

**Projekt ograniczenia
i uspokojenia ruchu
kołowego w centralnym
obszarze Pragi Północ po
oddaniu centralnego
odcinka II linii metra.**

CEL PROJEKTU

Celem projektu jest uspokojenie i ograniczenie natężenia ruchu kołowego w centralnym obszarze historycznej zabudowy Starej Pragi, zgodnie z rozwiązaniami przewidzianymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Pragi Centrum.

Zgodność z dokumentami strategicznymi

- Projekt realizuje założenia Strategii Transportowej m.st. Warszawy, w zakresie:
 - Zadania 7: „Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie śródmiejskiej Warszawy”,
 - Zadania 9: „Uporządkowanie systemu parkowania”,
 - Zadania 11: „Podejmowanie działań łagodzących skutki funkcjonowania systemu drogowego na otoczenie”.
- Projekt uwzględnia wdrożenie regulacji przewidzianych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Pragi Centrum w zakresie zasad zagospodarowania terenów ulic, w tym rozwiązań projektowanych dla ruchu rowerowego oraz zasad uspokojenia ruchu.

Spodziewane rezultaty

- poprawa jakości życia mieszkańców centralnej części Starej Pragi poprzez ograniczenie hałasu i zanieczyszczeń komunikacyjnych oraz ryzyka wypadków drogowych,
- rewitalizacja historycznej części Starej Pragi poprzez uczynienie jej bardziej przyjazną i atrakcyjną dla mieszkańców i turystów,
- ochrona historycznej zabudowy poprzez zmniejszenie negatywnych oddziaływań komunikacji kołowej,
- rozwój przedsiębiorczości i usług poprzez stosowanie stref wolnych od ruchu kołowego i stref ograniczonego ruchu kołowego,
- realizacja przyjętego Programu Ochrony Powietrza dla aglomeracji warszawskiej,
- zmiana nawyków komunikacyjnych mieszkańców – promowanie korzystania w centralnej części miasta z komunikacji zbiorowej, rowerowej i chodzenia pieszo.
- ograniczenie możliwości wykorzystywania obszaru Starej Pragi do parkowania pojazdów przez osoby z innych dzielnic, przesiadające się do metra na Dw. Wileńskim.

Poszerzać czy zwężać ulice w strefie śródmiejskiej ?

Początkowo myślano, że zapewnienie większej przepustowości (*ulic*) trwale rozwiąże problem kongestii (*korków*).

Poprawa – jeśli następowała - miała charakter krótkotrwały. Zachęcała tylko do zwiększenia ruchliwości istniejących samochodów i zakupu nowych. W konsekwencji okazało się, **że rozbudowa sieci dróg zamiast oczekiwanego zmniejszenia kongestii, powodowała jej zwiększenie**. Kongestia prowadzi do spowolnienia ruchu, co niweczy wysiłek włożony w budowę nowych dróg (..). Na zatłoczonych drogach i ulicach grzęzną pojazdy komunikacji zbiorowej, co powoduje dalsze pogarszanie jej rentowności oraz atrakcyjności dla pasażerów.

Z powodu kongestii **spada przede wszystkim atrakcyjność centrum miasta, które staje się coraz trudniej dostępne i coraz bardziej zagrożone uciążliwościami funkcjonalnymi i środowiskowymi masowego ruchu samochodowego**. W konsekwencji wymusza to powstawanie nowych aktywności na obrzeżach miasta. Tymczasem **powiększenie i rozpraszanie zabudowy miasta zwiększa długość podróży i nacisk na używanie samochodu, co skutkuje poszerzeniem obszaru kongestii**. Przykładem tych procesów jest Warszawa. Kongestia pociąga za sobą **wymierne straty gospodarcze i społeczne**. W krajach wysoko zmotoryzowanych sięgają one nawet kilku procent dochodu narodowego.

Główne założenia projektu

Etap I – wdrożenie w roku 2014-2015 – bezpośrednio po oddaniu centralnego odcinka II linii metra.

