

STOWARZYSZENIE ZIELONE MAZOWSZE

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 46/6

tel/fax (22) 621 77 77

Internet: www.zm.org.pl

e-mail: biuro@zm.org.pl

KRS: 0000125160 NIP: 113-22-25-096

Numer konta: 13 1320 1104 3000 3187 2000 0001



Uwagi i wnioski

do projektu *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015*

Autorzy: Aleksander Buczyński, Hubert Pollak, Maciej Sulmicki,
Wojciech Szymalski, Marcin Jackowski

Data: lipiec 2008 r.

Abstrakt: Dokument zawiera uwagi i wnioski Stowarzyszenia Zielone Mazowsze do projektu *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015* oraz *Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy wraz z Prognozą Oddziaływania na Środowisko*.

Podstawowe informacje o dokumencie

Autorzy:	Aleksander Buczyński, Hubert Pollak, Maciej Sulmicki, Wojciech Szymalski, Marcin Jackowski
Tytuł:	Uwagi i wnioski
Podtytuł:	do projektu <i>Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015</i>
Utworzony:	10 lipca 2008 r.
Zmieniany:	12 października 2009 r.
Kontakt do uwag:	biuro@zm.org.pl
Adres pliku:	www.zm.org.pl/download/czt/strategia_rozwoju_transportu.pdf
	Złożono w systemie L ^A T _E X do druku dwustronnego na papierze A4.

Zastrzeżenia

Udostępniając publicznie ten materiał Stowarzyszenie udziela zgody na jego nieodpłatne drukowanie na własny, indywidualny użytek oraz do celów służbowych organów administracji państwowej i ich zleceńobiorców. Powielanie całości lub części w większej liczbie lub w środkach przekazu jest dozwolone nieodpłatnie, pod poniższymi warunkami.

1. Podanie pełnego źródła (autorzy, tytuł, ew. także witryna Stowarzyszenia Zielone Mazowsze www.zm.org.pl lub pełny adres URL).
2. Powiadomienie o tym Stowarzyszenia listem elektronicznym, zwykłym lub faksem (adresy podano wyżej),
3. W przypadku publikacji w Internecie – umieszczenie w powiadomieniu odsyłacza do niej;
4. W przypadku publikacji w czasopiśmie, materiałach drukowanych, na płytach CD i innych nośnikach – przesłanie egzemplarza publikacji na adres Stowarzyszenia.

Wcześniejszego uzyskania pisemnej zgody Stowarzyszenia wymaga wykorzystanie materiału do celów

- innych niż dydaktyczne, naukowe i informacyjne w środkach przekazu, a zwłaszcza komercyjnych;
- promocji czy kampanii wyborczej indywidualnych kandydatów lub ugrupowań politycznych czy w podobnym kontekście.

Użyte w tym dokumencie nazwy produktów, towarów lub firm służą jedynie identyfikacji i mogą być zarejestrowanymi znakami towarowymi ich właścicieli.



Niniejszy dokument powstał dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Za treść tego dokumentu odpowiada Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, poglądy w nim wyrażone nie odzwierciedlają w żadnym razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

Spis treści

1	Informacje wstępne	4
1.1	Cel dokumentu	4
1.2	Struktura dokumentu	4
1.3	Terminologia	4
1.4	Załączniki	4
2	Wprowadzenie	4
3	Uwagi i wnioski do Strategii	6
3.1	Priorytet dla ruchu samochodowego	6
3.1.1	Rozbieżności pomiędzy problemami i rozwiązaniami	6
3.1.2	Sprzeczność celów	7
3.1.3	Koszty i korzyści	9
3.2	Ochrona powietrza	10
3.2.1	Zanieczyszczenie powietrza	10
3.2.2	Program Ochrony Powietrza	10
3.2.3	Zieleń a transport	11
3.3	Ograniczenie hałasu	11
3.4	Poprawa warunków ruchu pieszego	12
3.4.1	Potrzeba rehabilitacji ruchu pieszego	12
3.4.2	Niedoszacowanie ruchu pieszego w Strategii i diagnoza jego warunków	13
3.4.3	Środki poprawy warunków ruchu pieszego	14
3.5	Przestrzeń przyjazna ludziom	14
3.5.1	Uspokojenie ruchu	14
3.5.2	Strefa ograniczonego ruchu samochodowego	15
3.5.3	Deptaki: promowanie ruchu pieszego oraz nowa jakość przestrzeni miejskiej	16
3.5.4	Strefy piesze poza centrum	16
3.5.5	Kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę	17
3.5.6	Niezmotoryzowane służby miejskie	17
3.6	Podział miasta na strefy	17
3.7	Planowanie przestrzenne	17
3.8	Parkowanie	18
3.8.1	Wskaźniki parkingowe	18
3.8.2	Uporządkowanie parkowania	18
3.8.3	Parkuj i jedź	19
3.9	Transport zbiorowy	19
3.9.1	Kolej miejska, tramwaje i metro	19
3.9.2	Integracja różnych środków transportu publicznego	19
3.9.3	Komunikacja tramwajowa	20
3.9.4	Most tramwajowy	20
3.9.5	Pasy dla autobusów	21
3.9.6	Komunikacja publiczna w relacjach innych niż dośrodkowe	22
3.9.7	Przystanki	22
3.9.8	Transport aglomeracyjny a zmiany demograficzne	23

3.10	Ruch rowerowy	24
3.11	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	24
3.12	Wskaźniki rezultatu	24
3.13	Strategia a Prognoza Oddziaływania na Środowisko	26
3.14	Konsultacje społeczne jako sprzężenie zwrotne	27
3.15	Układ treści i objętość	28
4	Uwagi do Prognozy	28
4.1	Niespójność oceny	28
4.2	Brak prognozy wpływu na ruch niezmotoryzowany	28
4.3	Oszacowanie podziału zadań przewozowych	29
4.4	Analiza wariantów	29
4.4.1	Dobór wariantów do analizy	29
4.4.2	Konkluzje niezgodne z wynikami analizy wariantów	29
5	Podsumowanie	30
	Źródła	31

1. Informacje wstępne

1.1. Cel dokumentu

Dokument zawiera uwagi i wnioski Stowarzyszenia Zielone Mazowsze do projektu Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015 przygotowane w związku z ogłoszeniem o możliwości ich składania przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy. Stowarzyszenie przekazuje te uwagi mając nadzieję, że dzięki nim ostateczna treść Strategii będzie bliższa oczekiwaniom społecznym i pozwoli trafniej wybrać i skuteczniej niż dotychczas realizować nadrzędne, długofalowe cele rozwojowe.

1.2. Struktura dokumentu

Rozdział 2 pełni rolę wstępu. W rozdziale 3 znajdują się uwagi i wnioski do Strategii [1], zaś w rozdziale 4 – uwagi i wnioski do Prognozy [2]. Rozdział 5 zawiera podsumowanie. Na str. 31 zebrano ponumerowane źródła wykorzystane przy tworzeniu tego opracowania.

Aktualną postać elektroniczną dokumentu można pobrać spod adresu www.zm.org.pl/download/czt/strategia_rozwoju_transportu.pdf.

1.3. Terminologia

W dokumencie użyto w węższym znaczeniu następujących terminów:

Strategia – opracowanie [1] p.t. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007 – 2015 (projekt)*

Prognoza – opracowanie [2] p.t. *Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportowego Warszawy na lata 2007–2013 i dalsze*

Plan – *Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy* zawarty w Strategii [1]

1.4. Załączniki

W załączeniu do niniejszych uwag i wniosków przekazujemy następujące materiały:

1. Prognozy ruchu na mostach do roku 2025;
2. Raport o funkcjonowaniu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.

2. Wprowadzenie

Pierwsze pytanie, jakie nasuwa się w związku z powstaniem nowej strategii zrównoważonego rozwoju transportu, to **co się stało z poprzednią strategią?** Odpowiedź można znaleźć w analizie sił i słabości (SWOT). Jako naszą pierwszorzędną siłę wymieniono posiadanie takiej strategii, zaś jako pierwszorzędną słabość fakt, że się do niej nie stosujemy.

Razi jednak całkowity brak analizy wykonania założeń i celów poprzedniej strategii w części dotyczącej analizy stanu lub historii polityk transportowych oraz wyraźnego stwierdzenia, co było złe, a co dobrze. Wygląda to tak, jakby Warszawa zaczynała kolejną politykę zupełnie od nowa. **Dlaczego nowa strategia miałaby być skuteczniejsza?** Tego rodzaju refleksji – niewątpliwie bardzo potrzebnej i uzasadnionej – w opracowaniu niestety nie znajdziemy. Punkt 3.1.1 poświęcony historii planowania ogranicza się do chronologii różnych uchwał, analiz i koncepcji, tak jakby ich ilość była ważniejsza niż jakość i skuteczność. Nie dokonuje się bilansu dotychczasowych opracowań planistycznych również w rozdziale 2, który stanowi aż nadto obszerny zbiór danych na temat stanu istniejącego, raczej suchy opis niż diagnozę. Dopiero na samym końcu tego rozdziału autorzy wymieniają wśród zagrożeń „*Częste zmiany długoterminowych planów modernizacji i rozwoju systemu transportowego i niewystarczające realizowanie uchwalonej polityki transportowej, odsuwające ich realizację.*” Jeśli Strategia ma być opracowaniem rzetelnym i poważnie traktowanym, mającym jakiekolwiek przełożenie na rzeczywistość, to ten problem

– kluczowy dla jej **efektów** – powinien być wyeksponowany i poddany dokładniejszej analizie. W przeciwnym wypadku Strategia może szybko stać się kolejnym potwierdzeniem wspomnianej negatywnej tendencji.

Drugie pytanie to kwestia **definicji zrównoważonego rozwoju** (ang. *sustainable development*). Niestety w Strategii nie poruszono tego problemu, przytaczając jedynie mimochodem, iż w UE podkreśla się, że zrównoważony rozwój ma być realizowany i oceniany przez poprawę stanu środowiska naturalnego i jakości życia obywateli. Konieczne jest jednak poruszenie problemu tłumaczenia jednego z częściowo przytaczanych w odniesieniu do kierunków rozwoju UE terminów. Przymiotnik *sustainable* nie ma dosłownego odpowiednika w języku polskim, co doprowadziło do niefortunnego przełożenia go pierwotnie jako zrównoważony – przykład ten doprowadził do częstego, błędnego rozumienia zrównoważonego rozwoju jako takiego, w którym wszystkie gałęzie (gospodarki/transportu/itp.) rozwijają się w tym samym tempie. Należy podkreślić, że taki stan rzeczy w żadnym wypadku nie jest celem *sustainable development*, obecnie tłumaczonego w dokumentach unijnych jako trwały rozwój, co znacznie lepiej oddaje istotę terminu. Chodzi w nim o działania, które będą zaspokajały potrzeby aktualnych pokoleń w taki sposób, by nie ograniczyć możliwości ich zaspokajania przez przyszłe pokolenia, w tym poprzez niepogarszanie stanu środowiska naturalnego.

Czytając projekt Strategii trudno wywnioskować, co powinno być w tym przypadku rozumiane przez „zrównoważony”. Zakłada ona bowiem intensywne działania na rzecz zwiększenia ruchu samochodowego wszędzie poza niewielkim wycinkiem centrum (co stoi w sprzeczności z trwałym rozwojem prowadząc wprost do degradacji przestrzennej i środowiskowej miasta) oraz zwiększenie udziału transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego w niewielkim fragmencie Śródmieścia. Wielokrotnie zapowiada się ukierunkowanie komunikacji zbiorowej na dowożenie ludzi do centrum, również kosztem jej udziału w innych zadaniach transportowych.

Takie podejście utrwała stereotyp, że komunikacją zbiorową jeździ się tylko wtedy, gdy nie ma innego wyjścia. A Strategia wydaje się opierać właśnie na takim – niemożliwym do zaakceptowania – założeniu.¹ Częściowo rekompensują to wzmianki o reorganizacji przestrzeni w mieście w celu udostępnienia usług i handlu na poziomie lokalnym i tym samym zmniejszenia zapotrzebowania na podróże, jak również wzmianka o tym, że warunki do wygodnych podróży rowerowych powinny być dostępne na całym terenie miasta. Jednak z całej Strategii przebija teza, że wszędzie poza (bardzo) ścisłym centrum należy jeździć samochodem.

