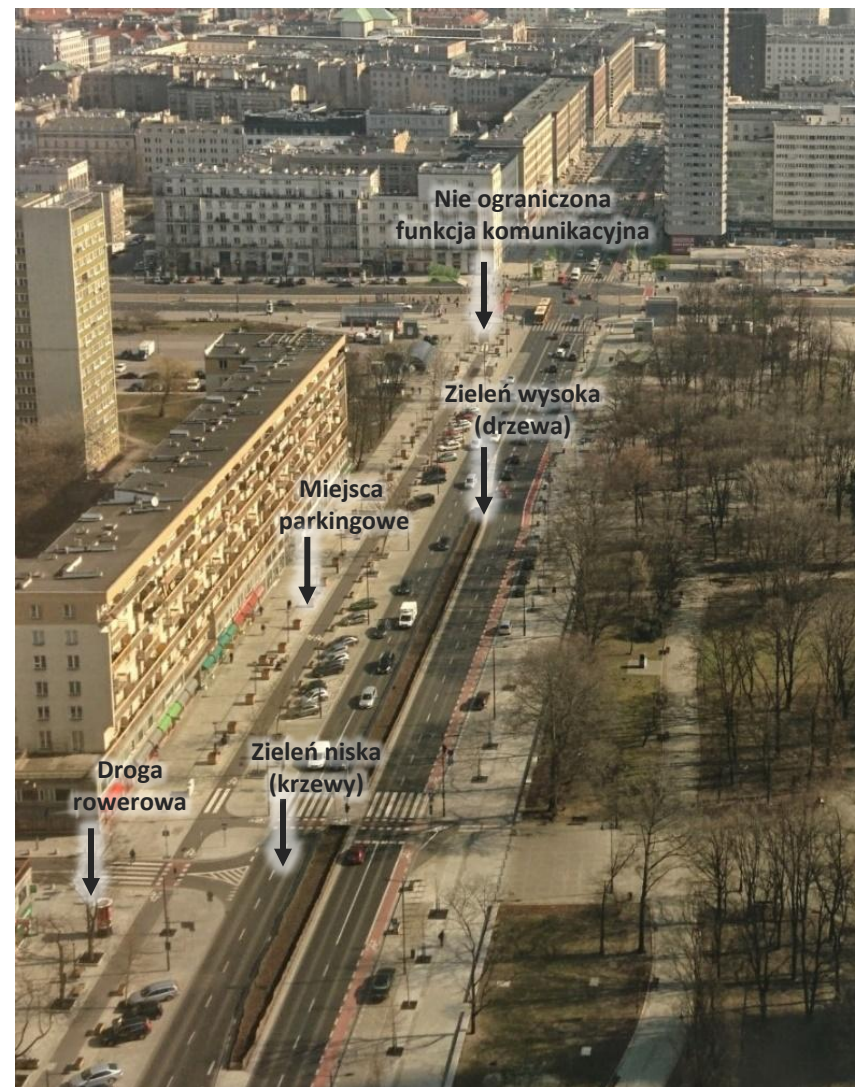


Al. Piłsudskiego – założenia miasta:

- Obniżenie klasy z „Drogi głównej ruchu przyspieszonego” do klasa „Zbiorczej”
- Koncepcja zakłada:
 - ✓ remont chodników,
 - ✓ budowę dróg rowerowych,
 - ✓ zieleni wysokiej i miejskiej,
 - ✓ realizację miejsc parkingowych – jeżeli istnieje taka możliwość,
 - ✓ likwidacja wrażenia trasy szybkiego ruchu,
 - ✓ Realizacja nowych przestrzeni publicznych.

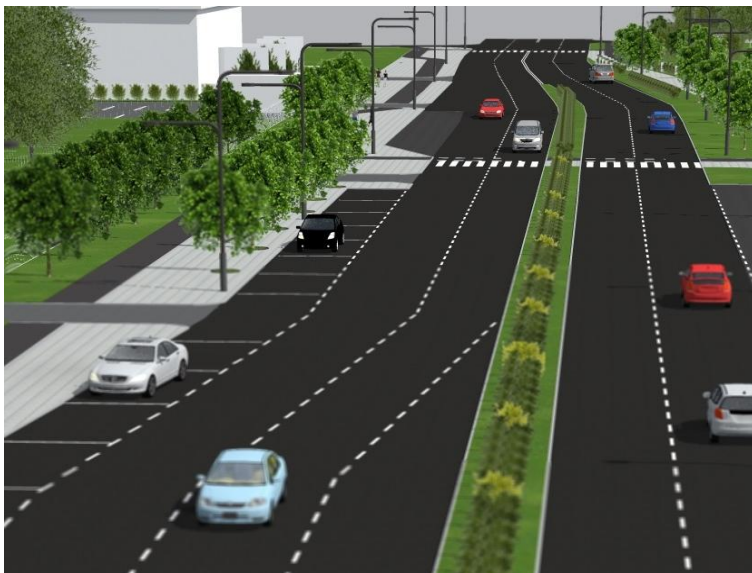
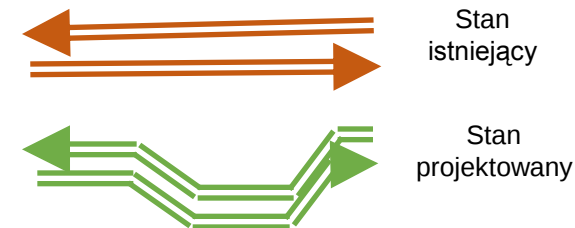
Al. Piłsudskiego – założenia GDDKiA:

- Cel GDDKiA – remont jezdni
- Remont obejmuje tylko i wyłącznie jezdnię (nawierzchnię), bez korekt geometrii, chodników, oświetlenia i innych elementów.
- Wykonana nawierzchnia będzie objęta gwarancją
- Remont w zakresie tylko samej jezdni - utrzymuje charakter tranzytowy drogi i zaprzepaszcza szansę na jej rewitalizację w przyszłości.



