

Z wizją

Miejska polityka transportowa w kształtowaniu jakości życia

Rekomendacje dla Warszawy



Streszczenie

W najnowszym raporcie Clean Cities Campaign analizujemy czynniki wpływające na decyzje transportowe mieszkańców miasta i wykazujemy konieczność kreowania polityki mobilności według wizji przyszłości, w której centrum jest zdrowie i bezpieczeństwo Warszawiaków (decide and provide). Prezentujemy w nim 17 propozycji działań w obszarze mobilności, analizujemy ich koszt, czas wdrożenia i ryzyka polityczne. Niniejsza publikacja, będąca częścią inicjatywy Kierowcy dla przyszłych pokoleń, ma na celu unaocznić rolę polityki transportowej i przestrzennej w kształtowaniu miasta przyjaznego do życia.

Główne wnioski:

- Poprzez kształtowanie warunków, w których mieszkańcy podejmują decyzje o podróży i wyborze środka transportu, polityka transportowa i przestrzenna miast kształtuje zachowania transportowe mieszkańców.
- Zmiana czasu podróży poszczególnymi środkami transportu ma nawet trzykrotnie większy wpływ na wybór sposobu przemieszczania się niż zmiana kosztów finansowych.
- Istotnym czynnikiem determinującym skłonność do podróży autem jest dostępność miejsc parkingowych.
- Ograniczanie przepustowości dróg w długim okresie nie generuje zwiększonych korków, bo w wyniku wydłużenia czasu przejazdu część kierowców wybiera inne trasy, a reszta rezygnuje z jazdy autem. Dzieje się tak zwłaszcza kiedy czas przejazdu transportem zbiorowym lub rowerem pozytywnie ich zaskakuje.
- Wspieranie transportu publicznego i mobilności aktywnej niezawsze wymaga dużych nakładów – dobry efekt przynosi już wprowadzanie zmian organizacji ruchu przy użyciu niedroгих środków: prefabrykowanych separatorów i oznakowania poziomego.
- Oprócz nadawania priorytetu środkom transportu zbiorowego i poprawiania ich jakości, miasta powinny dbać o jego wizerunek.
- Wszelkie zmiany w organizacji ruchu związane z remontem dróg, budową metra, tramwaju itd. tworzą okazję do zmiany przyzwyczajeń, o ile czas podróży transportem publicznym i rowerem są pozytywnym zaskoczeniem. Tego typu inwestycje powinny być traktowane jako szansa, gdyż ich koszt społeczny został już poniesiony.
- Przestrzeń z mniejszym natężeniem ruchu aut przekłada się na wzrost ruchu pieszego, co wpływa na zwiększenie dochodów w handlu i gastronomii.
- Efektywne rozwiązania transportowe przynoszą korzyści ekonomiczne, społeczne i środowiskowe: poprawiają bezpieczeństwo i jakość życia, ograniczają straty czasu i pieniędzy w budżetach domowych i w budżecie miasta, zmniejszają zanieczyszczenia powietrza, poprawiają zdrowie publiczne oraz generują wymierne oszczędności.



Rekomendowane działania dla Warszawy

Legenda	1	1-2	2	2-3	3
Koszt	< 1 mln PLN	< 50 mln PLN	> 50 mln PLN		
Czas	do pół roku	do 2 lat	> 2 lata		
Ryzyko polityczne	niskie	średnie	wysokie		

1. Wprowadzenie Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

ŚSPPN w szczególnie newralgicznych obszarach pozwoli ograniczyć popyt na miejsca parkingowe i zrównać go z podażą. Dałoby też możliwość weryfikacji wpływu ceny za postój na liczbę podróży indywidualnych oraz zwiększyłoby rotację miejsc parkingowych.

2. Wprowadzenie taryfy progresywnej za postój

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Regulamin Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego warto zaktualizować tak, żeby lepiej realizował **cele skrócenia postoju** (tj. zwiększenia rotacji). Stawki w warszawskiej SPPN są niższe od ustawowych maksimumów, a to otwiera możliwość wprowadzenia progresji przy zachowaniu zgodności z ustawą.