Warto przy tym zwrócić uwagę na wielokrotnie podkreślany w dokumencie udział Warszawy w oddziaływaniu na środowisko i zachowania transportowe na większą skalę, tj. sposób przybywania do niej osób z zewnątrz i podróżowania poza miasto jej mieszkańców. Tak silna promocja motoryzacji indywidualnej w relacjach pozamiejskich, jak przedstawiona w założeniach Strategii, automatycznie marginalizuje np. rolę kolei w podróżach poza miasto i spoza miasta. Tym samym jeszcze bardziej oddalają się szanse poprawienia jakości powietrza i osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Cytując Prognozę: *Ratyfikowana Konwencja o ochronie klimatu (Ramowa Konwencja Klimatyczna) jednoznacznie lokuje przyczynę podtrzymywania wysokiej emisji gazów szklarniowych w transporcie, który stał się już na Ziemi celem samym w sobie i w wielu sytuacjach nie spełnia zasad dostępu do surowców nieodnawialnych. Jest już oczywiste, że właśnie z powodu rozwoju motoryzacji nie mamy szans na świecie na wypełnianie skromnych ograniczeń Protokołu z Kioto, nie mówiąc już o redukcji emisji (nie imisji) gazów szklarniowych w ogóle. Warszawa, po zrealizowaniu Strategii, także nie będzie wypełniać tych zasad*” ([2] str. 93).

¹Warto tu przytoczyć fragment Prognozy Oddziaływania na Środowisko: „**Podejście tradycyjne do polityki transportowej charakteryzuje się próbą nadszycia za rosnącym popytem na usługi transportowe praktycznie na niego nie oddziałując. Punktem odniesienia są przede wszystkim wąsko rozumiane koszty ekonomiczne, a w odniesieniu do kosztów społecznych i ekologicznych poszukuje się sposobów ich minimalizowania w ramach dostępnych środków. W odmiennym podejściu (...) bardzo ważną rolę odgrywa oddziaływanie na zapotrzebowanie na usługi transportowe poprzez zarządzanie popytem. Punktem odniesienia jest wielkość zanieczyszczeń, jaką z działu transportu można odprowadzać do Środowiska oraz wielkość zasobów naturalnych (...), jaka może być przeznaczona na działalność tego sektora. Dopiero w tych ramach poszukuje się rozwiązań, które są gospodarczo i społecznie akceptowane. Pierwsze podejście jest związane z tradycyjnym wzrostem gospodarczym, a drugie wynika z zasad zrównoważonego rozwoju.**” (15) Niestety Strategia opiera się na tradycyjnym, wąskim rozumieniu korzyści, którego skutki Unia Europejska od dłuższego czasu próbuje naprawić.

Należy podkreślić, że Strategia zawiera wiele wartościowych pomysłów i kierunków działania, niestety brakuje jej spójności i ukierunkowania na trwały rozwój, przez co należy się spodziewać, że nawet zrealizowanie całego programu (włącznie z szeroko zakrojonym i bardzo kosztownym programem rozbudowy infrastruktury drogowej) nie rozwiąże problemów komunikacyjnych ani tym bardziej społeczno-ekologicznych miasta. Widać to zresztą w sposobie sformułowania propozycji np. wprowadzania opłat za korzystanie z samochodu w mieście. Takie środki odsuwa się na dalszą przyszłość, kiedy konieczne będzie ograniczanie negatywnych skutków dalszego rozwoju motoryzacji indywidualnej, do którego zachęci realizacja Strategii w jej obecnej formie.

Wprowadzenie można zakończyć jeszcze jednym cytatem z Prognozy: *„Warto podkreślić, że wśród instrumentów realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego nie wymienia się rozbudowy istniejącej sieci drogowej ani lokalizacji nowych dróg.”* ([2] s. 34)

3. Uwagi i wnioski do Strategii

3.1. Priorytet dla ruchu samochodowego

3.1.1. Rozbieżności pomiędzy problemami i rozwiązaniami

Analiza SWOT słusznie zwraca uwagę, że do zagrożeń, którym powinna przeciwdziałać strategia, należą „wzrost motoryzacji i tendencja do użytkowania samochodów do podróży wewnątrzmijskich” oraz „oczekiwania społeczne, że rozwiązywanie trudności komunikacyjnych można osiągnąć przede wszystkim przez rozbudowę układu drogowo-ulicznego”. Niestety strategia dla Warszawy opiera się właśnie na tych zagrożeniach: zachęcaniu do podróży samochodowych wewnątrzmijskich i spoza miasta oraz stawianiu na rozbudowę dróg jako panaceum. Dzieje się to mimo doświadczeń Warszawy z ostatnich dwudziestu lat oraz Europy Zachodniej z ostatnich sześćdziesięciu, które dowiodły, że rozbudowa sieci dróg jedynie zwiększa zapotrzebowanie na jej dalszą rozbudowę, nie zmniejszając przy tym problemów kongestii ani pozostałych pochodnych wzmożonego ruchu samochodowego (spalin, hałasu, wypadków). Schemat ten trafnie zilustrowano w Prognozie jako samonapędzające błędne koło ([2] str. 27).

Bardziej bezpośrednio zagrożenie zostaje zidentyfikowane w Prognozie: *„Apogeum spodziewanych, negatywnych oddziaływań środowiskowych to system obwodnic miejskich oraz trasy wylotowe z miasta.”* ([2] str. 23) Warto przy tym przypomnieć, że każda trasa wylotowa jest równocześnie trasą wlotową.

Również w samej Strategii zostaje zidentyfikowany problem nasilonego ruchu samochodowego będącego skutkiem rozbudowy dróg ([1] str. 39, str. 51) oraz jako cel zostaje wymienione dążenie do ograniczania zapotrzebowania na podróże (w kontekście zagospodarowania przestrzennego). Mimo to celem Strategii pozostaje zachęcanie do przyjeżdżania do miasta samochodem oraz do podróży po samym mieście tym samym środkiem transportu. Dzieje się to wbrew piątemu celowi głównemu Strategii (ograniczenie hałasu, ochrona powietrza i wody, ochrona zdrowia społeczeństwa) oraz wspomnianemu celowi III.4 (ograniczenia zapotrzebowania na podróże).

Można podejrzewać, że przyczyna takiego stanu rzeczy została zidentyfikowana na stronie 30 Prognozy [2], gdzie opisano przyczyny dominacji samochodu indywidualnego – poza faworyzowaniem cenowym użytkowników samochodów (w postaci gigantycznych inwestycji infrastrukturalnych, z których następnie samochody mogą korzystać bez opłat) jest to zjawisko uzależnienia od samochodu: *„Wiadomo, że może pojawiać się ono zarówno jako efekt niewłaściwej polityki przestrzennej faworyzującej komunikację indywidualną (...) czy trudnej do zmiany „pro samochodowej” organizacji stylu życia.”*

Warto przy tym podkreślić, że większość warszawiaków nie ulega tej przypadłości. Jak wykazały przeprowadzone w 2005 roku Warszawskie Badania Ruchu: samochód osobowy wykorzystywano zaledwie w 29,6% podróży pieszych w dzień powszedni, czyli wyraźnie poniżej jednej trzeciej. Jednak realizacja Strategii w obecnej formie z pewnością zmieni te proporcje na niekorzyść komunikacji publicznej. Jak zresztą wykazuje tabela wariantów przedłożona przez wykonawcę Strategii ([2] str. 106), gdzie jako docelowy przyjęto udział ruchu samochodowego na poziomie 40%, co zresztą zostało podane w wątpliwość jako bardzo optymistyczne założenie przez wykonawców Strategii na spotkaniu z organizacjami pozarządowymi.

3.1.2. Sprzeczność celów

Strategia systemu transportowego

Chociaż Strategia trafnie identyfikuje problemy dokuczające Miastu i wiele środków zaradczych mogących faktycznie złagodzić ich skalę, nieustannie dokłada się do nich rozbudowę sieci drogowej. W niektórych przypadkach może to ułatwić zadanie (np. domknięcie obwodnicy śródmiejskiej), jednak nie ulega wątpliwości, że jest to działanie zachęcające do korzystania z samochodu będącego przyczyną zdecydowanej większości problemów, którym powinna przeciwdziałać Strategia.

Bezkrytyczne uwzględnienie w Strategii wszystkich istniejących planów rozbudowy dróg w Warszawie uniemożliwi osiągnięcie większości jej celów. Warto przy tym zacytować samą Strategię:

Samochód indywidualny jako najmniej efektywny środek transportu z punktu widzenia zajęcia terenu i emisji zanieczyszczeń przypadających na jednego pasażera. Przeciwdziałanie nadmiernemu użytkowaniu samochodu będzie oznaczać **działania redukujące popyt na transport**, dostosowanie go do aktualnych rzeczywistych potrzeb poszczególnych grup społecznych, zmianę modelu konsumpcji indywidualnej i społecznej oraz dążenie do internalizacji kosztów zewnętrznych generowanych przez transport ([1] str. 120).

Stoi to w jawnej sprzeczności z celem szczegółowym I.2, przewidującym intensywny rozwój sieci drogowej w relacjach wewnątrzmijskich i pozamijskich. Cel ten jest również sprzeczny z pozostałymi celami Strategii, w tym:

- z celem III.1 (Racjonalizacja zachowań komunikacyjnych mieszkańców): rozbudowa sieci drogowej zachęcać będzie do częstszych podróży samochodem;
- z celem III.2 (przywrócenie ulicom funkcji miejskich): rozbudowa sieci drogowej zwiększa natężenie ruchu samochodowego i tym samym powoduje większe zapotrzebowanie na miejsca parkingowe oraz natężenie ruchu na drogach lokalnych;
- z celem III.3 (Zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego): rozbudowa sieci drogowej zwiększa natężenie ruchu samochodowego, który po skorzystaniu z autostrad czy dróg głównych przyspieszonych musi się przemieścić do celu (drogi wyższych klas z założenia nie prowadzą do celu podróży). Większa ilość samochodów skutkuje większą kongestią, zarówno samochodów jak i komunikacji zbiorowej;
- z celem III.4 (Racjonalizacja zagospodarowania przestrzennego miasta): Drogi szybkiego ruchu są najbardziej terenochłonnym z dostępnych środków transportu.;
- Z celem III.6 (Redukowanie efektu bariery oraz rozcięcia więzi sąsiedzkich): Cytując Prognozę: „Dominacja samochodu i wzrastające zagęszczenie sieci drogowej pogłębiają proces utraty tkanki miejskiej.” ([2] str. 54);
- Z celem IV.1 (poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadząca do zmniejszenia liczby zabitych i ciężko rannych w Warszawie): drogi szybkiego ruchu – zgodnie z nazwą – zachęcają do szybkiego ruchu, będącego jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych. Równocześnie odzwyczajają one od obecności innych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów) na drodze, co skutkuje niebezpiecznymi zachowaniami na ulicach miejskich. Tym samym ich obecność w mieście powinna być ograniczona do absolutnego minimum;
- Z celem IV.2 (poprawa bezpieczeństwa osobistego ogółu użytkowników systemu transportu): wielkie inwestycje drogowe skutkują depersonalizacją przestrzeni miejskiej, o czym wspomniano przy celu III.6, co skutkuje nasilonym poczuciem odosobnienia i wpływa ujemnie na poczucie bezpieczeństwa;
- Z celem V.1 (ograniczenie hałasu): obudowane ekranami dźwiękochłonnymi trasy szybkiego ruchu są środkiem doraźnym, a nie systemowym. Pozostaje ponadto problem hałasu emitowanego przez samochody zjeżdżające na drogi niższej klasy. Jako że w rozwinięciu celu pada stwierdzenie, iż celem jest „ograniczenie **emisji** hałasu” ([1] str. 108), należy dążyć do ograniczenia ruchu samochodowego, będącego głównym źródłem hałasu w Warszawie, do minimum. Rozbudowa sieci drogowej utrudnia osiągnięcie tego celu;
- Z celem V.2 (ochrona powietrza i wody): Większa powierzchnia dróg czyszczonych zimą oraz większa liczba samochodów emitujących pyły i spaliny skutkuje pogorszeniem jakości powietrza i wody. „Lokalizacja nowych tras komunikacyjnych (...) przyczynia się do pogłębienia istniejącego już deficytu zasilania wód podziemnych...” ([2] str. 59)