Geometria jezdni a bezpieczeństwo

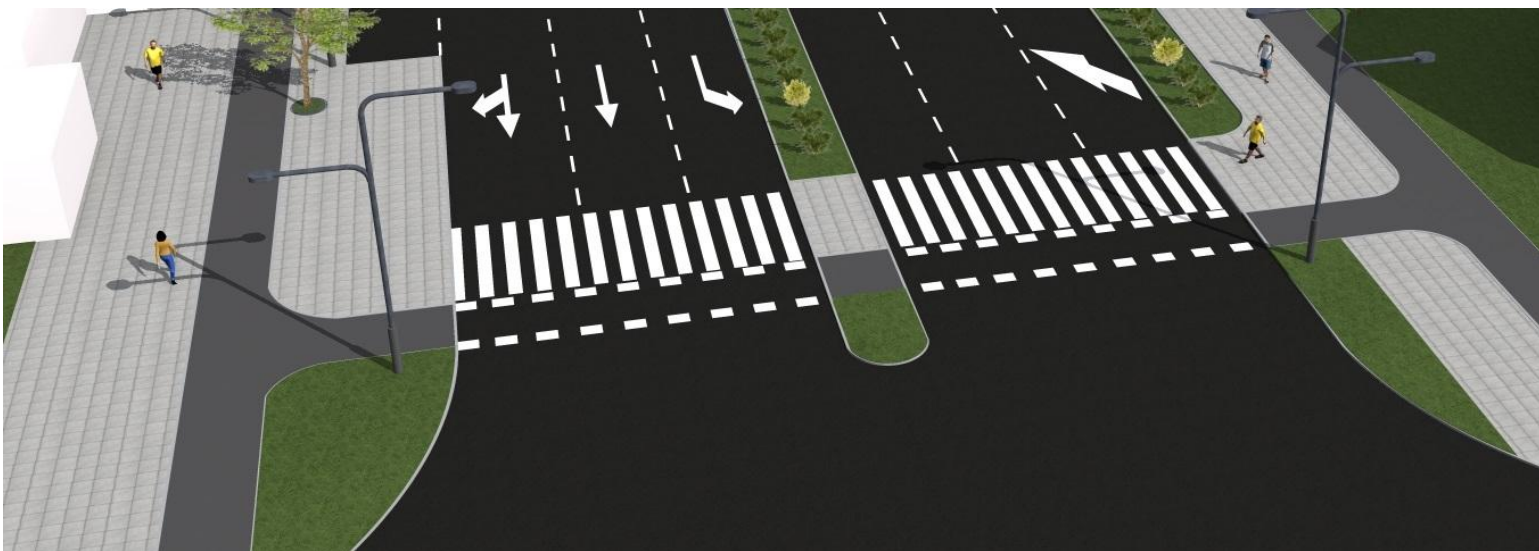
- Zmiana geometrii jezdni głównych – zwiększenie bezpieczeństwa:
 - ✓ Meandrowanie jezdni,
 - ✓ Szerokość pasów ruchu – liczba pasów ruchu 2x2 w konfiguracji dwóch lub jednej jezdni,
 - ✓ Szerokość jezdni: 6,0 m (preferowane 3,0mx3,0m),
 - ✓ Likwidacja pasów do prawoskrętów i pasów rozbiegowych – miejsce na chodniki i drogi rowerowe,
 - ✓ Zachowanie pasów do lewoskrętów i utworzenie nowych.
 - ✓ Nowe skrzyżowania oraz otwarcie ulic poprzecznych.





Piesi i rowerzyści:

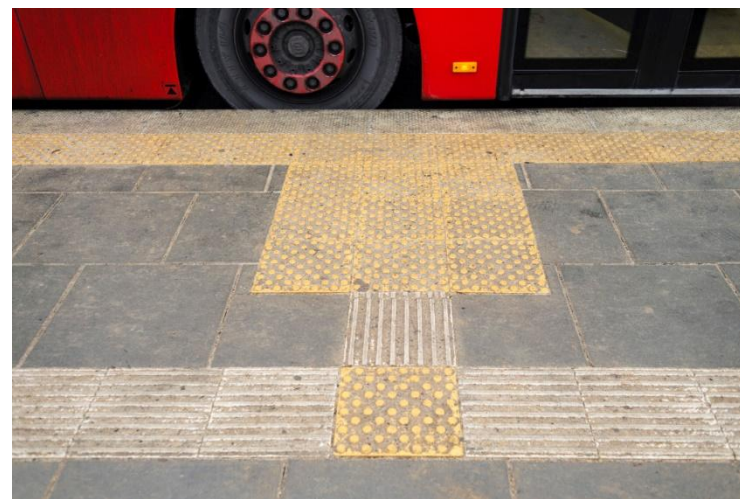
- Budowa nowych chodników obustronnych chodników - modernizacja chodników oraz budowa nowych ciągów z płyt betonowych 50x50
- Budowa dróg rowerowych obustronnych bitumicznych dla większego komfortu korzystania.
- Organizacja nowych przejść dla pieszych oraz organizacja przejazdów rowerowych