Podstawowe cele I etapu:

- **uspokojenie ruchu i nadanie charakteru śródmiejskiego ciągu ulic **Ząbkowska – Kłopotowskiego – Okrzei** poprzez **ograniczenie możliwości wykorzystywania przez indywidualny ruch kołowy tego ciągu komunikacyjnego jako ciągu tranzytowego, międzydzielnicowego** poprzez zastosowanie technicznych i organizacyjnych metod uspokajania i eliminacji ruchu kołowego,**
- **zrównoważenie różnych form transportu miejskiego poprzez wprowadzenie rozwiązań ułatwiających ruch pieszy i rowerowy a także korzystanie z komunikacji miejskiej.**

Proponowane rozwiązania:

- **Zmiana przekroju i funkcji ulic.**
- **Objęcie centralnego obszaru Starej Pragi zakazem ruchu ciężarowego powyżej 5 ton (obecnie Praga Północ jest jedynym obszarem funkcjonalnego śródmieścia Warszawy, w którym dopuszcza się ruch ciężarowy powyżej 16 ton).**
- **Zmiana usytuowania przystanków autobusowych, umożliwiająca skrócenie odległości przesiadkowych i czasu przesiadek.**

WARSZAWA

Ograniczenia w ruchu samochodów ciężarowych



Ruch ciężarowy na Pradze







Ulica Ząbkowska

- **ograniczenie liczby pasów ruchu Ząbkowskiej do jednego pasa ruchu w każdą stronę** (wymagane przez MPZP Praga Centrum),
Rozwiązanie to spowoduje uspokojenie ruchu i zniechęci kierowców do wykorzystywania tego odcinka ul. Ząbkowskiej jako połączenia międzydzielnicowego. Umożliwi także wyznaczenie na ul. Ząbkowskiej ścieżki rowerowej lub pasów dla ruchu rowerowego.
- **wyznaczenie ścieżki rowerowej lub wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego na odcinku od ul. Radzywińskiej do ul. Brzeskiej** (wymagane przez MPZP Praga Centrum),
Rozwiązanie to pozwoli na prowadzenie bezpiecznego ruchu rowerowego na ul. Ząbkowskiej.
- **WARIANT I: zakaz ruchu kołowego ruchu indywidualnego na zabytkowym odcinku ul. Ząbkowskiej pomiędzy ul. Brzeską a ul. Targową (wprowadzenie na tym odcinku strefy I –PR - (dopuszczalne w MPZP Praga Centrum), wraz z:**
 - wprowadzeniem zakazu lewoskrętu z Targowej w Ząbkowską,
 - wprowadzeniem zakazu jazdy na wprost dla samochodów z ul. Okrzei w ul. Ząbkowską,
 - wprowadzeniem ruchu pieszo-rowerowego na tym odcinku,
 - wprowadzeniem naziemnych przejść dla pieszych przez ul. Targową na wysokości ul. Okrzei
 - wprowadzeniem możliwości przejazdu na wprost z ul. Ząbkowskiej w ul. Okrzei dla ruchu rowerowego.*Rozwiązanie to uwolni okolicznych mieszkańców od hałasu wywoływanego natężonym ruchem kołowym na brukowanym odcinku ul. Ząbkowskiej, pozwoli na usytuowanie ogródków kawiarnianych i wykorzystanie powierzchni ulicy przez pieszych i rowerzystów.*

Ulica Żabkowska





SZYBY*LUSTR
SZKLENIE WYSTAW
USŁUGI W DOMU KLIENTA
SZLIFOWANIE SZKŁA
TABLICE NAGROBKOWE
0 501 622 652
☎ 619-12-81



Ulica Ząbkowska

- **WARIANT II: dopuszczenie na ul. Ząbkowskiej pomiędzy ul. Brzeską a ul. Targową ograniczonego ruchu kołowego (tylko komunikacja miejska)**

Rozwiązanie to zmniejszy natężenie ruchu kołowego i związanego z nim hałas na brukowanym odcinku ul. Ząbkowskiej. Pozwoli na ograniczenie szerokości ulicy wykorzystywanej dla ruchu kołowego, co umożliwi usytuowanie ogródków kawiarnianych i wykorzystanie części powierzchni ulicy dla ruchu rowerowego i pieszego.