- Z celem V.3 (ochrona zdrowia społeczeństwa): Na zdrowie ludzi bezpośredni wpływ ma jakość powietrza i wody. Ponadto w Strategii wymieniono zdrowie psychiczne oraz zdrowie społeczne. Pierwsze jest zależne m.in. od hałasu i bezpieczeństwa ruchu, drugie od spójnej przestrzeni miejskiej;
- Z celem VI.1 (poprawa jakości krajobrazu): Inwestycje drogowe pogarszają jakość krajobrazu. Jak zauważono w [2], budowa dróg skutkuje „zakłóceniem harmonii, ekspozycji widokowej, deformacją istniejącej kompozycji urbanistycznej”, „wpływami wizualnymi, takimi jak intruzja wielkogabarytowych elementów, utratą cech indywidualnych danego miejsca na rzecz elementów typowych, powszechnych” oraz „wywoływaniem wtórnego, często chaotycznego zagospodarowania terenów w sąsiedztwie dróg”. ([2] str. 60)
- Z celem VI.2 (poprawa jakości przestrzeni miejskiej): jeżeli cel ten ma być rozumiany tak, jak ujęto go w strategii, tj. kreowanie pojedynczych obszarów w skali miasta, będących wyjątkiem od reguły, być może uda się go pogodzić z rozbudową sieci drogowej. Jeżeli jednak celem ma być poprawa jakości przestrzeni miejskiej w całym mieście, przekształcanie Warszawy w wielki węzeł drogowy znacząco obniży ilość obszarów, które można będzie uczynić faktycznie przyjaznymi dla ludzi.

W związku z tym wnosimy o przeformułowanie celu I.2 (szczegóły poniżej). Jako że Strategia ma objąć jedynie najbliższych siedem lat, będzie można się przekonać, czy tak gigantyczne nakłady na rozwój sieci drogowej są faktycznie potrzebne, jeśli nastąpi przewidywana w Strategii poprawa warunków dla transportu zbiorowego oraz niezmotoryzowanego. Równocześnie umożliwi to przeznaczenie większych środków na zachęcanie do podróży bezsamochodowych.

W miejscu aktualnego celu I.2 powinno znaleźć się „Domknięcie obwodnicy śródmiejskiej oraz budowa Trasy Mostu Północnego.” Powiązania zewnętrzne Warszawy zapewnią niezależne od miasta inwestycje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zaś powiązania promieniste do centrum miasta jednoznacznie zachęcają do podróży samochodowych do centrum. Zostało to też zauważone w samej Strategii, która zakazuje na stronie 131 przeprowadzania inwestycji drogowych „zwiększających przepustowość układu drogowego na kierunkach prowadzących do ścisłego centrum miasta.”

Skoncentrowanie się na mniejszej liczbie inwestycji umożliwi ich realizację z większą niż dotychczas skutecznością, tym bardziej że – jak wspomniano zarówno w Strategii jak i w Prognozie – przyzwolenie społeczne na budowę obwodnic jest bardzo niewielkie, a ich rozbudowa wywołuje liczne protesty.

Tabele umieszczone w załączniku 1 pokazują, że obecne projekty drogowe dla miasta są wykonywane na podstawie zawyżonych prognoz ruchu (większy przyrost ruchu, niż obserwowany obecnie). Zachodzi więc konieczność znaczącej rewizji i urealnienia skali planowanych inwestycji drogowych. Taka rewizja i tak staje się coraz bardziej prawdopodobna z co najmniej dwóch innych powodów: wzrostu kosztów budowy (vide: problemy GDDKiA przy przetargu na dokończenie Trasy AK oraz przetarg na II linię metra) oraz wzrostu kosztów paliw płynnych – co przekłada się na obniżenie ruchu samochodowego. Z doświadczeń np. Holandii wynika, że gigantyczne plany budowy autostrad z lat 60. w wyniku gwałtownego wzrostu cen ropy w latach 70. zostały poważnie ograniczone.

W przytoczonym powyżej cytacie odnośnie działań redukujących popyt na transport wspomniano również o **internalizacji kosztów zewnętrznych**. Do czasu jej osiągnięcia niecelowe jest planowanie rozbudowy sieci dróg w oparciu o istniejące prognozy ruchu, opracowane na podstawie kosztów podróży poniżej poziomu kosztów całkowitych. Celem Strategii powinno być w pierwszej kolejności kreowanie zachowań, a nie dopasowywanie się do takich, które utrudniają osiągnięcie jej celów. Tym samym rozbudowę dróg (poza obwodnicą śródmiejską) należy uzależnić czasowo od wprowadzenia opłat za wjazd do stref I i II miasta odwzorowujących koszty generowane przez wjeżdżające do nich samochody (zanieczyszczenia powietrza, hałasu, kongestii, wypadków, budowy i eksploatacji dróg). Przewidziana obecnie odwrotna kolejność jest sprzeczna z zasadą gospodarności, jako że opiera się na dopasowywaniu podaży dróg do popytu zawyżonego przez sztucznie zaniżone ceny dostępu.²

Plan rozwoju transportu publicznego

W świetle powyższych argumentów oraz akapitu zamykającego wstęp do Planu przypominającego, że **na-leży podejmować działania zniechęcające do korzystania z samochodu**, wnosimy o wykreślenie z Planu punktu 4.2 „System transportu drogowego”.

²Na stronie 125 Strategii znajduje się zapis przewidujący „rozwój linii kolejowych na najbardziej atrakcyjnych kierunkach, po uprzednim przeprowadzeniu analiz kosztów i korzyści takich przedsięwzięć.” Niestety – brakuje takich analiz względem rozbudowy sieci drogowej czy lokalizacji niektórych parkingów „Parkuj i Jedź”.

Punkt ten nie ma nic wspólnego z treścią ani celem Planu i raz jeszcze sugeruje, że nie tylko Strategia, lecz również Plan zostały uchwalony przede wszystkim w celu uzasadnienia dotychczasowych planów intensywnej rozbudowy dróg w mieście. **Umieszczanie w planie rozwoju transportu publicznego rozbudowy dróg, na których nie jest przewidziany w ogóle transport publiczny (klasy S), oraz udogodnień dla motoryzacji indywidualnej jest niedopuszczalne.** Takie działania mogą być prowadzone równoległe do realizacji planu rozwoju transportu publicznego, jednak z całą pewnością nie powinny być w nim umieszczane. Jedyne zadania, które mają faktyczny związek z transportem publicznym, są Zadanie 7 (Wprowadzenie ograniczeń w ruchu indywidualnym w strefie śródmiejskiej Warszawy), Zadanie 9 (Uporządkowanie systemu parkowania) oraz Zadanie 10 (Wdrażanie systemów opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej). Ostatnie zadanie powinno mieć przy tym wyraźnie określony horyzont czasowy mieszczący się w terminie realizacji strategii oraz Programu Ochrony Powietrza, o czym już wspomniano. Zadania te można wprowadzić jako nowy punkt 4 pt. „Ograniczanie ruchu samochodowego”. Dopiero wtedy będzie to rozdział zgodny z celami oraz spójny z treścią Planu.

3.1.3. Koszty i korzyści

Strategia bazująca na rozbudowie systemu drogowego w znacznym stopniu przekreśla połowę „korzyści społecznych o charakterze innym niż transportowy” wymienionych na stronie 150. Jak wykazano w poprzednim punkcie, rozbudowa dróg przed internalizacją kosztów transportu uniemożliwia „racjonalne wydatkowanie środków publicznych w systemie transportowym na cele inwestycyjne i eksploatacyjne”. Dodatkowo, jeżeli punkt sformułowany jako „stworzenie możliwości zwiększenia aktywności mieszkańców miasta” miał się odnosić do aktywności fizycznej, zachęcanie do podróży samochodem przez rozbudowę sieci drogowej z całą pewnością utrudnia jego realizację. Ponadto budowa dróg promienistych wysokiej klasy ze wszystkich stron stymuluje rozlewanie się miasta i pogarsza wykorzystanie terenów miejskich, utrudniając równocześnie „ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne”.

Dla równowagi, wymienione na tej samej stronie koszty społeczne są wyjątkowo wybiórcze. Sugerują one, że rozbudowa sieci drogowej odbywa się bez poniesienia przez społeczeństwo jakichkolwiek kosztów, a jedynym celem wymagającym pieniędzy jest transport publiczny. Jest to niestety przykład manipulacji faktami w celu usprawiedliwienia niespójności Strategii (uzasadniania na siłę intensywnej budowy dróg). Do dwóch wymienionych kosztów (finansowania systemu transportu publicznego i ograniczeń w swobodnym korzystaniu z samochodu w centrum miasta) należy dodać przynajmniej:

- koszt rozbudowy sieci drogowej;
- koszt utrzymania rozbudowanej sieci drogowej;
- koszty zdrowotne będące skutkiem pogorszenia jakości powietrza na skutek
 - zanieczyszczeń emitowanych przez ruch samochodowy,
 - zmniejszenia funkcjonalności klinów napowietrzających oraz
 - zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej przez wybudowanie na niej terenochłonnych dróg;
- koszty zdrowotne będące skutkiem hałasu emitowanego przez ruch samochodowy ([2] str. 80);
- koszt dezintegracji przestrzeni miejskiej, poprzecinanej drogami szybkiego ruchu;
- ograniczenia w swobodnym korzystaniu z transportu publicznego poza ścisłym centrum miasta (strategia wielokrotnie wskazuje jako cel ograniczenie transportu publicznego w relacjach innych niż prowadzących do centrum oraz zachęcanie do podróży samochodem w strefie II i III);
- koszt niespełnienia norm unijnych odnośnie jakości powietrza w mieście ([2] str. 64);
- koszt wzrostu natężenia ruchu wskutek rozbudowy sieci drogowej ([2] str. 72);
- degradacja wizualna krajobrazu ([2] str. 62, 78);
- dalsze pogorszenie warunków przyrodniczych ([2] str. 76);
- obniżenie poziomu wód gruntowych oraz zanieczyszczenie Wisły ([2] str. 77).

Tym samym wnosimy o uzupełnienie kosztów realizacji Strategii przynajmniej o wyżej wymienione.

Weryfikacji wymaga również lista sposobów oddziaływania realizacji Strategii na środowisko na stronie 151. Planowana intensywna rozbudowa sieci dróg szybkiego ruchu, obejmująca niemal wszystkie wymyślane w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat drogi przebiegające przez Warszawę, z pewnością nie skutkuje „ograniczeniem do minimum naruszania wartościowej substancji miasta przez nowe trasy drogowe”. Nie sprzyja ona również „oddziaływaniu na zmniejszenie ruchliwości zwłaszcza w podróży samochodem”.

3.2. Ochrona powietrza

3.2.1. Zanieczyszczenie powietrza

Wzrastająca motoryzacja społeczeństwa połączona z rozbudową układu drogowego zachęca do coraz częstszych i dłuższych podróży samochodem. Z drugiej strony wzrost emisji CO₂ z transportu zwiększył się w Polsce latach w 1994 – 2005 z 30,10 do 34,47 milionów ton (dane wg Eurostat). Rozwój transportu drogowego powoduje wzrost emisji CO₂. Obecnie limity emisji CO₂ przypadające na dany kraj są ograniczane (limity światowe oraz europejskie), w związku z tym zachodzi pilna potrzeba ograniczenia emisji CO₂ z transportu. Zmniejszenie poziomu emisji CO₂ wytwarzanego przez sektor transportu drogowego umożliwi wykorzystanie pozostałej części limitów przez inne sektory gospodarki takie jak np. rolnictwo czy przemysł, zmniejszając przy tym np. konieczność podwyżek cen energii elektrycznej.