Komunikacja publiczna i zarządzanie ruchem

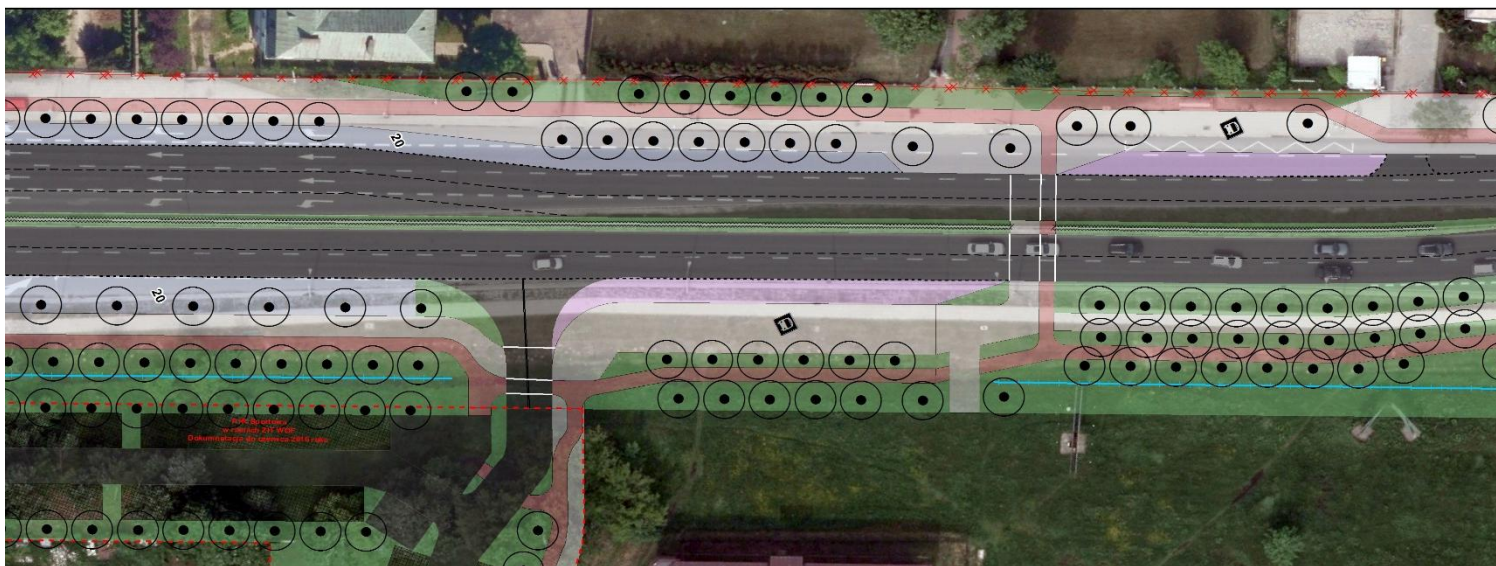
- Kompleksowa modernizacja przystanków komunikacji miejskiej:
 - ✓ Przebudowa peronów przystankowych – krawężniki peronowo-przystankowe, żółte pasy ostrzegawcze, płyty naprowadzające.
 - ✓ Nowe wiaty przystankowe
 - ✓ Adaptacja i rozwinięcie istniejącego systemu zarządzania ruchem ImFlow





Parkuj i jedź

- Budowa parkingów w systemie P+R „Sportowa” i „Duża” zintegrowana z przebudową Al. Piłsudskiego
- Integracja i stworzenie nowych węzłów przesiadkowych zlokalizowanych bezpośrednio przy Al. Piłsudskiego, np. parkingi dla rowerów na przystankach



Ład przestrzenny, estetyka, mała architektura

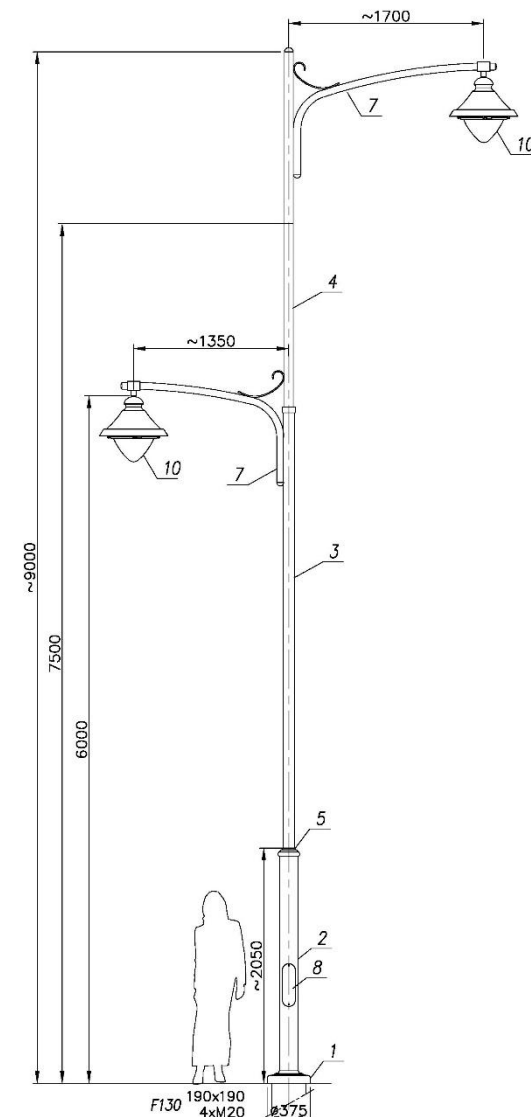
- Likwidacja elementów szpecących – likwidacja wrażenia trasy szybkiego ruchu
- Uwzględnienie lokalizacji zieleni urządzonej – szpalery drzew, krzewy, trawy, donice na kwiaty





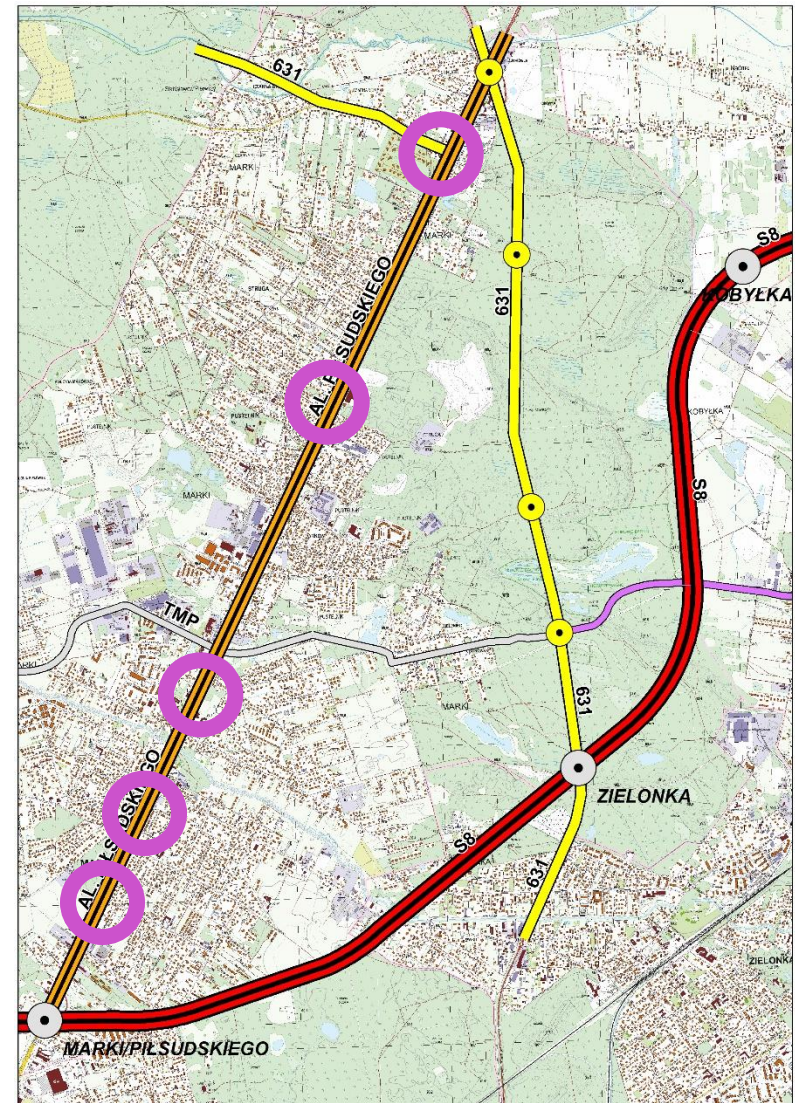
Ład przestrzenny, estetyka, mała architektura