Dopuszczenie jednokierunkowego ruchu autobusów i Taxi pozwoli na doprowadzenie linii 170 do stacji metra Dworzec Wileński. Kurs powrotny linii 170 odbywałby się ulicami Białostocką i Markowską do Ząbkowskiej

wraz z

- **wprowadzeniem naziemnego przejścia dla pieszych przez ul. Targową na wysokości ul. Okrzei,**
Rozwiązanie to pozwoli na łatwiejszy dostęp pieszych do przystanku T, ułatwi przesiadki i ułatwi pieszym przejście przez ulicę Targową.
- **wprowadzeniem możliwości przejazdu na wprost z ul. Ząbkowskiej w ul. Okrzei dla ruchu rowerowego (kontrapas),**
Rozwiązanie to umożliwi połączenie rowerowe ul Okrzei z ul. Ząbkowską.

Ulica Ząbkowska

- **WARIANT III – odtworzenie linii tramwajowej w ul. Ząbkowskiej od ul. Kawęczyńskiej do ul. Targowej. Na odcinku od ul. Brzeskiej do ul. Targowej dopuszczenie wyłącznie ruchu tramwajów, rowerzystów i pieszych oraz dostaw do punktów usługowych i sklepów.**

Rozwiązanie to zmniejszy natężenie ruchu kołowego i związanego z nim hałas na brukowanym odcinku ul. Ząbkowskiej. Pozwoli na ograniczenie szerokości ulicy wykorzystywanej dla ruchu kołowego, co umożliwi usytuowanie ogródków kawiarnianych i wykorzystanie części powierzchni ulicy dla ruchu rowerowego i pieszego.

Jednocześnie rozwiązanie to eliminuje problem braku komunikacji miejskiej na odcinku od ul. Brzeskiej do ul. Targowej.

Ulica Ząbkowska – zapisy planu

- Dopuszcza się szerokość jezdni - **1 jezdni z 2 pasami ruchu.**
- Ustala się lokalizację, co najmniej 2 szpalerów drzew na odcinku 14KDZ.
- Dopuszcza się **realizację miejsc parkingowych w jezdni lub w zatokach na odcinku 14KDZ.**
- **Ustala się realizację ścieżki rowerowej** wg par. 13 ust. 4; **przy czym na odcinku 13KDZ dopuszcza się prowadzenie wspólnego ruchu pieszego, kołowego i rowerowego**, a na odcinku 14KDZ przebieg ścieżki nie może kolidować z istniejącym zadrzewieniem.
- Zagospodarowanie terenu powinno uwzględniać komunikację autobusową, wg par. 13 ust. 5; przystanki autobusowe dopuszcza się w rejonie ul. Markowskiej i w rejonie ul. Radzymińskiej.
- **Dopuszcza się odtworzenie linii tramwajowej w ul. Ząbkowskiej.**
- Ustala się rewitalizację odtworzenie zabytkowego charakteru przestrzeni ul. Ząbkowskiej, np. poprzez wprowadzenie stylowych mebli ulicznych – wiat przystankowych, ławek, śmietników, kwietników, latarni ulicznych, odtworzenie linii tramwajowej dla ruchu turystycznego. **Dopuszcza się przekształcenie odcinka ul. Ząbkowskiej 13KDZ lub jego części w deptak z ograniczonym ruchem kołowym.**