Zagrożenie ze strony ruchu samochodowego zostało zidentyfikowane zarówno w Prognozie, szacującej udział transportu drogowego w zanieczyszczeniu powietrza na poziomie 45-75% lub wyższym, jak i w Strategii, która jako cel V.2 zidentyfikowała działania mające na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Działania te mają przybrać formę „kontrolowania **wzrostu** natężeń ruchu”. Fakt, że w ogóle nie bierze się pod uwagę możliwości powstrzymania lub odwrócenia tego wzrostu, jest symptomatyczny i wyjaśnia, dlaczego w Prognozie pada wprost stwierdzenie, że „Warszawa pozostanie miastem o zbyt wysokiej emisji wszystkich zanieczyszczeń komunikacyjnych, przy czym prawdopodobieństwo przekroczeń dopuszczalnych norm **wzrośnie** w stosunku do tlenków azotu oraz pyłu zawieszonego.” ([2] s. 64)

Planowane w Strategii intensywne inwestycje drogowe wpływają negatywnie na jakość powietrza w dwójnasób, bowiem poza zachęcaniem do korzystania z samochodu i tym samym zwiększaniem globalnej emisji spalin, często są lokowane w klinach napowietrzających lub je przecinają, co – raz jeszcze cytując Prognozę – „powoduje ich zanieczyszczenie, stanowi przeszkodę fizyczną osłabiającą ich prędkość i w rezultacie prowadzi do pogorszenia jakości powietrza w centrum miasta.” ([2] s. 52)

Jako że Program Ochrony Powietrza ustalony Rozporządzeniem 67 Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r. przewiduje konkretny **spadek** ruchu samochodowego na obszarze wewnątrz planowanego przebiegu Obwodnicy Śródmiejskiej (samochodów ciężarowych o 95%, osobowych o 70%, dostawczych o 50%, autobusów o 30%) oraz pomiędzy Obwodnicą Miejską a Śródmiejską (samochodów ciężarowych i osobowych o 20%, dostawczych o 40%) przewidziana w Strategii rozbudowa dróg koncentrycznych jest bezcelowa. Bowiem warunki, które ma spełnić Warszawa realizując Program Ochrony Powietrza, w żadnym wypadku nie dadzą się pogodzić ze zwiększaniem przepustowości dróg prowadzących do terenów wewnątrz obwodnicy miejskiej, skoro już obecny ruch jest na tym obszarze zbyt intensywny.

Tym samym, poza ograniczeniem rozbudowy dróg do planowanych obwodnic, wnioskujemy o przekwalifikowanie Obwodnicy Śródmiejskiej z klasy GP na klasę G. Całkowicie bezcelowe jest bowiem przewidywanie takiej samej klasy drogi dla 30% istniejącego ruchu oraz 80% tegoż (biorąc pod uwagę samochody osobowe, czyli główny człón ruchu drogowego w Warszawie). Ponadto budowanie obu obwodnic jako dróg tej samej klasy jest sprzeczne z ideą podziału miasta na strefy i zachęcania w ten sposób do pożądanых zachowań komunikacyjnych, tj. sukcesywnego zmniejszania liczby samochodów wjeżdżających do każdej kolejnej strefy.

3.2.2. Program Ochrony Powietrza

Program Ochrony Powietrza (POP) dla Miasta Warszawy (realizowany przez Mazowiecki Urząd Marszałkowski) identyfikuje 4 rejony miasta z przekroczonymi limitami PM10:

- obszar ograniczony od południa ulicą Skaryszewską, od wschodu ulicą Targową, od północy Wileńską, od zachodu Olszową i S. Okrzei;
- obszar ograniczony od południa ulicą Nowogrodzką od wschodu: Sosnową i E. Plater, od północy Pańską, od zachodu: al. Jana Pawła II i Chmielną;
- obszar ograniczony od południa ulicami Litewską i E. Zoli, od wschodu Jazdów, od północy Polną i al. Wyzwolenia, od zachodu rondem Jazdy Polskiej;
- obszar ograniczony od południa ulicą Łazienkowską, od wschodu ulicami Solec i Czerniakowską, od północy ulicami Cecylii Śniegockiej i Górnośląską.

Zgodnie z POP, wewnątrz tych obszarów powinien być dopuszczony jedynie ruch pojazdów ich mieszkańców. Wnosimy o zapisanie w Strategii przekształcenia tych rejonów w strefy piesze z dopuszczonym uspokojonym ruchem samochodowym mieszkańców (dojazd do posesji). W wymienionych rejonach podstawową formę transportu powinna stanowić komunikacja tramwajowa.

Przez wspomniane rejony przebiegają ulice, na których kumuluje się ruch samochodowy: Targowa, Chałubińskiego, Al. Jerozolimskie oraz Al. Armii Ludowej. W związku z tym zachodzi potrzeba zmniejszenia natężenia ruchu na tych ulicach. Wnosimy o umieszczenie w Strategii zapisów przewidujących:

Na ul. Chałubińskiego – zlikwidowanie wiaduktu na skrzyżowaniu z Al. Jerozolimskimi, co poprawi również estetykę przestrzeni przy Dworcu Centralnym, który z pewnością powinien stanowić jedną z wizytówek miasta.

W Alejach Jerozolimskich – zlikwidowanie przelotowego ruchu samochodowego poprzez wyznaczenie placu dworcowego pomiędzy Hotelem Marriott oraz Dworcem Centralnym, dostępnego wyłącznie dla pieszych, rowerzystów oraz tramwajów. Tego typu place stają się standardem w miastach europejskich.

Na ul. Targowej – przekształcenie ulicy w deptak, zgodnie z programem „Platforma dla Warszawy”.

W alei Armii Ludowej (na Trasie Łazienkowskiej) – przykrycie wykopu, w którym przebiega ulica na całej długości. Urządzenie na przykrytej powierzchni przestrzeni publicznej wysokiej jakości z dużą ilością zieleni miejskiej. Zbudowanie linii szybkiego tramwaju po wewnętrznych pasach Trasy Łazienkowskiej.

Powyższe działania umożliwią również osiągnięcie celu IV strategii, czyli poprawy bezpieczeństwa ruchu, jako że Aleje Jerozolimskie na odcinku Żelazna–de Gaulle’a (czyli również na skrzyżowaniu z Chałubińskiego i na odcinku przed Dworcem Centralnym) zostały zidentyfikowane w Strategii jako jeden z najbardziej niebezpiecznych ciągów ulicznych w Warszawie ([1] str. 80).

Należy przy tym zwrócić uwagę, że terminem realizacji Programu Ochrony Powietrza jest rok 2015. Tym samym, wszystkie środki ku poprawie jakości powietrza w Warszawie powinny być zawarte w aktualnej Strategii. A ponieważ jej obecna forma nie pozwala na osiągnięcie tego celu, a wręcz to utrudnia, należy przewidzieć środki umożliwiające ograniczenie ruchu samochodowego w takim stopniu, by jakość powietrza w stolicy spełniała normy zdrowotne i bezpieczeństwa.

3.2.3. Zieleń a transport

Wiele z negatywnych skutków transportu można złagodzić poprzez zwiększenie ilości terenów zielonych wzdłuż ciągów transportowych. Drzewa są naturalnym klimatyzatorem oraz katalizatorem. Jedno drzewo potrafi co roku oczyścić powietrze z ok. 30 kilogramów zanieczyszczeń. W ciągu roku jedno drzewo potrafi wchłonąć ilość węgla, jaką wytwarza samochód przejeżdżający 40000 km. Zieleń chłonie również dźwięk ograniczając dzięki temu negatywne skutki hałasu. Dodatkowo drzewa chłodzą nie tylko cieniem, ale też obniżając temperaturę powietrza poprzez parowanie wody z liści. Ulice z dużą ilością zieleni zachęcają do podróży pieszych w upalne dni. Dlatego należy przewidzieć w Strategii następujące środki:

- Zasadzenie podwójnych szpalerów drzew wzdłuż wszystkich dróg ekspresowych, głównych dróg ruchu przyspieszonego, dróg głównych oraz dróg zbiorczych.
- Na obszarze wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej stopniowo zamieniać miejsca parkingowe wzdłuż ulic w tereny zielone.
- Dążyć do zwiększenia powierzchni terenów parkowych w centrum miasta poprzez: likwidację ulicy Wybrzeże Helskie na odcinku ul. Okrzei – Most Gdański dzięki czemu Park Praski zostanie połączony z doliną Wisły będącą obszarem Natura 2000. Park przypięty do rzeki będzie unikatem w Europie oraz wielką atrakcją turystyczną.
- Uwzględnić możliwość przekształcenia części terenów Filtrów Warszawskich na ogólnodostępny park.
- Przewidzieć tworzenie nowych parków w dzielnicach – sypialniach.

3.3. Ograniczenie hałasu

Hałas wpływa niekorzystnie na ludzką psychikę oraz niszczy narząd słuchu. Głównym źródłem hałasu w mieście jest transport. Problemy nadmiernej emisji hałasu w Warszawie dotyczy wszystkich form transportu, w szczególności najbardziej uciążliwego transportu samochodowego.

W celu ograniczenia hałasu wnosimy o zapisanie w Strategii następujących działań zmierzających do uspokojenia ruchu, dzięki czemu zmniejszy się poziom hałasu:

- Stosowanie asfaltu wyciszającego ruch,
- Wprowadzanie stref ruchu uspokojonego ($v = 30$ km/h) na ulicach poniżej klasy Z,
- Uspokajanie ruchu poprzez tworzenie
 - podwyższonych przejść dla pieszych,
 - podwyższonych tarcz skrzyżowań,
 - mini- i mikro-rond,
 - śluz rowerowych,
- Stworzenie kompleksowego systemu zautomatyzowanej kontroli prędkości,
- Powszechne stosowanie trawiastych torowisk (dających najlepszy efekt wyciszenia),
- Zwiększenie częstotliwości szlifowania szyn.

Proponujemy odejście od stosowania ekranów dźwiękochłonnych ze względów estetycznych oraz niszczenia przez nie przestrzeni publicznej. Niska jakość przestrzeni publicznej zniechęca do podróży pieszych oraz rowerowych. Ograniczona widoczność obszaru, w których stawia się ekrany dźwiękoszczelne, powoduje wzrost przestępczości w tych miejscach. Punktem wielu programów walki z przestępczością (programy amerykańskie) jest likwidacja „niewidocznych” miejsc (zaułków). Miejsca za ekranami dźwiękoszczelnymi są właśnie takimi zaułkami. Ekran te często są również źródłem dodatkowego hałasu, spowodowanego przenoszeniem przez nie drgań. W zamian proponuje się wdrożenie rozwiązań zapisanych w tym opracowaniu: samo skuteczne **egzekwowanie ograniczeń prędkości** pozwoli na znaczącą redukcję skali hałasu.

3.4. Poprawa warunków ruchu pieszego

3.4.1. Potrzeba rehabilitacji ruchu pieszego

Sposób sformułowania metod osiągnięcia celu VI – podnoszenia prestiżu i wizerunku miasta – sugeruje, że przestrzeń publiczna przyjazna człowiekowi będzie w Warszawie wyjątkiem a nie regułą.³ Potwierdza to sposób ujęcia środka do tego celu w tabeli 25 jako „ograniczenie i uspokojenie ruchu samochodowego w wybranych obszarach”. Tymczasem celem Strategii powinno być uczynienie całego miasta przestrzenią przyjazną człowiekowi, z nielicznymi wyjątkami – a nie na odwrót. Zdecydowanie szerszego i pogłębianego potraktowania wymagają też cechy tej przestrzeni wpływające w istotny sposób na ruch pieszy, jako powszechny i konieczny element codziennego przemieszczania się ludzi, a nie odświętny luksus.