- Wymiana oświetlenia – niższe słupy, stylizowane oprawy – oświetlenie dla miejskiej ulicy
- Wprowadzenie małej architektury jako jednego z kluczowych elementów urządzenia miejskiej ulicy

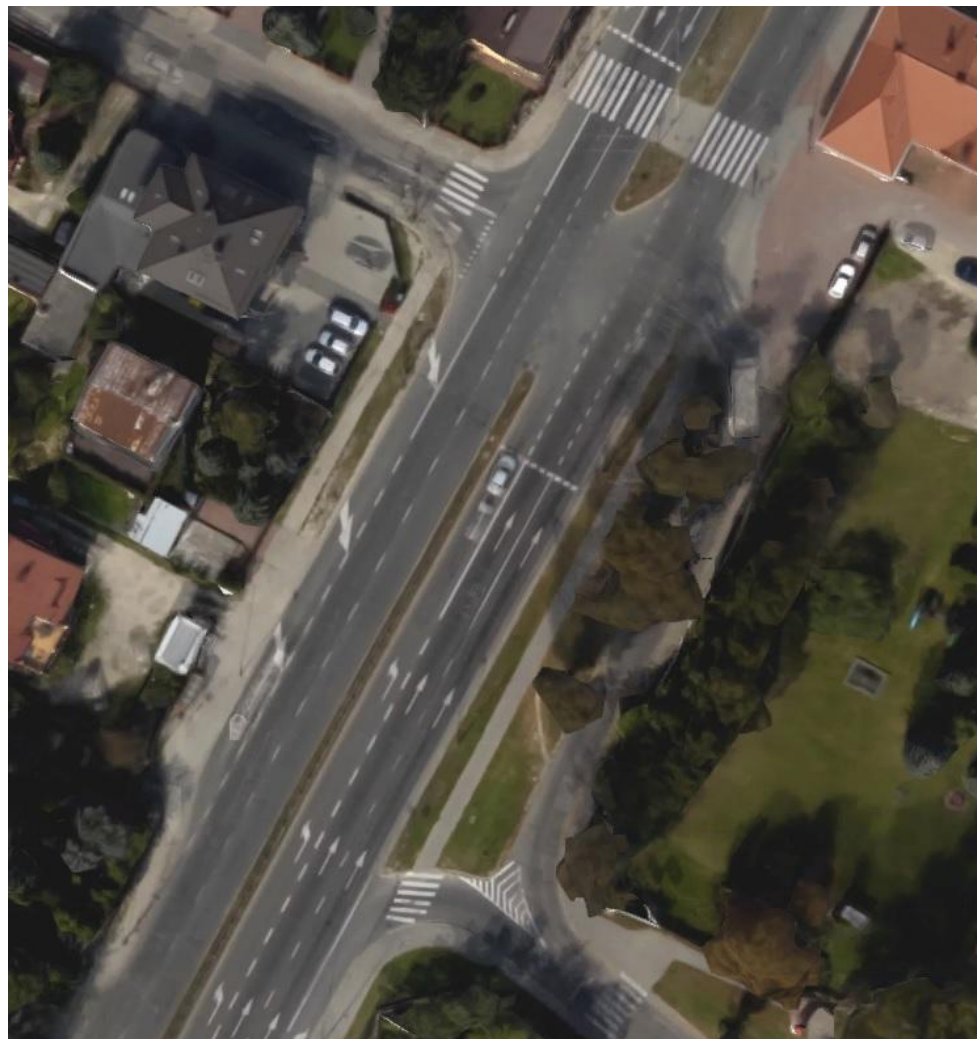


Nowe przestrzenie publiczne

- Stworzenie miejsca które spaja obszar miasta, a nie stanowiąca jego barierę
- Stworzenie przestrzeni będącej nie tylko przestrzenią komunikacyjną ale również stanowiącą przestrzeń publiczną i miejsce spotkań
- Stworzenie nowych skwerów i placyków publicznych jako miejsca spotkań dla mieszkańców
- W ramach przebudowy istnieje możliwość stworzenia 5 miejsc o charakterze skweru/placyku miejskiego