Ulica Radzymińska – od ul. Naczelnikowskiej do ul. Ząbkowskiej

- **ograniczenie możliwości przejazdu pomiędzy ul. Radzymińską (nową) a ul. Radzymińską (starą) przez tory kolejowe: zakaz lewoskrętu w obu kierunkach.**
Rozwiązanie to pozwoli na upłynnienie ruchu, zwiększy bezpieczeństwo eliminując przejazd przez tory kolejowe oraz ograniczy wykorzystywanie ul. Radzymińskiej (starej) jako połączenia międzyczynicowego.
- **wyznaczenie ścieżki rowerowej lub wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego.**
Rozwiązanie to pozwoli na prowadzenie bezpiecznego ruchu rowerowego na ul. Radzymińskiej.
- **ograniczenie liczby pasów ruchu od ul. Białostockiej do ul. Ząbkowskiej do jednego pasa ruchu w każdą stronę.**
Rozwiązanie to spowoduje uspokojenie ruchu i zniechęci kierowców do wykorzystywania tego odcinka ul. Radzymińskiej jako połączenia międzyczynicowego.

Ulica Okrzei

- ograniczenie liczby pasów ruchu w ul. Okrzei do jednego pasa ruchu (*MPZP Praga Centrum dopuszcza 1 lub 2 pasy ruchu*),
Rozwiązanie to ograniczy możliwość wykorzystywania tej ulicy przez ruch kołowy i umożliwi poprowadzenie odseparowanego ruchu rowerowego.
- wyznaczenie ścieżki rowerowej lub wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),
- wprowadzenie naziemnego przejścia przez ul. Okrzei przed ul. Targową.
Rozwiązanie to umożliwi pieszym swobodne poruszanie się chodnikiem po ul. Targowej bez konieczności schodzenia do przejścia podziemnego.

Ulica Okrzei – zapisy planu

- Dopuszcza się szerokość jezdni - **1 jezdni z 1-2 pasami ruchu.**
- Minimalna powierzchnia terenu biologicznie czynnego - nie określa się
- Zakazuje się lokalizowania ogrodzeń - wg par. 7 ust. 1 pkt 2 i 4.
- **Ustala się lokalizację 1 lub 2 szpalerów drzew.**
- Dopuszcza się realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach.
- **Ustala się lokalizację ścieżki rowerowej, wg par. 13 ust. 4; przy czym przebieg ścieżki nie może kolidować z istniejącym zadrzewieniem.**
- Zagospodarowanie terenu powinno uwzględniać komunikację autobusową, wg par. 13 ust. 5; przystanki autobusowe dopuszcza się w rejonie ul. Targowej, w rejonie ul. Sierakowskiego i w rejonie ul. Wybrzeże Szczecińskie.

Ulica Kłopotowskiego

- ograniczenie liczby pasów ruchu do dwóch pasów ruchu (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),
Rozwiązanie to ograniczy możliwość wykorzystywania tej ulicy przez ruch kołowy i umożliwi poprowadzenie odseparowanego ruchu rowerowego.
- wyznaczenie wyodrębnionych pasów jezdni dla ruchu rowerowego (*dopuszczalne w MPZP Praga Centrum*),

Ulica Kłopotowskiego – zapisy planu

- Dopuszcza się szerokość jezdni - **1 jezdni z 2 pasami ruchu**.
- Minimalna powierzchnia terenu biologicznie czynnego - nie określa się.
- Zakazuje się lokalizowania ogrodzeń - wg par. 7 ust. 1 pkt 2 i 4.
- Ustala się lokalizację, co najmniej 2 szpalerów drzew; ustalenie nie dotyczy odcinka ulicy przy budynku kina Praha (c2.2); na odcinku pomiędzy ul. Sierakowskiego do placu 3KD-PM ustala się zachowanie 4 szpalerów drzew.
- Dopuszcza się realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach.
- Zagospodarowanie terenu powinno uwzględniać komunikację autobusową, wg par. 13 ust. 5;