W ogólnym zarysie i z punktu widzenia transportu za przyjazną można uznać taką przestrzeń publiczną, która umożliwia poruszanie się pieszo

efektywnie – bez nadmiernego wysiłku na pokonanie schodów, nakładania drogi, przestojów;

wygodnie – bez utrudnień, wad nawierzchni, zwężeń, przeszkód, błędzenia, dezorientacji;

bezpiecznie – bez narażania na kolizje z innymi uczestnikami ruchu i lęk przed napadem czy ciemnością.

Tak rozumianej podatności miasta na piesze przemieszczanie się nie można bagatelizować, odsuwać na dalszy plan. Choć naprawa złego stanu technicznego chodników i uwolnienie ich od samochodów są ważnymi działaniami na rzecz jej osiągnięcia, to potrzeba wielu innych, a przede wszystkim zmiany podejścia. Udogodnienia i priorytety dla pieszych muszą stopniowo stawać się regułą i standardem. Także z innego podstawowego powodu: niemal **każda podróż zawiera składnik pieszy**. Ten jakże oczywisty fakt bywa jednak często niedostrzegany czy nie dość dobitnie akcentowany – czego przykład daje niestety również Strategia. Naszym zdaniem zdecydowanie za mało uwagi poświęcono w niej temu aspektowi komunikacji i wymaga on niezbędnych uzupełnień i dodania akcentów.

Ruch pieszy był i jest nadal zaniedbywany i dyskryminowany. Przez lata narosły ogromne dysproporcje zarówno mentalne (w świadomości ludzkiej i stereotypach), jak i techniczne (w infrastrukturze i zagospodarowaniu przestrzennym) między tym ruchem a motoryzacją. A przecież **pieszym jest każdy bez wyjątku**. Rehabilitacja ruchu pieszego zasługuje więc szczególnie na poważne i konkretne potraktowanie w Strategii zrównoważonego rozwoju, gdyż właśnie na tym polu szczególnie silnie widać potrzebę zrównoważenia i usuwania dysproporcji.

³ „Cel będzie osiągnięty przez wykreowanie obszarów, które mogłyby stanowić wizytówkę miasta z przestrzenią publiczną przyjazną człowiekowi.” ([1] str. 110)

3.4.2. Niedoszacowanie ruchu pieszego w Strategii i diagnoza jego warunków

Z punktu 2.6.10 Strategii nie wynika, jakimi metodami szacowano udział podróży pieszych, ale wzmianki na temat *modal split* w p. 2.6.4 sugerują, że ostro rozgraniczono od nich udział komunikacji zbiorowej (składowej podróży niepieszych). Nie kwestionując tego trzeba jednak zauważyć, że zdecydowana większość podróży określanych jako niepiesze (zwłaszcza komunikacją zbiorową) obejmuje przecież przemieszczanie się *per pedes*. Wypadkowy udział, ranga i znaczenie ruchu pieszego są więc o wiele większe, niż to wskazują liczby dotyczące udziału podróży *stricte* pieszych, od drzwi do drzwi. Może nie w wymiarze osobokilometrów, ale z pewnością w całościowych ocenach jakości podróży.

T.A. Litman [8] podkreśla, że poprawa warunków ruchu pieszych często przynosi poprawę także innym formom transportu. Jest więc pożądana nie tylko jako cel sam w sobie, ale może nawet przede wszystkim jako wsparcie transportu zbiorowego i poprawy jego atrakcyjności. Sprawność i wygoda przesiadki czy dojścia do przystanku wpływa na nią bardzo znacząco. A przecież w Strategii wspomina się o racjonalizacji przebiegu linii, które wymusi wzrost liczby podróży z przesiadkami, rekompensowany „istotnym usprawnieniem podstawowych węzłów przesiadkowych”. Brakuje jednak doprecyzowania, jakie konkretne formy miałyby przybrać te usprawnienia, a także wskaźników realizacji. W punkcie 6 żaden ze wskaźników produktu ani rezultatu nie odnosi się do ruchu pieszego, który przecież można poddawać badaniom i ocenom, także ilościowym. Podstawy tego zagadnienia można znaleźć np. w referacie [7].

Wnosimy o dodanie do **wskaźników produktu** odrębnej kategorii *ruch pieszey* obejmującej następujące pozycje:

1.	Liczba przystanków zmodernizowanych w celu poprawy dostępności (skrócenia dystansu), np. poprzez dodanie dojścia z drugiej strony, umożliwienia przejścia między peronami na poziomie gruntu itp.	sztuk
2.	Liczba skrzyżowań pozbawionych przejść dla pieszych na poziomie jezdni, na których takie przejścia zostały przywrócone.	sztuk
3.	Liczba nowych przejść dla pieszych wytyczonych na odcinkach ulic danej kategorii	sztuk
4.	Liczba nieformalnych (ale uczęszczanych) tras ruchu pieszego (skrótów, przedępty), które zostaną awansowane do roli pełnoprawnych chodników (utwardzone, poszerzone, oświetlone itp.)	sztuk
5.	Liczba dzikich (ale uczęszczanych) przejść przez torowiska które zostaną zalegalizowane i odpowiednio wyposażone (np. na przedłużeniach ulic Prądyńskiego, Olbrachta, Zawiszy)	sztuk
6.	Liczba nowych azyli dla pieszych wytyczonych na ulicach danej kategorii	sztuk
7.	Liczba nowych podniesionych, płytowych przejść dla pieszych wytyczonych na ulicach	sztuk

Wnosimy o dodanie do **wskaźników rezultatu** odrębnej kategorii *ruch pieszey* obejmującej następujące pozycje:

1.	Maksymalna ekwiwalentna odległość między przystankami w węźle przesiadkowym	m
2.	Średnia ekwiwalentna odległość między przystankami w węźle przesiadkowym	m
3.	Średnia odległość między przejściami dla pieszych na ulicach danej kategorii i w danej strefie	m
4.	Wskaźnik wydłużenia dla wytypowanych kluczowych tras pieszych	–
5.	Wskaźnik utrudnień w chodzeniu dla danego obszaru	–
6.	Średnia drażność dla ruchu pieszego obszarów w danej strefie (np. okolic węzłów, dworców, dużych uczelni itp.)	–
7.	Rozkład odległości do najbliższego przystanku komunikacji publicznej w formie mapy izoliniowej oraz wykresu powierzchni (bezwzględnie i procentowo) obszarów miasta w funkcji ich oddalenia od przystanku	km ² × m

Wnosimy o dodanie do utrudnień w ruchu pieszym wymienionych w p. 2.6.10 następujących zjawisk:

1. likwidowanie przejść przez ulice w poziomie jezdni na rzecz mniej korzystnych kładek i tuneli;
2. nadmierne odległości między przystankami (powszechne odsuwanie ich od skrzyżowań);
3. dojścia na przystanek tylko z jednej strony (dotyczy większości przystanków tramwajowych);
4. wytyczanie przejść przez jezdnie po trasach niekorzystnych i mało optymalnych dla pieszych, podyktowanych np. powiększaniem strefy akumulacyjnej dla skręcających samochodów;
5. budowanie mimo deficytu przekroju ulicy zatok autobusowych, które zabierają przestrzeń pasażerom i pogarszają ergonomię i bezpieczeństwo (jaskrawe przykłady można zaobserwować na Puławskiej i Słowackiego przy metrze);
6. zaniebywanie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowaniu obszarów skutkujące przegradzaniem czy likwidowaniem optymalnych (najbliższych linii prostej) tras, a w konsekwencji wydłużaniem i utratą walorów i konkurencyjności ruchu pieszego;
7. brak korekt i wniosków wyciąganych z wadliwego zagospodarowania, które po oddaniu do użytku przestaje kogokolwiek interesować, mimo że wiele wad widać jak na dłoni – np. przedesty czy masowe skracanie drogi w niedozwolonych miejscach. Jeśli już coś się zmienia, to na ogół zmiana polega na dostawianiu wygrodzeń zamiast skorygowania i/lub legalizacji przejść dla pieszych;
8. grodzenie obszarów miejskich i zamykanie skrótów pogarszające drażność, a w konsekwencji pogarszające konkurencyjność przemieszczania się pieszo i zniechęcające do tej formy transportu.
9. pozostałe dobrze znane utrudnienia, takie jak zniszczone chodniki, zastawianie ich samochodami, braki oświetlenia i zieleni separującej od jezdni.

3.4.3. Środki poprawy warunków ruchu pieszego

Przytoczone argumenty przemawiają za zwróceniem odpowiednio większej uwagi w Strategii na ruch pieszy, w ślad za czym powinno pójść podnoszenie rangi tej dziedziny pod wszelkimi innymi względami (finansowymi, organizacyjnymi, planistycznymi, itp.) Trzeba przyznać i pochwalić, że potrzeba *poprawy jakości i usprawniania węzłów przesiadkowych, dostępności przystanków* itp., została dostrzeżona w Strategii. Mimo to uważamy za konieczne dodatkowe zaakcentowanie tego tematu w formie

1. oddzielenia w wykazie środków na str. 102 potrzeb ruchu rowerowego i pieszego, ze względu na istotne różnice i dużą wagę każdego z nich niezależnie. Choć te formy transportu mają wspólne cechy, ich łącznie traktowanie w Strategii uważamy za niewskazane. Może to prowadzić do zacierania istotnych różnic i sprzyjać dalszej marginalizacji obu dziedzin jako drugorzędnej hybrydy, wbrew szczególnie dużym potrzebom ich dowartościowania.
2. Uzupełnienia tabeli 25 o następujące, kolejne środki realizacji polityki transportowej:
 - Zwiększenie obsady i budżetu Wydziału Transportu Rowerowego i Komunikacji Pieszkiej BDiK tak, aby mógł on aktywniej i na większą skalę podjąć prace analityczne, opiniotwórcze, kontrolne itp., a także zapewnić w tych dziedzinach właściwą koordynację pomiędzy dzielnicami i innymi jednostkami Miasta.
 - Uwzględnienie w założeniach i projektach infrastruktury transportowej potrzeby zmniejszania ekwiwalentnej odległości i wskaźników wydłużenia w ruchu pieszym na jego spodziewanych trasach;
 - Uzupełnianie przejść dla pieszych (nowych i zastępujących kładki i tunele);
 - Wczesne upublicznianie założeń i wstępnych projektów, szczególnie nieodzwonne w Internecie;
 - Konsultacje społeczne i uwzględnianie pozyskanych w ich trakcie opinii;
 - Krytyczna analiza dotychczasowych inwestycji i projektów pod kątem wad i unikania ich w przyszłości, audyt społeczny, współpraca z naukowcami i organizacjami społecznymi.
3. Priorytetowe traktowanie ruchu pieszego na obszarach czy odcinkach ulic, gdzie występuje intensywnie lub jest dyskryminowany i wymaga rehabilitacji.