Nowe przestrzenie publiczne



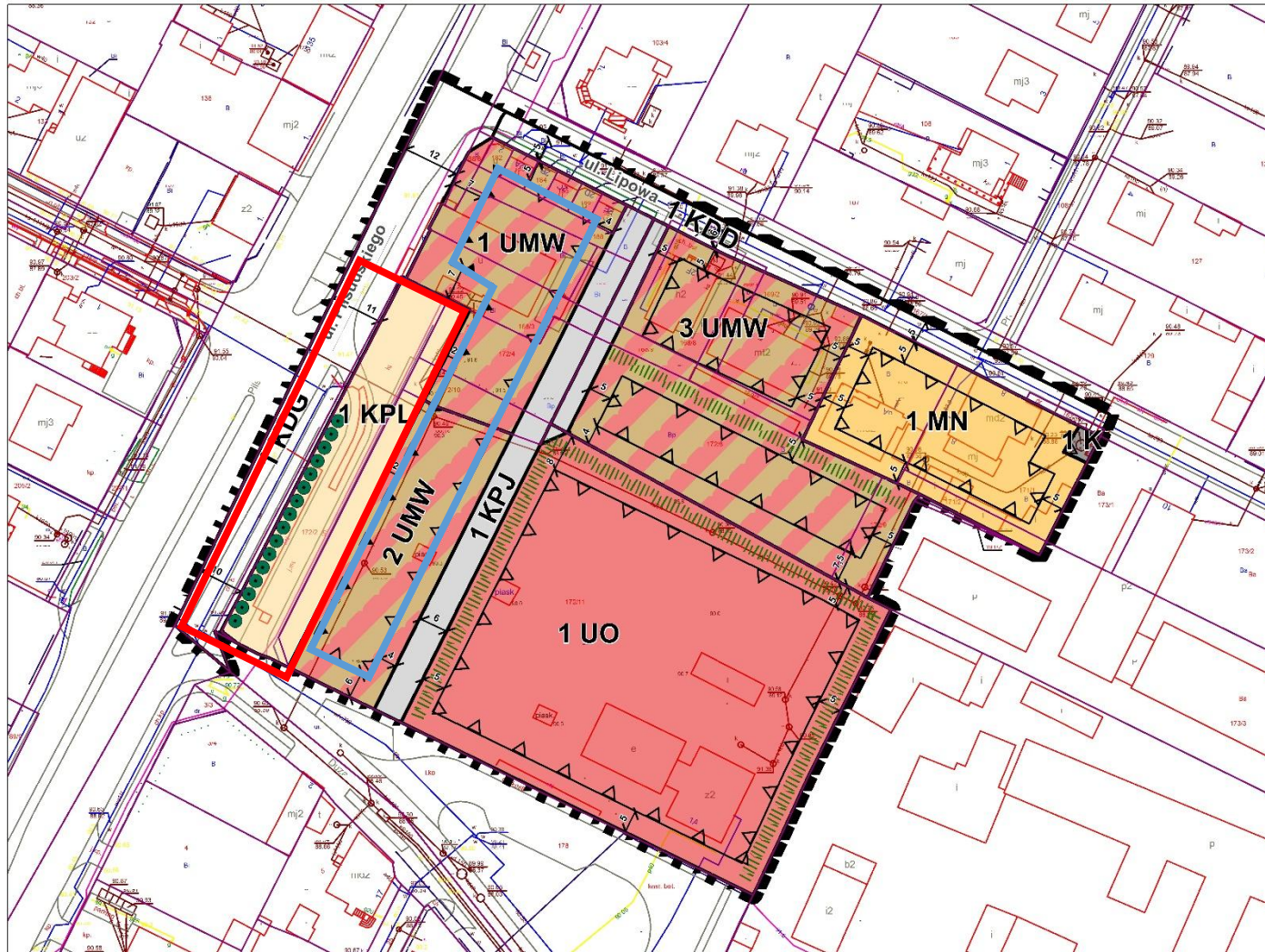
Nowe przestrzenie publiczne



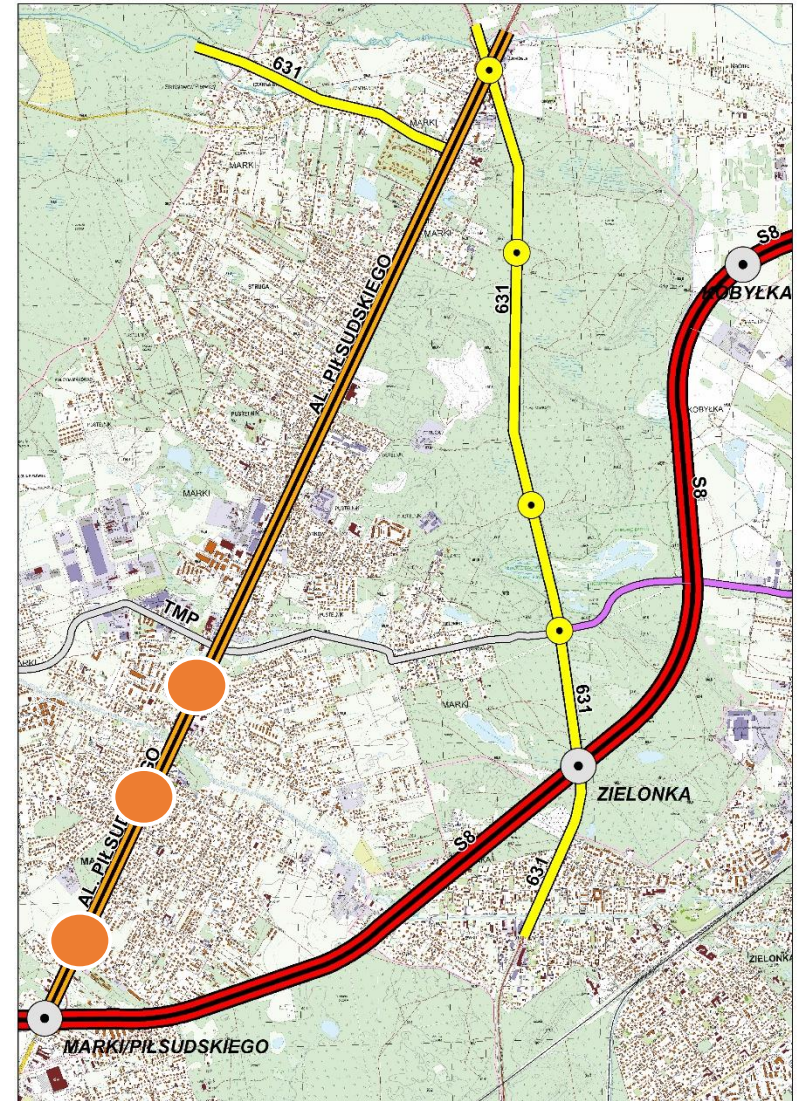
Nowe przestrzenie publiczne



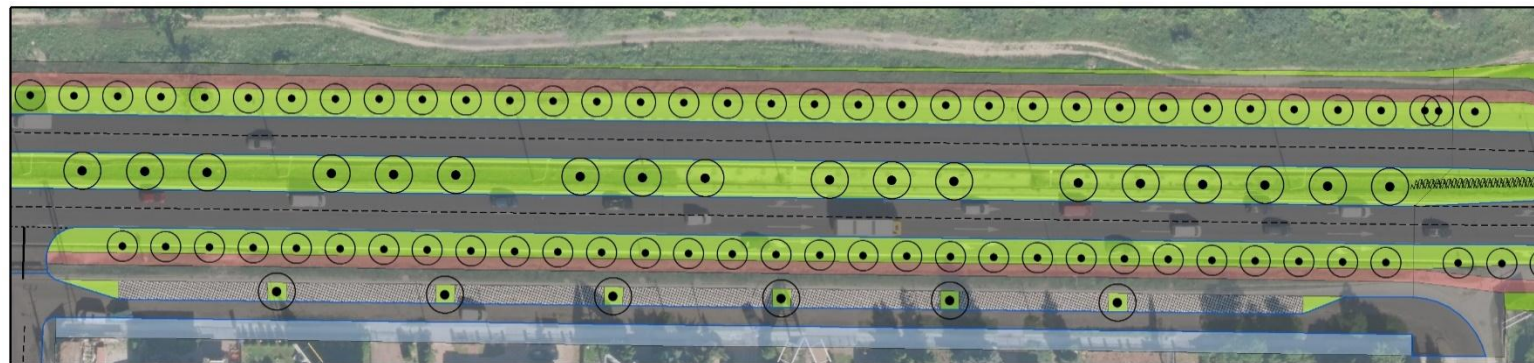