3. Analiza ograniczenia dozwolonego czasu postoj

Koszt	■	■	■	■
Czas	■	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■	■

To sprawiedliwe społecznie rozwiązanie zachęcające do skrócenia czasu parkowania i zwiększające rotację samochodów w wyjątkowo popularnych częściach miasta. Ograniczenie czasu parkowania w Warszawie warto rozważyć zwłaszcza w tych częściach SPPN, w których występuje zbyt niska rotacja, a jednocześnie nie można włączyć ich do ŚSPPN i wprowadzić wyższych stawek.

4. Zmiana funkcji parkingów P+R w dzielnicach mieszkalnych

Koszt	■	■	■	■
Czas	■	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■	■

Parkingi P+R powinny się znajdować poza granicami miasta tam gdzie kończą bieg linie warszawskiego transportu miejskiego. Obecne parkingi P+R znajdujące się w dobrze skomunikowanych dzielnicach mieszkalnych można przeznaczyć dla mieszkańców okolicznych osiedli, jednocześnie porządkując i ograniczając parkowanie na wąskich uliczkach między blokami.



5. Więcej przestrzeni dla lokalnych przedsiębiorstw

Koszt	■	■	■	■
Czas	■	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■	■

Wprowadzanie próbnych zmian (podobnych do letniej organizacji ruchu na Pl. Zbawiciela) poza centrum Warszawy w miejscach, które mogłyby stać się centrami lokalnymi o znaczeniu dzielnicowym czy osiedlowym powinno być następnie poddane pomiarom oraz w przypadku pozytywnych efektów utrwalane.

6. Lepsze wykorzystanie zewnętrznych pasów ruchu

Koszt	■	■	■	■
Czas	■	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■	■

Jest możliwe poprzez przekształcanie zewnętrznych pasów na stałe pasy parkingowe np. na ulicach Woronicza czy Surowieckiego, a na ul. Puławskiej i w ten sposób eliminuje parkowanie na chodnikach. Tymczasowe rozwiązania można wdrożyć szybko i małym kosztem przy użyciu wysp i słupków z elementów prefabrykowanych - tak, jak zrobiono to na zachodnim odcinku ulicy Belgradzkiej na Ursynowie.

7. Kompaktowe skrzyżowania

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Rozległe skrzyżowania wymagają dużej liczby faz w sygnalizacji świetlnej, a czasy międzyzielone między kolejnymi fazami są długie. Ograniczenie strat czasu z tym związanych oraz poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach mogą zostać osiągnięte przez ograniczenie poszerzania wlotów, stosowanie wąskich pasów ruchu, ciasnych promieni łuków oraz rezygnację z niektórych relacji skrętnych, zwłaszcza w lewo, i prowadzenie ruchu innymi drogami.

8. Ograniczenie tranzytu w Śródmieściu

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Znaczna część ruchu, która wjeżdża do centrum Warszawy to miejski tranzyt, czego efektem są korki, spaliny oraz hałas. Uspokojenie ruchu w Śródmieściu można powiązać z planowaną przebudową mostu Poniatowskiego, tak aby znalazły się na nim wygodny chodnik, ścieżka rowerowa oraz pas dla transportu zbiorowego. Natomiast ruch samochodowy można pokierować śródmiejską obwodnicą - mostem Gdańskim i Łazienkowskim.

9. Priorytet dla rowerów w organizacji ruchu

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Poziom bezpieczeństwa rowerzystów jest niewystarczający (ponad 70% nie czuje się bezpiecznie na ulicach). Podniesienie bezpieczeństwa może być szybkie i zrealizowane przy użyciu niedrogich elementów prefabrykowanych np. przez zastosowanie separatorów ruchu między kontrapasami rowerowymi a pasami dla ruchu ogólnego, wydzielenie śluzy rowerowej, zwężenie pasów ruchu, czy zmniejszenie promieni łuków w narożnikach skrzyżowania, instalacja szykan.

10. Garaże rowerowe

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Miasto powinno zaangażować się w **budowę garaży na istniejących osiedlach mieszkalnych**, gdzie brak dogodnego miejsca do przechowywania jednośladów utrudnia korzystanie z tego środka transportu. Miejsce w zamkniętych garażach rowerowych byłyby przypisane do konkretnych osób, w zamian za opłatę abonamentową. Aby uniknąć tego problemu na nowych osiedlach, należy podnieść wymagania co do minimalnej liczby miejsc do parkowania rowerów zawarte w planach zagospodarowania przestrzennego.