3.5. Przestrzeń przyjazna ludziom

3.5.1. Uspokojenie ruchu

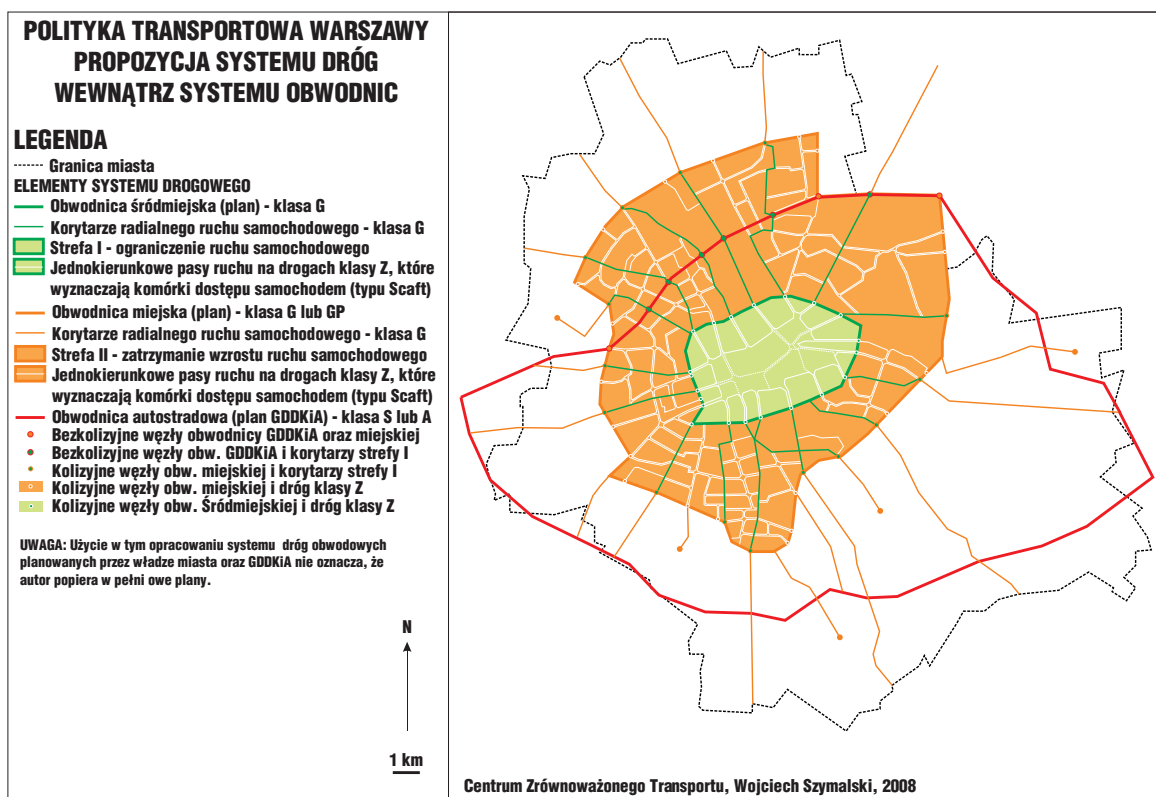
Aby osiągnąć cel VI.2, poprawę jakości przestrzeni miejskiej (jak również poprawę bezpieczeństwa, ograniczenie hałasu, redukcję efektu bariery, przywrócenie ulicom funkcji miejskich i ochronę powietrza

i wody), w Strategii powinien znaleźć się zapis przewidujący uspokojenie ruchu samochodowego – osiągnięte różnymi środkami, nie tylko programami spowalniającymi – na wszystkich ulicach poniżej klasy Z, o co niniejszym wnosimy. Właściwym wzorcem celów Strategii w tym zakresie może być stolica Niemiec, gdzie objęto strefą „tempo 30”, czyli uspokojeniem ruchu, aż 70% ulic.

Powracając do problemu jakości powietrza w Warszawie warto wspomnieć, że, jak wykazały badania, ograniczenie prędkości z 50 do 30 km/h ogranicza emisję o około:

- 15% w przypadku dwutlenku węgla co równoznaczne jest z ograniczeniem zużycia paliwa;
- 40% w przypadku tlenków azotu;
- 45% w przypadku tlenku węgla.

Uspokojenie ruchu powinno być wdrażane w sposób systemowy, najlepiej w połączeniu z narzędziami z zakresu planowania przestrzennego. Uspokojeniem ruchu powinno się obejmować całe kwartały pomiędzy ulicami zbiorczymi, ze stosowaniem dodatkowych rozwiązań np. uniemożliwiających ruch przelotowy wewnątrz kwartału samochodom osobowym, ale dopuszczające taki przejazd rowerom i komunikacji publicznej (oraz w przypadku sytuacji krytycznej także służbom miejskim). Przykład takiego systemowego rozwiązania przedstawiamy poniżej, z postulatem zamieszczenia podobnego (jeśli ten zostanie odrzucony) schematu objęcia Warszawy programem uspokojenia ruchu w docelowej wersji Strategii. Na schemacie wszędzie poza zaznaczonymi ulicami obowiązuje uspokojenie ruchu typu „tempo 30”.



3.5.2. Strefa ograniczonego ruchu samochodowego

Nie do przyjęcia jest sposób sformułowania Zadania 7 Strategii odnośnie systemu drogowego miasta (strefy z ograniczonym ruchem samochodowym), w którym przewiduje się stworzenie raptem dwóch nowych fragmentów strefy ograniczonego ruchu w perspektywie siedmiu lat. Wnoskujemy, aby zapis „W dłuższej perspektywie stworzy to możliwość rozszerzenia strefy w większym obszarze Śródmieścia pomiędzy: al. Solidarności od północy, Traktem Królewskim od Wschodu, Trasą Łazienkowską od południa, ciągiem ulic Jana Pawła II – Chatubińskiego – al. Niepodległości od zachodu” zmienić na „Do roku 2015 strefa zostanie rozszerzona na obszar Śródmieścia pomiędzy: [dalej bez zmian].”

3.5.3. Deptaki: promowanie ruchu pieszego oraz nowa jakość przestrzeni miejskiej

W celu zachęcenia do odbywania podróży pieszych należy stworzyć ciągi ulic niedostępne dla ruchu samochodowego. Ulice takie muszą „żyć” dzięki dużemu nagromadzeniu lokali handlowych, gastronomicznych oraz kulturalnych. Docelowo ulice te w połączeniu z przestrzenią publiczną taką jak parki lub place publiczne muszą tworzyć wspólny układ z kilkunastoma kilometrowymi trasami pieszymi. Pieszy może po drodze robić zakupy, wchodzić do restauracji. Dzięki deptakom spacerowicze spędzający teraz czas w centrach handlowych powrócą na ulice miasta. Ważne, aby sieć metra stykała się w wielu miejscach z siecią efektywnego transportu autobusowego i tramwajowego. Po zrealizowaniu poniższych założeń pieszy będzie mógł spacerować przemierzając przestrzeń publiczną wysokiej jakości na trasie Targowa – park Praski – Ratuszowa – most pieszey – Stare Miasto – Podwale – Senatorska – pl. Piłsudskiego – Mazowiecka – Szpitalna – Bracka.

Stworzenie wysokiej jakości sieci deptaków jest konieczne również ze względu na Euro 2012. Warto wziąć przykład z europejskich miast, które były gospodarzami Euro 2008. Bazylea, Zürich lub Wiedeń mogą pochwalić się gęstą siecią deptaków. Plan budowy sieci deptaków zapisany w Strategii Zrównoważonego Transportu ułatwi osiągnięcie celu.

12 deptaków na 2012 – wnosimy o przekształcenie pod takich hasłem 12 ulic w deptaki, które zostaną ukończone do 2012 roku.

Bazując na koncepcjach architektonicznych, programach rewitalizacji, programie ochrony powietrza, programie wyborczym „Platforma dla Warszawy”, programie wyborczym Hanny Gronkiewicz-Waltz, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz na planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego wnosimy o uwzględnienie w Strategii listy 12 deptaków w następujących lokalizacjach:

1. ul. Ratuszowa (na odcinku przy ZOO),
2. ul. Próźna,
3. ul. Senatorska,
4. ul. Mazowiecka,
5. ul. Szpitalna,
6. ul. Bracka (połączony z przejściem dla pieszych w ciągu ul. Brackiej przez Al. Jerozolimskie),
7. ul. Złota (na odcinku Marszałkowska – Szpitalna oraz na odcinku Jana Pawła II – Emilii Plater),
8. ul. Zgoda,
9. ul. Świętokrzyska (na odcinku ul. Marszałkowska – ul. Kopernika),
10. ul. Targowa,
11. ul. Marszałkowska (na odcinku pl. Unii Lubelskiej – pl. Konstytucji),
12. ul. Złota (Chałubińskiego – Emilii Plater),
13. ul. Mokotowska.

3.5.4. Strefy piesze poza centrum

W celu zmniejszenia zapotrzebowania na podróże oraz zwiększenia spójności terytorialnej miasta poprzez udostępnienie celów podróży w okolicy miejsca zamieszkania, należy wytyczyć strefy wolne od samochodów również w pozostałych dzielnicach – poza Śródmieściem. Cytując Prognozę, „tworzenie miejskich enklaw CAFCI [*Car Free City*] należy uznać za perspektywiczne i celowe.” ([2] str. 35) Realistycznym celem wydaje się wyznaczenie do roku 2013 co najmniej jednej strefy pieszej w każdej dzielnicy poza Strefą I, o co niniejszym wnosimy.

Najczęściej tego typu strefy tworzone są w pobliżu miejsc dobrze obsługiwanych komunikacją publiczną, w tym węzłów przesiadkowych. W Warszawie wyznaczenie takich stref poza Centrum powinno być co najmniej skorelowane z wyznaczonymi w studium uwarunkowań „centrami dzielnic” oraz „centrami lokalnymi”. W naszej ocenie takimi strefami powinny zostać objęte w pierwszej kolejności okolice: ronda Wiatraczna, placu Wilsona, stacji Metra Słodowiec, placu Narutowicza, okolic Metra Wilanowska (np. poprzez stworzenie reprezentacyjnego deptaka zamiast budowy ulicy Nowobukowińskiej), okolic stacji kolejowych Ursus, Włochy, Rembertów, Służewiec, Międzylesie.

3.5.5. Kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę

W celu wypełnienia zadań Strategii, wskazane jest zapewnienie pewnej ilości przepraw (kładek) przez rzekę dostępnych tylko dla pieszych i rowerzystów. Budowa mostów pieszo-rowerowych staje się coraz bardziej popularna w Europie. W Warszawie mosty pieszo-rowerowe powinny powstać na wysokości:

1. ulicy Ratuszowej,
2. ulicy Kłopotowskiego,
3. stadionu Narodowego,
4. Saskiej Kępy.

Wnosimy o umieszczenie w Strategii zapisu, że do 2015 roku powinna powstać co najmniej jedna kładka pieszo-rowerowa. Znacząco zwiększy to atrakcyjność podróży rowerowych przez rzekę (brak konieczności jazdy w spalinach, obok hałaśliwych samochodów) oraz stworzy większe możliwości rekreacji w centrum miasta, tym samym zmniejszając zapotrzebowanie na podróże poza miasto.

3.5.6. Niezmotoryzowane służby miejskie

Nawet w podstawowej, obecnie występującej w Strategii, minimalnej wersji stref z dominacją ruchu pieszego należy wprowadzać rozwiązania konsekwentnie. W tym celu niezmiennym postulatem naszego stowarzyszenia jest stałe zwiększanie obsady służb miejskich, zwłaszcza straży miejskiej i policji, jednostkami wykonującymi swoje obowiązki na rowerach. Obecnie niekorzystnym zjawiskiem są interwencje (i – co gorsza – patrole) policji w samochodach np. na Polach Mokotowskich, gdzie występuje praktycznie wyłącznie ruch pieszy i rowerowy. Ponadto rowerowe jednostki tych służb mają znacznie większe możliwości reagowania niż jednostki zmotoryzowane: nie stoją w korkach, nie muszą szukać miejsc do parkowania, łatwo pokonują wąskie zaułki, krzaki i inne szykany, których może nie pokonać samochód. Wreszcie tego typu jednostki są bardziej przyjazne dla większości użytkowników dróg czyli niezmotoryzowanych, np. mają bezpośredni kontakt z ludźmi (nie chowają się za szybą samochodu). Tym samym wnosimy o umieszczenie stosownego zapisu w Strategii.

3.6. Podział miasta na strefy

Podczas gdy sama koncepcja podziału na strefy I, II i III jest słuszna, w Strategii brakuje konsekwencji. W niemal wszystkich wypadkach rozróżnienie polega na podziale miasta na strefę I oraz strefy II i III, traktowane łącznie. Należy albo jasno określić odrębne cele i środki do uzyskania różnych rezultatów w strefie II od strefy III, albo otwarcie przyznać, że jedyną częścią Warszawy, w której będą podejmowane starania przeciwko dominacji samochodu, będzie strefa I. Do podstawowych rozróżnień powinny należeć niewątpliwie odrębne wskaźniki produktu i rezultatu dla każdej strefy (omówione w punkcie 3.12) oraz odrębne środki realizacji polityki transportowej (tablica 27).