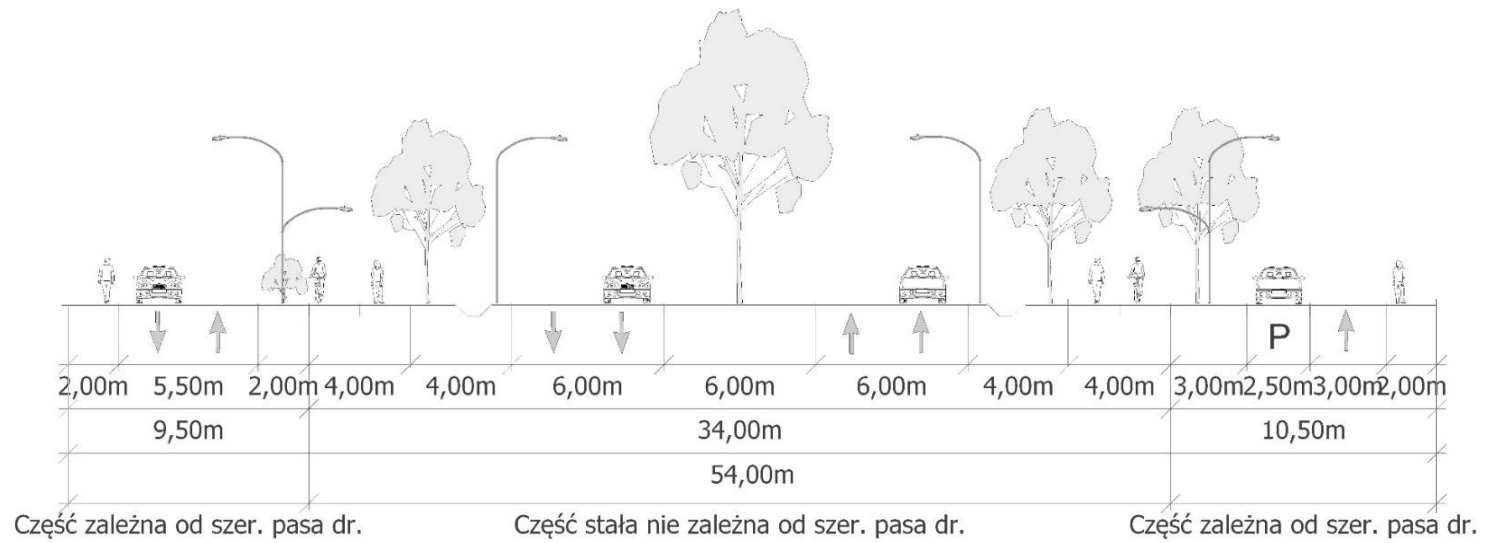
Nowe przestrzenie publiczne



PRZYKŁADY ZMIAN





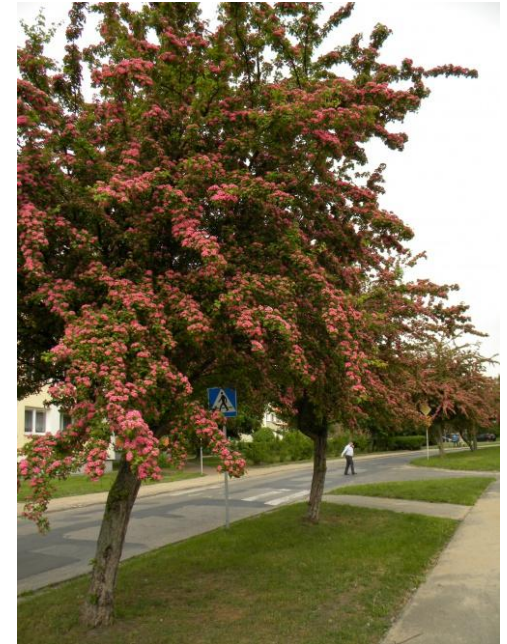
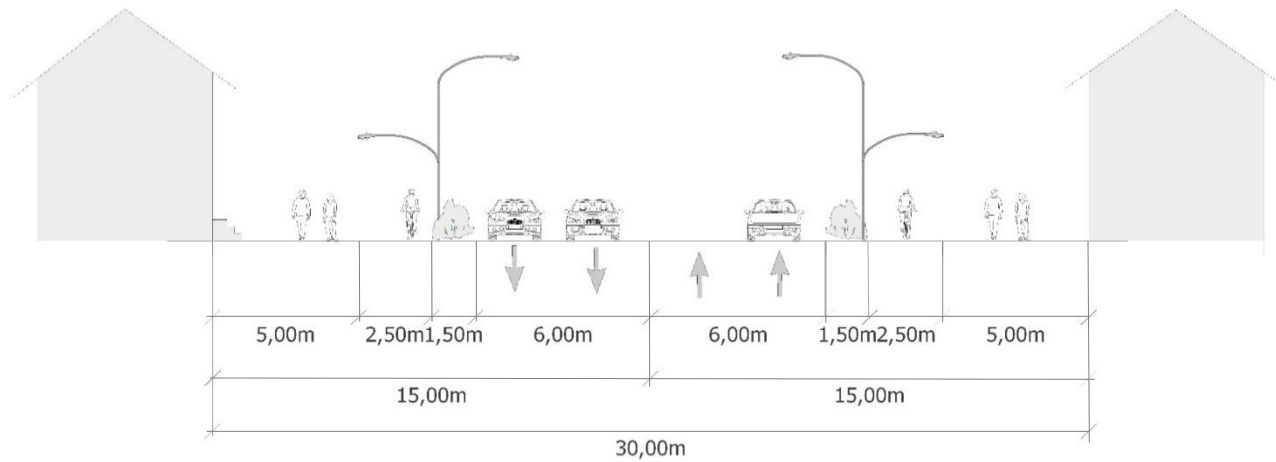