Ulica Białostocka

- **wyznaczenie ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Markowskiej do ul. Targowej (wymagane przez MPZP Praga Centrum),**
Rozwiązanie to przedłuży istniejącą ścieżkę rowerową na ul. Białostockiej do ul. Targowej.
- **likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu przy CH Wileńska.**
Rozwiązanie to pozwoli na bardziej swobodny ruch pieszy w tej okolicy.
- **rozważenie możliwości prowadzenia ruchu autobusowego ul Białostocką.**
Rozwiązanie to umożliwi korzystanie z komunikacji miejskiej mieszkańcom dużych osiedli mieszkaniowych przy ul. Białostockiej, jednocześnie może stanowić alternatywę dla ruchu autobusów ul Ząbkowską.

Ulica Białostocka – zapisy planu

- Dopuszcza się szerokość jezdni - 1 jezdnia z 2-4 pasami ruchu lub 2 jezdnie z 1-2 pasami ruchu.
- Minimalna powierzchnia terenu biologicznie czynnego – nie określa się.
- Zakazuje się lokalizowania ogrodzeń - wg par. 7 ust. 1 pkt 2 i 4.
- **Ustala się lokalizację 2 szpalerów drzew**, z wyjątkiem odcinków, na których kolidowałyby to z uzbrojeniem terenu lub przebiegiem jezdni.
- Dopuszcza się realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach.
- **Ustala się lokalizację ścieżki rowerowej**, wg par. 13 ust. 4.
- **Zagospodarowanie terenu powinno uwzględniać komunikację autobusową**, wg par. 13 ust. 5.

Ulica Targowa

- **przekształcenie ulicy zgodnie z projektem firmy AECOM – wariant 2 lub 3 na odcinku Białostocka – Al. Solidarności oraz analogiczne zaprojektowanie i realizacja modernizacji ulicy Targowej na odcinku Białostocka – Ząbkowska;**
- **wyznaczenie dwóch pasów ruchu w każdą stronę dla ruchu indywidualnego oraz jednego pasa ruchu w każdą stronę jako buspasa (*możliwe tylko w przypadku modernizacji gdyż MPZP Praga Centrum dopuszcza maksymalnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę + PAT*),**
- **poprowadzenie ścieżki rowerowej po stronie północnej do wysokości ul. Ząbkowskiej(*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),**

Ulica Targowa

- wyznaczenie naziemnych przejść dla pieszych przez ul. Targową na wysokości Al. Solidarności: Centrum Wileńska –Poczta lub na wysokości ul. Białostockiej, na wysokości ul. Okrzei z dojściem do przystanków tramwajowych,
- likwidacja zawrotki na wysokości ul. Białostockiej lub alternatywnie wytworzenie pełnego skrzyżowania Białostocka - Targowa (możliwość lewo i prawoskrętu z Białostockiej w Targową i z Targowej w Białostocką),
- poszerzenie chodników poprzez zastąpienie parkowania skośnego parkowaniem równoległym z fizycznymi barierami uniemożliwiającymi zwężanie szerokości chodników przez parkujące samochody.

Powyższe rozwiązania zrównoważą wykorzystywanie przestrzeni ul. Targowej przez różne grupy użytkowników, pozwolą na odzyskanie części przestrzeni ulicy dla pieszych i ruchu rowerowego i nadanie ulicy Targowej charakteru bulwaru miejskiego.