3.7. Planowanie przestrzenne

Strategia w dużej mierze opiera się na obecnym tekście Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania, nie oceniając dotychczasowego jego funkcjonowania ani nie uszczegóławiając jego zapisów, co należy uznać za błąd. Jako strategia tematyczna powinna być bardziej szczegółowa niż kompleksowy dokument, jakim jest Studium. W zakresie planowania przestrzennego Strategia zawiera zaledwie kilka stwierdzeń dotyczących środków realizacji Strategii oraz ogólnikowy cel III.2 – 4, Racjonalizowanie zagospodarowania przestrzennego miasta. Wnosimy o uszczegółowienie tych zapisów, jak następuje:

- a. obok środka realizacji strategii pt. „stymulowanie koncentracji miejsc zamieszkania, pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem publicznym” postulujemy dodanie kolejnych dwóch środków:
- „zapewnienie dobrej jakości (wysoka częstotliwość, duża prędkość przejazdu, bezpośredniość wobec najważniejszych celów podróży) transportu publicznego w obszarach mieszkaniowych i usługowych dotychczas słabo skomunikowanych”;
 - „zapewnienie sprawnego transportu publicznego dla nowych obszarów mieszkaniowych i mieszkaniowo-usługowych z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do pełnego zasiedlenia”

Realizacja tych dwóch środków rozwiąże dwa problemy występujące obecnie w Warszawie. Po pierwsze, brak lub zbyt niska obsługa komunikacją publiczną nowych dzielnic typu Zielona Białoleka, Nowy Wilanów czy Nowodwory, czego skutkiem jest wyjątkowo duży odsetek osób dojeżdżających do miasta samochodami z tych rejonów. Po drugie, brak w Studium planów obsługi komunikacją publiczną „obszarów planowanego rozwoju i przekształceń strukturalnych”, do których należą np. Wawer – pasmo nadwiślańskie, Targówek Przemysłowy, Wilanów Zachodni i Zawady, Białoleka Wschodnia czy Łuk Siekierkowski. Jeśli ten błąd nie zostanie szybko naprawiony, rejon te staną się tak samo trudno dostępne, jak wspomniane wcześniej Zielona Białoleka czy Nowy Wilanów.

b. Przewidziany w strategii środek pt. „stymulowanie przemieszania funkcji (mieszkańowych, pracy, usług, rekreacji), w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości”, powinien zostać uzupełniony o środek pt. „stymulowanie dyspersji funkcji usługowych do obszarów koncentracji w dzielnicach poza śródmieściem w oparciu o „centra dzielnicowe” i „centra lokalne” wyznaczone w Studium Miasta i powstrzymanie erozji funkcji mieszkaniowej w śródmieściu”. Jak wskazuje analiza stanu systemu transportowego miasta, jednym z głównych jego problemów jest fakt, że większość miejsc pracy koncentruje się w dzielnicach centralnych, podczas gdy poza centrum praktycznie nie występują, co wywołuje ekstremalne szczyty przewozowe w relacji peryferia-centrum. Środek ten tym bardziej wart jest zapisania, że takiej dyspersji będzie sprzyjać stopniowe wykształcanie się systemu obwodowego miasta (obwodnice drogowe i komunikacji miejskiej), wokół którego można koncentrować nowe miejsca pracy.

3.8. Parkowanie

3.8.1. Wskaźniki parkingowe

Rower

W Strategii brakuje zapisu uwzględniającego miejsca parkingowe dla rowerów. Wnoskujemy o umieszczenie zapisu bezpośrednio uzależniającego minimalną liczbę miejsc postojowych dla rowerów od powierzchni użytkowej biur, urzędów, obiektów handlowych i usługowych. Wskaźnik ten powinien wynosić 2 miejsca/1000 m² pow. użyt.

Samochód

Wskaźniki liczby miejsc parkingowych w projekcie Strategii są zawyżone w stosunku do przedstawionych we wstępie celów trwałego rozwoju. Ciekawe wydaje się porównanie z analogicznymi wskaźnikami określonym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa. Dla strefy przedmieść zaleca się tam 8-15 miejsc parkingowych na 1000 m² powierzchni użytkowej, w Warszawie zaś – 25-60! Kraków zaleca dla terenów mieszkaniowych o wysokiej intensywności zabudowy 0,5-0,9 miejsca parkingowego na mieszkanie, Warszawa – sztywne 1,0.

Warto zwrócić uwagę, że nawet pozornie niewysokie wskaźniki np. dla podstrefy 1c oznaczają, że parkingi pochłoną co najmniej 20-30% kubatury nowych inwestycji stanowiąc istotny dodatkowy czynnik podwyższający ceny mieszkań i powierzchni biurowej oraz barierę dla rozwoju centrum miasta.

Wnoskujemy o:

1. zmianę wskaźników parkingowych dla biur i urzędów do wartości 5-15 miejsc/1000 m² pow. użyt. dla strefy Ic; 10-20 dla strefy II; 15-25 dla strefy III;
2. zmianę wskaźników parkingowych dla handlu i usług do wartości 10-20 miejsc/1000 m² pow. użyt. dla strefy Ic; 15-25 dla strefy II; 20-35 dla strefy III;
3. obniżenie maksymalnych wskaźników parkingowych dla mieszkańców w strefie I do wartości odpowiednio 0,5; 0,7 i 0,9 miejsca/1 mieszkanie dla podstref Ia, Ib i Ic;
4. wykreślenie wymogu „nie mniej niż 1 miejsce/60 m² pow. użyt. mieszkania” dla stref II i III.

3.8.2. Uporządkowanie parkowania

Wnosimy o umieszczenie w Zadaniu 9 (str. 140) trzech dodatkowych działań:

1. fizyczne uniemożliwienie parkowania na chodnikach i trawnikach do tego nieprzeznaczonych w strefie I oraz obszarach, gdzie taki problem regularnie powtarza się w strefie II i III;

2. konsekwentna egzekucja przepisów dotyczących odholowywania wszystkich samochodów parkujących w sposób utrudniający ruch (pieszy, samochodowy lub rowerowy) lub parkujących w sposób stwarzający inne niebezpieczeństwo;
3. likwidowanie miejsc parkingowych na chodnikach na rzecz miejsc na ulicach.

Ułatwi to walkę z problemami opisanymi na str. 70 Strategii, tj. utrudnieniami dla ruchu pieszego, dewastacją trawników i nawierzchni chodników oraz utrudnianiem życia osobom niepełnosprawnym przez samochody parkujące na chodnikach.

Do opracowania załączamy najnowszy raport dotyczący parkowania w warszawskim śródmieściu. Wnioskujemy o uwzględnienie zawartych tam rekomendacji w polityce transportowej miasta.

3.8.3. Parkuj i jedź

Rozbudowa parkingów „Parkuj i jedź” powinna być ograniczona do obrzeży miasta (optymalnie powinny one powstawać poza miastem, przy stacjach kolejowych i przesiadkowych). Budowa ich wg obecnego schematu, tj. w głębi miasta ([1] rys. 9) zachęca do podróży samochodowych przede wszystkich mieszkańców Warszawy. Do stacji przesiadkowych wewnątrz miasta powinien być zapewniony sprawny dojazd komunikacją publiczną, a nie drogę w budowie i utrzymaniu zachęty do korzystania z samochodu. W strefie I i II nie powinny być lokalizowane żadne parkingi typu Park & Ride. Wnioskujemy zatem o przeformułowanie części Zadania 5 na stronie 126 z „Rozwijania systemu parkingów «Parkuj i Jedź» i «Bike & Ride»” na „Rozwijanie systemu parkingów «Parkuj i Jedź» na obrzeżach miasta i poza nim oraz «Bike & Ride»”. Przypominamy, że również w pierwotnym projekcie Programu Ochrony Powietrza dla Warszawy znajdował się zapis, że PiJ powinny znajdować się na obrzeżach miasta – co zostało zmienione dopiero pod naciskiem władz miasta.

3.9. Transport zbiorowy

3.9.1. Kolej miejska, tramwaje i metro

Biorąc pod uwagę fakt, że różnica pomiędzy prędkością metra i kolei w Warszawie jest zerowa (30,9 km/h a 30 km/h – [1] str. 60–61), należy dokładnie zbadać kolejność, w jakiej powinny być realizowane inwestycje w oba środki transportu. W przypadku kolei miejskiej w gestii miasta leży niemal wyłącznie ogłoszenie przetargu na obsługę linii wraz z zakupem taboru, więc jest to z pewnością rozwiązanie tańsze.

Również duże możliwości stwarza rozwój istniejącej sieci tramwajowej połączony z wprowadzaniem priorytetów dla komunikacji szynowej na skrzyżowaniach. Tym samym wskazane jest umieszczenie w Strategii zapisu nakazującego wielokryterialną analizę tego, jakim środkiem transportu szynowego można najwydajniej i najbardziej efektywnie ekonomicznie obsłużyć dany obszar przed rozpoczęciem inwestycji.

3.9.2. Integracja różnych środków transportu publicznego

Węzły przesiadkowe są jednym z najistotniejszych elementów dobrze działającego transportu publicznego. Szczególnie istotne jest zapewnienie szybkich przesiadek do metra oraz do pociągu. W celu zwiększenia ilości węzłów przesiadkowych proponuje się zapisanie w Strategii powstania nowych węzłów poprzez korektę planów projektowych II linii metra:

1. Wydłużenie II linii metra na odcinku wschodnim do stacji kolejowej Warszawa Toruńska;
2. Rezygnacja z budowy stacji metra Szwedzka i zamiast niej utworzenie stacji Stalowa przy skrzyżowaniu linii metra z linią kolejową (przy zajezdni MZA Stalowa). Dodatkowo w celu rewitalizacji Nowej Pragi powinna powstać stacja metra na skrzyżowaniu ulic Konopackiej/11 listopada;
3. Wydłużenie II linii metra na odcinku zachodnim do stacji kolejowych Warszawa Ursus Północny oraz Warszawa Ursus.

3.9.3. Komunikacja tramwajowa

Powszechnie stosowanym rozwiązaniem na świecie staje się dwukierunkowy tabor tramwajowy. Rozwiązanie to ma szereg zalet:

- brak konieczności przeznaczania miejsca na pętle;
- funkcję pętli pełni zwrotnica dzięki czemu można je częściej lokalizować (np. duże znaczenie w przypadku awarii/wypadku – możliwość zawracania tramwajów w większej ilości miejsc);
- możliwość stosowania również wewnętrznych przystanków pomiędzy torami (zamiast dwóch jednokierunkowych) ;
- możliwość stosowania trójperonowych (takich jak na dworcu Warszawa Śródmieście) przystanków w miejscach o największej wymianie pasażerów;
- możliwość jazdy pod prąd (np. w przypadku awarii/wypadku).

W związku z powyższym proponuje się zapisać w strategii możliwość wprowadzenia taboru dwukierunkowego.

Wątpliwości budzi sformułowanie użyte na stronie 98: „modernizacja i **ograniczony** rozwój systemu tramwajowego”, po czym wymieniona zostaje zaledwie jedna nowa linia tramwajowa. Niepokoi to tym bardziej, że transport szynowy jest najskuteczniejszym środkiem zaradczym na problemy z jakością powietrza i zatłoczeniem. Na stronie 30. Prognozy [2] wskazano, że tramwaj jest jedenastokrotnie bardziej wydajnym środkiem transportu od samochodu i ponad dwukrotnie bardziej wydajny od autobusu.

Sama strategia odnotowuje, choć przechodzi nad tym faktem do porządku dziennego, że dwa mosty: Poniatowski i Śląsko-Dąbrowski mają największy udział w przewozach pasażerów przez Wisłę w Warszawie, a jednocześnie są to mosty o największym udziale komunikacji publicznej w przewozach. Fakt ten zawdzięczają one właśnie obsłudze liniami tramwajowymi.

Tym samym wnosimy o usunięcie słowa „ograniczony” oraz wymienienie przynajmniej linii Żerań–Tarchomin wśród priorytetowych inwestycji tramwajowych, z zaznaczeniem że realizacja przynajmniej jednej z nich powinna zostać dokończona do roku 2015.