LEGENDA

	JEZDNIE
	PARKING/JEZDNIA Z KRATY BETONOWEJ
	CHODNIKI
	DROGI ROWEROWE
	ZATOKI AUTOBUOSWE W PASIE JEZDNI
	ZIELEŃ NISKA
	DRZEWA
	KRZEWY
	PRZYSTANKI AUTOBUSOWE







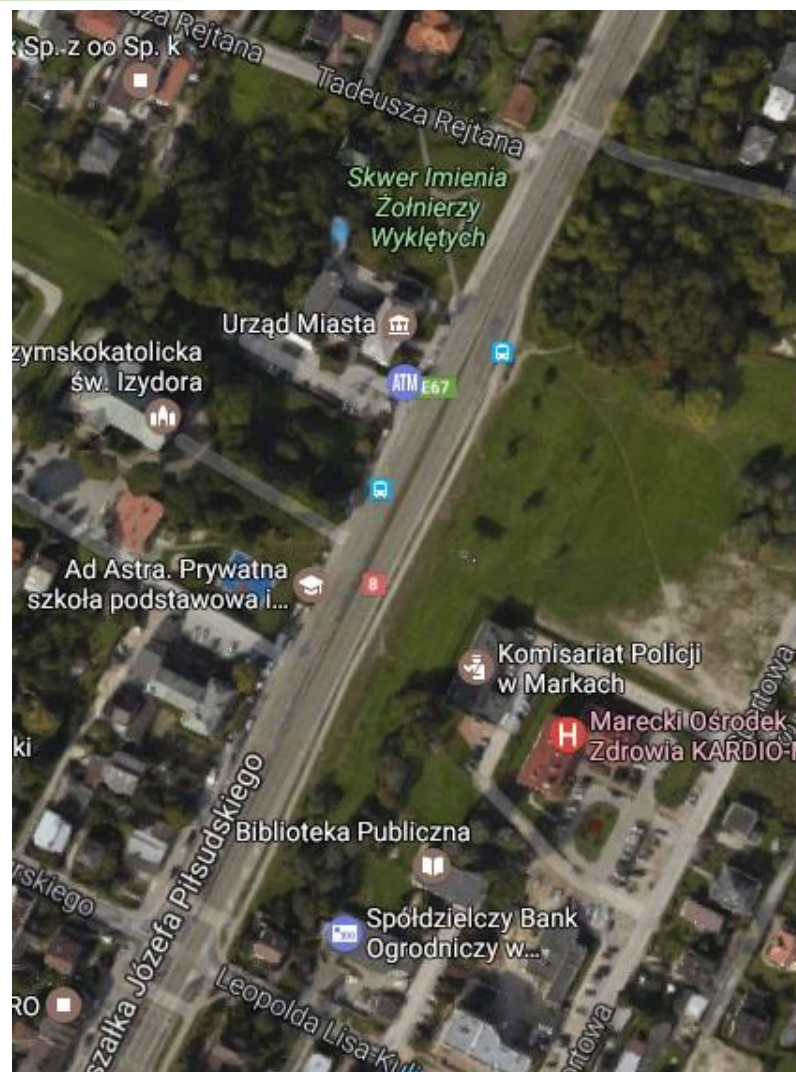
LEGENDA

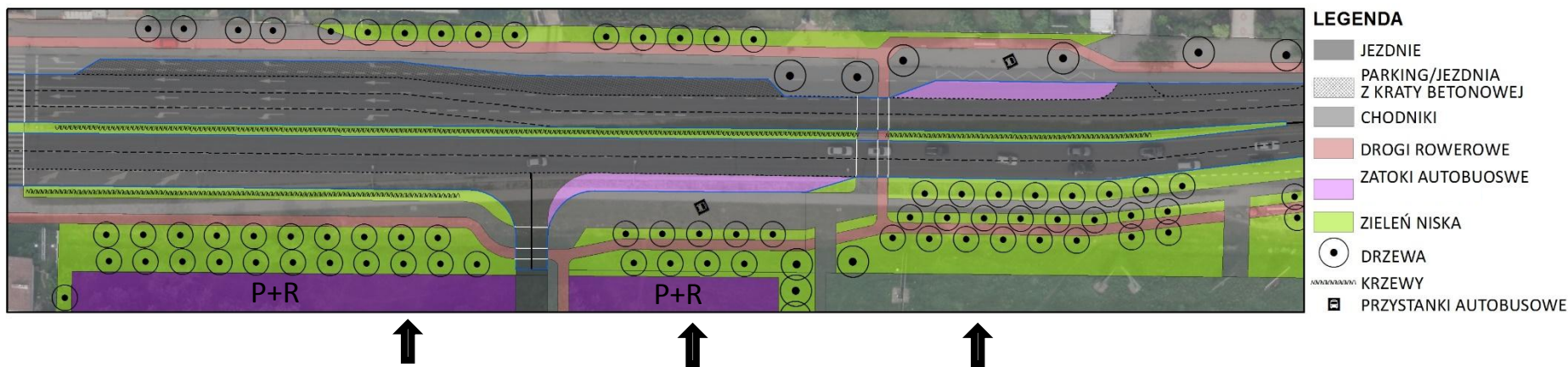
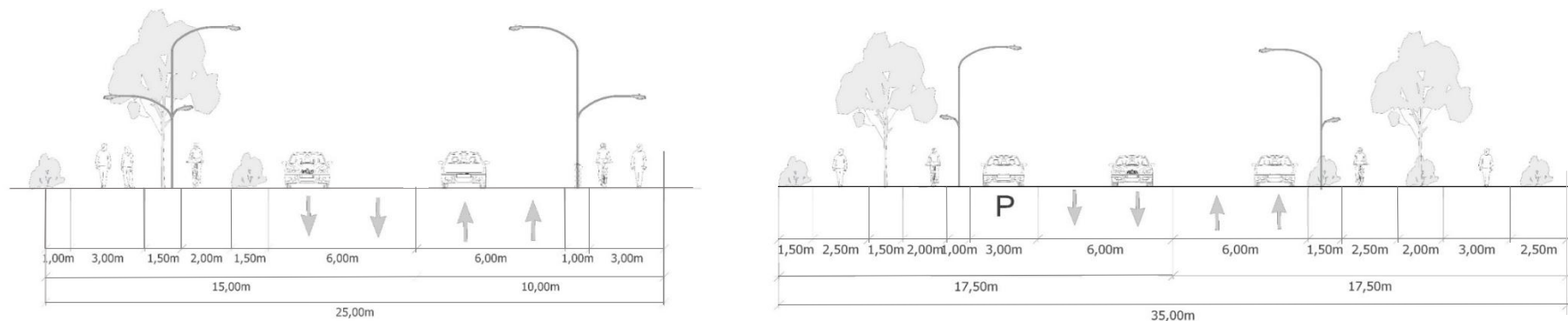
- JEZDNIE
- PARKING/JEZDNIA Z KRATY BETONOWEJ
- CHODNIKI
- DROGI ROWEROWE
- ZATOKI AUTOBUOSWE W PASIE JEZDNI
- ZIELEŃ NISKA
- DRZEWA
- KRZEWY
- PRZYSTANKI AUTOBUOSWE