UWAGA!
NAJLEPSZE KONTO
NA RYNKU



zł

ANKOMAT

ONE KONTO

INTERNETOWE

KIET

PROSOWO

19 500

ALIOR BANK



OPTYK
TOMEK

ALMA
BRODZA
FOTODIAGNOSTYKA

PEUGEOT RAZDZY W NASZA ALMA





WIGOT RADZYMIŃSKA 2 km

NAPRAWA
MASZYN

SEWERY

BANK
KASA

SPRZĘT
RAJCHOWE

DIR. WILEŃSKI 01
101
120
135
144
162

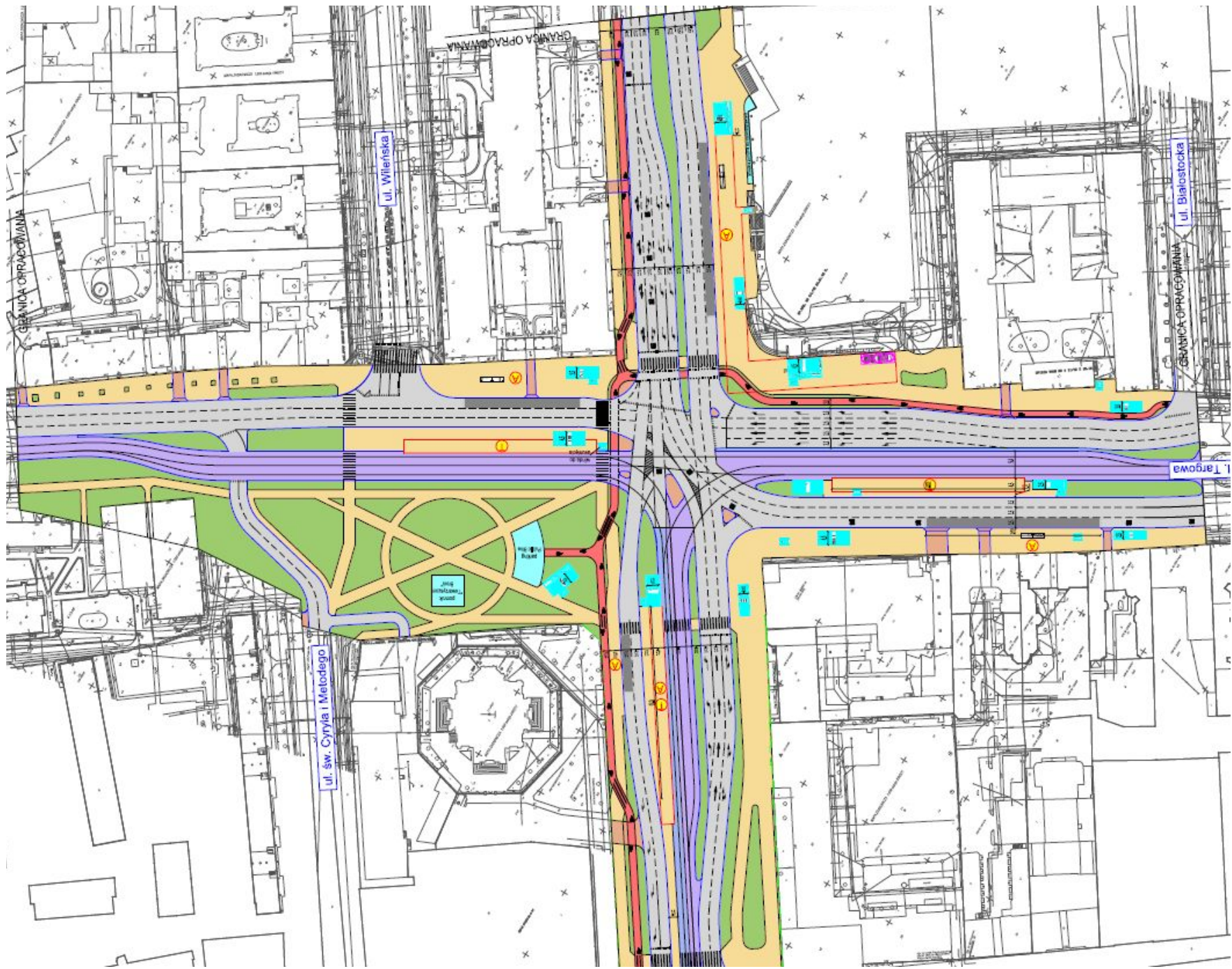
DIR. WILEŃSKI 01
169
170
174
338

Wschodni
144
(KIJOWSKA)

WH-27301

WE-...