Zeskanuj kod i dowiedz się więcej na temat inicjatywy
Kierowcy dla przyszłych pokoleń

11. Zamykanie teleportów rowerowych

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Niezbędne jest zadbanie o spójność sieci rowerowej poprzez zamknięcie tzw. teleportów rowerowych czyli wyeliminowanie miejsc, w których rowerzyści zmuszeni są do włączenia się do ruchu na wielopasmowych ulicach o wzmożonym ruchu.

12. Velostrady – główne ciągi rowerowe o podwyższonej jakości

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Oprócz dróg rowerowych o znaczeniu lokalnym w stolicy potrzebne są wysokiej jakości korytarze pozwalające na szybką jazdę na duże odległości, zwłaszcza z dzielnic mieszkalnych i przedmieść do dzielnic biurowych.

13. Poprawa dostępności w górę Skarpy Wiślanej

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Pokonanie pół kilometrowego podjazdu ulicą Tamka na rowerze wymaga prawie 12 razy więcej energii niż pokonanie takiego samego odcinka na płaskim terenie. Odpowiednio poprowadzone **drogi rowerowe upraszczające podjazd pod skarpę oraz windy terenowe** ułatwiłyby poruszanie się nie tylko rowerzystom a również seniorom, osobom na wózkach i osobom z wózkami dziecięcymi.

14. Audyt węzłów przesiadkowych

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Aby poprawić wygodę przesiadek na początku należy przeprowadzić analizę punktów węzłowych na sieci wszystkich środków transportu zbiorowego, która określi ich hierarchię, oceni jakość rozwiązań dla pasażerów i pojazdów, oraz wskaże kierunki i zakres niezbędnych zmian.

Clean Cities Campaign (CCC) to europejska sieć ponad 120 organizacji społecznych działających na rzecz zdrowych do życia miast. Prowadzimy badania, analizy i kampanie społeczne wspierające rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej. CCC jest częścią europejskiej federacji Transport & Environment.

15. Przyspieszenie autobusów

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Warszawa dopłaca do funkcjonowania transportu zbiorowego ponad trzy miliardy złotych rocznie. Autobus stojący w korku to strata czasu i pieniędzy całego miasta. Wyznaczenie buspasów dla warszawskiego Metrobusa na istniejących wielopasowych jezdniach, ograniczenie parkowania wzdłuż nich i skrętów w prawo, oraz zainstalowanie prefabrykowanych separatorów uniemożliwiających wjazd aut w wyznaczonych miejscach pozwolą to szybko zmienić.

16. Tramwaj priorytetem inwestycyjnym

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

Analizując prognozy dla nowych linii metra (M3 i M5) z perspektywy relacji kosztów do efektów dużo bardziej opłacalne będzie zainwestowanie w tych miejscach w sieć tramwajową m. in. na trasie z Żerania na Tarchomin i Nowodwory. Równie istotne inwestycyjnie są linie tramwajowe na Gocław (a może też dalej na Wawer), wzdłuż Modlińskiej czy z Dworca Zachodniego na Wolę.

17. Nadziemny transport publiczny (kolejka linowa)

Koszt	■	■	■
Czas	■	■	■
Ryzyko polityczne	■	■	■

W Warszawie kolej linowa mogłaby zamknąć ważne luki w systemie transportu publicznego. Warto rozważyć taką alternatywę dla trasy tramwajowej z Bródna na Żoliborz - przemawiają za tym znacznie niższy koszt budowy (rzędu ok. 50-80 mln zł za kilometr), mniejsze oddziaływanie środowiskowe i szybka realizacja. Koleje linowe oferują zdolność przewozową porównywalną z tramwajem, nawet do 8 000 pasażerów na godzinę na kierunek. Jej obsługa nie wymaga dużych nakładów pracy, a dzięki ciągłej pracy czas oczekiwania jest nieodczuwalny dla pasażera.

Kontakt: Nina Józefina Bąk,
tel: 501 142 107,
nina.bak@cleancitiescampaign.org



Całość raportu do pobrania po zeskanowaniu kodu lub na stronie:

<https://poland.cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2024/09/CCC-Z-wizja.-Miejska-polityka-transportowa-w-kształtowaniu-jakosci-zycia.pdf>