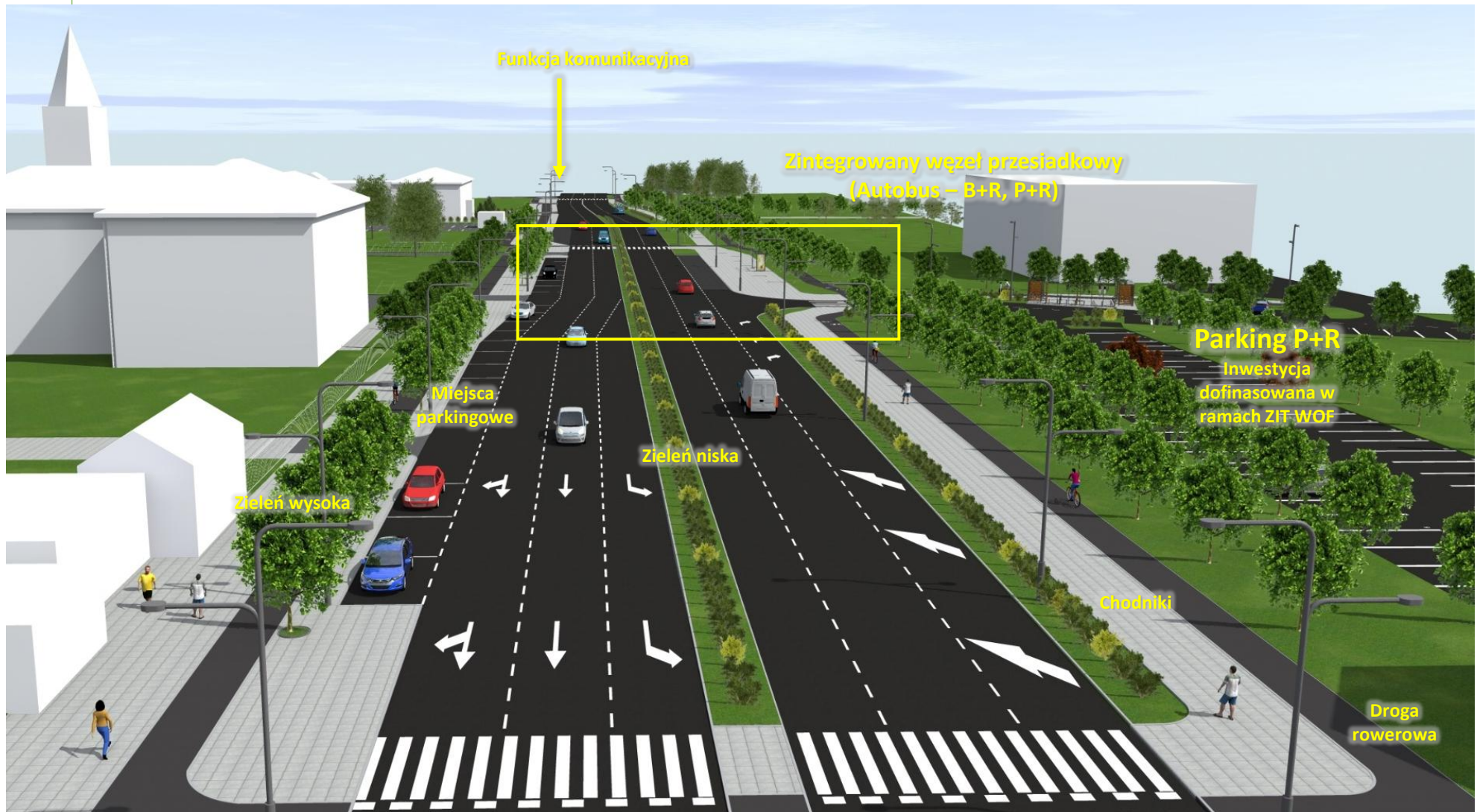






Zintegrowany węzeł przesiadkowy UM Marki

Parking P+R, B+R, K+R, nowy zespół przystankowy - elementy powiązane nowym przejściem dla pieszych







Szczegóły i informacje o projekcie

Michał Babicki

Kierownik Projektu

Urząd Miasta Marki, pok. 18
tel. 22 418 81 49/ 22 781 10 03 wew. 350
e-mail: michal.babicki@marki.pl