Ulica Targowa – zapisy planu miejscowego

- Szerokość w liniach rozgraniczających - zgodnie z rysunkiem planu.
- **Ustala się szerokość jezdni nie większą niż 2 jezdnie po 2 pasy ruchu, w przypadku wydzielenia wspólnych pasów dla ruchu tramwajowego i autobusowego szerokość jezdni nie większą niż 2 jezdnie po 2 pasy ruchu i pas tramwajowo - autobusowy.**
- Minimalna powierzchnia terenu biologicznie czynnego - 10%.
- Zakazuje się lokalizowania ogrodzeń - wg par. 7 ust. 1 pkt 2 i 4.
- **Ustala się lokalizację 3 lub 4 szpalerów drzew.**
- Dopuszcza się realizację miejsc parkingowych w jezdni, na chodnikach lub w zatokach.
- **Ustala się lokalizację wydzielonych ścieżek rowerowych po obu stronach ulicy, wg par. 13 ust. 4.**
- **Dopuszcza się realizację bezkolizyjnych podziemnych przejść i pasaży dla pieszych przy stacji metra, przy zachowaniu przejść naziemnych.**
- Zagospodarowanie terenu powinno uwzględniać komunikację autobusową, wg par. 13 ust. 5 i tramwajową, wg par. 13 ust. 6; przystanki autobusowe i tramwajowe należy lokalizować przede wszystkim w rejonie Al. Solidarności i wyjść ze stacji metra, w rejonie ul. Ząbkowskiej i w rejonie ul. Kijowskiej.

Etap II – wdrożenie w latach 2016 – 2020

- Objęcie strefą płatnego parkowania całego obszaru objętego *MPZP Praga Centrum*.
- Wprowadzenie strefy I-OR 30 na wszystkich ulicach lokalnych i strefy I-PRTZ na ulicach lokalnych i zbiorczych z komunikacją zbiorową w strefie ograniczonej ulicami: Kijowską, Marcinkowskiego, Sprzeczną, Zamoyskiego, Sierakowskiego, Okrzei, Wybrzeże Szczecińskie, Aleja Solidarności, Radzymińska (stara), Wołomińska, Jadowska, Grajewska, Siedlecka, Otwocka, Kawęczyńska, Al. Tysiąclecia, Kijowska z wyłączeniem ulic Targowej, Al. Solidarności, Kijowskiej, Wybrzeże Szczecińskie. Wprowadzenie na tym obszarze technicznych metod uspokojenia ruchu.
- Likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach:
 - Al. Solidarności / Sierakowskiego (wymaga zamknięcia skrętu w lewo z Sierakowskiego na most)
 - Jagiellońska / pl. Hallera (zamiast tego – azyle)
 - Jagiellońska / Kłopotowskiego i Jagiellońska / Okrzei.
- Zmiana usytuowania przystanków autobusowych, umożliwiająca skrócenie odległości przesiadkowych i czasu przesiadek.
- dalsze przekształcanie ul. Targowej.

Ulica Targowa

- modernizacja ulicy na odcinku Ząbkowska – planowane skrzyżowanie z Trasą Świetokrzyską (*przy założeniu trzech pasów ruchu w każdą stronę możliwa jest wyłącznie modernizacja, gdyż MPZP Praga Centrum dopuszcza maksymalnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę + PAT*),
- poprowadzenie na tym odcinku ścieżki rowerowej po stronie północnej (*wymagane przez MPZP Praga Centrum*),
- wyznaczenie dwóch pasów ruchu w każdą stronę dla ruchu indywidualnego oraz jednego pasa ruchu w każdą stronę jako buspasa,
- likwidacja czwartego, skrajnego pasa ruchu po stronie południowej, przeznaczenie go na miejsca parkingowe,
- skrócenie pasa do prawoskrętu w ul. Marcinkowskiego,
- likwidacja miejsc postojowych na chodniku po stronie południowej.

Przykład Strasburga

- W ciągu dekady dokonano wielu zmian w polityce transportowej miasta, odchodząc od motoryzacji indywidualnej na rzecz transportu rowerowego, pieszego i komunikacji zbiorowej.
- Uzyskano wysoką średnią prędkość komunikacyjną pojazdów transportu miejskiego (np. tramwaj $V_{\text{śr}} = 22 \text{ km/h}$) dzięki zastosowaniu priorytetów w sygnalizacji na skrzyżowaniach i wydzieleniu pasów dla komunikacji zbiorowej. Efekty usprawnienia komunikacji miejskiej ogólny **wzrost wykorzystania transportu zbiorowego w podróżach do pracy o 43% w ciągu dekady**.
- Ograniczono dostęp do centrum dla samochodów osobowych, tworząc jednocześnie systemy parkingów P+R i zachęty do korzystania z komunikacji zbiorowej. **90% kierowców zmieniło swoje dotychczasowe zachowania komunikacyjne, rezygnując z parkowania w centrum miasta**.
- Zakazano budowy parkingów wielkopojemnych w centrum miasta.

Przykład Strasburga

- **Przeprowadzono konsekwentny program reorganizacji ulic i placów miejskich, oddając ich powierzchnię pieszym i rowerzystom. Ruch samochodowy ograniczono do koniecznego minimum. Całe obszary miasta zorganizowano w oparciu o zasady strefy 30 km/h (progi spowalniające, uspokajanie ruchu poprzez naprzemienne parkowanie, zwężenia jezdni, szykany) z licznymi ograniczeniami dla samochodów, co znacznie zminimalizowało natężenie ruchu. Po dziesięciu latach tej polityki w centrum Strasbourga nastąpił wzrost ruchu pieszego o ok. 20%**
- **Intensywnie rozwijano sieć ścieżek rowerowych, głównie w centralnej części miasta. Długość sieci wynosi ponad 330 km, wyposażone są w nowoczesne urządzenia zapewniające bezpieczeństwo ich użytkowania- oznakowanie, sygnalizacja świetlna, parkingi przy przystankach komunikacji zbiorowej.**
- **Ograniczenie terenochłonności ruchu samochodowego w mieście dokonano poprzez zmniejszenie powierzchni ulic i ograniczenie parkowania. W strefie centralnej miasta wprowadzono całkowity zakaz budowy wielkopojemnych parkingów (tylko parkingi typu P+R), zmniejszono drastycznie liczbę miejsc parkingowych na powierzchni, ograniczając możliwość parkowania na placach, na chodnikach i w wąskich uliczkach. Uprzywilejowano parkujących samochody na krótki okres czasu, uprzywilejowania dla mieszkańców strefy centralnej miasta osiągnięto poprzez niższe opłaty i zarezerwowane miejsca.**

Przykład Strasburga

- Po 7 latach wdrażania nowej zrównoważonej polityki transportowej uzyskano wzrost liczby podróży w mieście o ok. 26%! **Stwierdzono ograniczenie udziału samochodu w podróżach do centrum miasta oraz wzrost roli samochodu w obszarach o charakterze podmiejskim.** Wzrost roli transportu zbiorowego i rowerowego zachęcił władze miasta do kontynuowania przyjętej polityki w tym: poprawiania transportu autobusowego i tramwajowego, powiększania systemu ścieżek rowerowych i stref tylko dla rowerów (rocznie przeciętnie o 10 km), dalszego ograniczania liczby miejsc parkingowych w centrum (program redukcji ok. 1000 miejsc). Odrodziły się sklepy w centrum miasta, które wcześniej upadły w wyniku ekspansji hipermarketów. Lokale usługowe znów zapełniły się klientami, rozkwitły kawiarniane ogródki, dla których znów znalazło się miejsce na opustoszałych od samochodów ulicach.

(za A. Fularz Upadek centrów i rozwój przedmieść)