Zwracamy uwagę, że na stronie 128 w Zadaniach 7 i 8 znajdują się dwa wzajemnie wykluczające zapisy: „Rozwój systemu tramwajowego i tym samym zwiększenie zapotrzebowania na tabor (...)” oraz „ograniczenia liczby linii oraz istotnego (nawet o kilkanaście procent) zmniejszenia zapotrzebowania na tabor tramwajowy”. Wnosimy o uzupełnienie Zadania 8 (Racjonalizacja przebiegu linii komunikacji publicznej) o zapis zakazujący pogorszenia warunków komunikacyjnych wskutek „racjonalizacji”, tj. zapobiegający zmniejszaniu częstotliwości kursowania tramwajów na danej linii. Zwracamy ponadto uwagę, że do czasu powstania w Warszawie prawdziwych węzłów przesiadkowych (umożliwiających wygodne przesiadki, bez konieczności pokonywania kilkuset metrów oraz kilku przejść przez jezdnie), likwidowanie relacji będzie znacząco obniżało atrakcyjność transportu publicznego. Problem ten został zidentyfikowany w Strategii, brakuje jednak uzależnienia przyczynowo–skutkowego (najpierw węzły przesiadkowe, potem wymuszanie częstszych przesiadek). Przykładem może być linia tramwajowa nr 4, ciesząca się wielką popularnością od chwili powrotu pomimo kilkuletniej przerwy.

Cele, jakie ma osiągnąć ograniczenie liczby linii, budzą również poważne wątpliwości. Sugerują one, że podstawowym adresatem zmian będą osoby odwiedzające Warszawę oraz sporadycznie korzystające z komunikacji publicznej. A przecież podstawowym adresatem komunikacji publicznej powinien być jej podstawowy klient czyli osoba korzystająca z niej na co dzień.

Należy ponadto zwrócić uwagę, że aktualna polityka cenowa miasta w zakresie biletów ZTM zdecydowanie zniechęca do przesiadek. Dopóki bilet 60–minutowy jest (o ponad połowę!) droższy od biletu jednorazowego, miasto powinno maksymalizować linię połączeń bezpośrednich i różnorodność tras. Wnosimy zatem o uzależnienie szeroko zakrojonej realizacji Zadania 8 od obniżenia cen biletów 60–minutowych do równej lub niższej od biletów jednorazowych.

3.9.4. Most tramwajowy

Zbudowanie w miejsce planowanego Mostu Krasińskiego pierwszego w Warszawie mostu tramwajowo-pieszorowerowego będzie dużo tańszym rozwiązaniem niż planowana przeprawa samochodowa. Dodatkowo stworzenie mostu bez udziału transportu samochodowego ograniczy liczbę samochodów wjeżdżających do centrum miasta od strony Wisłostrady oraz przez Plac Wilsona, co bezpośrednio zmniejszy skalę

uciążliwości kosztów zewnętrznych w okolicy, a pośrednio poprawi sytuację na większą skalę poprzez zachęcanie do korzystania z innych środków transportu niż samochód. Tym samym wnosimy o umieszczenie w Strategii zapisu przewidującego tramwajowo–pieszo–rowerowy Most Krasińskiego. Będzie to znacznie skuteczniejszy od mostu tramwajowo–drogowego sposób na osiągnięcie celów opisanych w Zadaniu 5 (Ułatwianie przekraczania Wisły), tj. ograniczenia natężenia ruchu, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń i kosztów eksploatacyjnych. Znacznie niższe koszty budowy pozwolą też przeznaczyć resztę środków na inne inwestycje.

3.9.5. Pasy dla autobusów

W pierwszej kolejności Strategia powinna zakładać stworzenie wszystkich pasów dla autobusów zaproponowanych w opracowaniu „Studium możliwości uprzywilejowania komunikacji autobusowej w Warszawie”, czyli na ulicach:

1. Al. Jerozolimskie, odcinek od ul. Nowy Świat do ul. Żelaznej,
2. ciąg ulic Ostrobramska – Trasa Łazienkowska – Wawelska, odcinek od ul. Płowieckiej do ul. Grójeckiej,
3. Wisłostrada, odcinek od al. Witosa do ul. Łazienkowskiej,
4. ul. Towarowa, odcinek od ronda Daszyńskiego do pl. Zawiszy,
5. ul. Targowa, odcinek od al. Solidarności do al. Zielenieckiej,
6. ul. Świętokrzyska, odcinek od ul. Kopernika do ronda ONZ,
7. ul. Radzywińska, odcinek od ul. Łodygowej do ul. Szwedzkiej,
8. ul. Dolina Służewicka, odcinek od ul. Nowoursynowskiej do al. Wilanowskiej,
9. Al. Jerozolimskie, odcinek od pl. Zawiszy do wiaduktu mostu Poniatowskiego,
10. ciąg ulic Wawelska – Trasa Łazienkowska – Ostrobramska, odcinek od ul. Grójeckiej do ul. Płowieckiej,
11. al. Prymasa Tysiąclecia, odcinek od ul. Wolskiej do ronda Zesłańców Syberyjskich,
12. ciąg ulic Grochowska – Płowiecka, odcinek od ronda Wiatraczna do ul. Trakt Lubelski,
13. ciąg ulic Płowiecka – Grochowska, odcinek od ul. Trakt Lubelski do ronda Wiatraczna,
14. al. Solidarności, odcinek od pl. Bankowego do ul. Żelaznej,
15. ciąg ul. Wolska – Połczyńska, odcinek od Ciepłownia Wola do ul. Sowińskiego,
16. ul. Targowa, odcinek od al. Zielenieckiej do al. Solidarności,
17. al. Solidarności, odcinek od ul. Żelaznej do pl. Bankowego,
18. ul. Puławska, odcinek od ul. Karczunkowskiej do ul. Poleczki,
19. ciąg ul. Wolska – Połczyńska, odcinek od ul. Sowińskiego do Ciepłownia Wola,
20. Wisłostrada, odcinek od ul. Łazienkowskiej do al. Witosa,
21. ul. Słomińskiego, odcinek dojazdowy do Ronda Radosława (Andersa–al. Jana Pawła II),
22. ciąg ulic Chałubińskiego – al. Niepodległości, odcinek od Al. Jerozolimskich do ul. Batorego,
23. ciąg ulic al. Niepodległości – Chałubińskiego, odcinek od Trasy Łazienkowskiej do Al. Jerozolimskich,
24. ul. Bitwy Warszawskiej, odcinek od Al. Jerozolimskich do ul. Grójeckiej,
25. ul. Świętokrzyska, odcinek od ronda ONZ do ul. Kopernika,
26. ul. Jagiellońska, odcinek dojazdowy do ronda Starzyńskiego (płn),
27. ul. Puławska, odc. Poleczki – Karczunkowska,
28. ul. Jagiellońska, odc. odcinek dojazdowy do ronda Starzyńskiego (płd),
29. ul. Marszałkowska, odc. pl. Konstytucji – pl. Bankowy,
30. al. Krakowska, odc. Szyszkowa–pętla Okęcie,
31. al. Puławska, odc. Madalińskiego–Rakowiecka,
32. al. Jana Pawła II, odc. Rondo Radosława–Anielewicza,
33. ul. Marszałkowska, odc. pl. Bankowy – pl. Konstytucji,
34. ul. Bitwy Warszawskiej, odc. Grójecka–Al. Jerozolimskie,
35. ul. Krakowska, pętla Okęcie–Szyszkowa,
36. al. Jana Pawła II, odc. Anielewicza – Rondo Radosława.

A ponadto na ul. Górczewskiej między Płocką a Deotymy.

Jako że pasy dla autobusów są najwydajniejszym środkiem usprawnienia komunikacji publicznej z punktu widzenia relacji kosztów i skutków dzięki wymaganym bardzo niskim nakładom, należy przewidzieć realizację pierwszego etapu tego zadania w bliskiej perspektywie czasowej. Do końca 2009 roku powinno

nastąpić wytyczenie 1/3 ww. pasów, do końca 2010 roku 2/3, a do końca 2011 roku powinny funkcjonować wszystkie. Strategia powinna przewidywać prowadzenie równocześnie kolejnych badań na temat uprzywilejowania komunikacji autobusowej, których wskazania możliwe będą do wdrożenia po 2011 roku. Należy przy okazji wykreślić bezpodstawne stwierdzenie ze strony 120, że [wprowadzenie pasów dla autobusów bez rozbudowy sieci drogowej] „wiązałoby się z pogorszeniem warunków funkcjonowania sieci drogowej, co w konsekwencji mogłoby w sposób wtórny negatywnie oddziaływać także na ruch środków naziemnego transportu publicznego.” Sprawne wprowadzenie pasów dla autobusów polepsza warunki funkcjonowania sieci drogowej poprzez zwiększenie jej przepustowości. Budowanie dodatkowych dróg przed wytyczaniem pasów autobusowych byłoby przykładem działania według błędnego schematu dopasowywania podaży do nieograniczonych potrzeb ruchu samochodowego.

Bazując na doświadczeniach innych miast europejskich należy przyjąć za celowy wskaźnik 200 km pasów na milion mieszkańców (w tej chwili ten wskaźnik w Warszawie wynosi 9 km na milion mieszkańców). Równocześnie, aby pasy spełniały swoje funkcje, należy umieścić w Strategii zapis przewidujący umieszczenie systemu automatycznej rejestracji samochodów nielegalnie korzystających z buspasów.

3.9.6. Komunikacja publiczna w relacjach innych niż dośrodkowe

Komunikacja publiczna ma największy udział w ogóle podróży w kierunku centrum miasta. W podróży z pominięciem centrum dominuje jednak komunikacja samochodowa. Strategia zrównoważonego transportu powinna dążyć do zwiększenia podróży komunikacją publiczną we wszystkich relacjach. Przykładowo w Paryżu w celu zapewnienia dużego udziału pomiędzy dzielnicami oraz przedmieściami z pominięciem centrum podjęto decyzję o budowie obwodowych linii tramwajowych (w większości już zrealizowane) oraz obwodowej sieci zautomatyzowanego metra (projekty Métrophérique / Arc Express). W celu zwiększenia podróży komunikacją publiczną z pominięciem centrum (co doprowadzi również do mniejszej ilości podróży przez centrum) należy stworzyć:

1. Obwodową linię tramwajową wzdłuż obwodnicy śródmiejskiej,
2. Szybką linię autobusową BRT (*Bus Rapid Transit*) wzdłuż obwodnicy miejskiej,
3. Stworzenie obwodowej komunikacji autobusowej pozamiejskiej, w pierwszym etapie na trasie Leszno – Błonie – Pruszków – Nadarzyn – Piaseczno – Konstancin-Jeziorna, skomunikowanej z komunikacją kolejową.

Należy także w tym okresie przeanalizować możliwości dalszego rozwoju tego typu komunikacji, a w szczególności możliwość wprowadzenia szybkiej komunikacji autobusowej lub szynowej (szybki tramwaj lub szybka kolej miejska na trasie Piastów-Lotnisko-Wawer) wzdłuż planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy, przy ewentualnym uwzględnieniu ograniczenia przepustowości obwodnicy celem zachęcenia do korzystania z tej komunikacji publicznej. Rozwiązanie kolejowe mogłoby być domknięciem od południa małej obwodnicy kolejowej biegnącej przez Dworzec Gdański, ponadto w ramach niego możliwe byłoby utworzenie stacji kolejowej przy terminalu lotniska, jako stacji przelotowej, a nie doczołowej – z możliwością kierowania przez nią niektórych pociągów dalekobieżnych (np. z Łodzi, Kielc), co zwiększyłoby rolę kolei w obsłudze lotniska

W Strategii brakuje ponadto zapisów łączących rozwój komunikacji publicznej ze zmniejszeniem zapotrzebowania na podróże. Podczas gdy dokładnie opisano rozwój relacji koncentrycznych, należy równocześnie zapewnić obsługę połączeń lokalnych (wewnątrz-dzielnicowych) umożliwiających szybkie dotarcie do sklepu, szkoły, na pocztę itp. Linie lokalne o wysokiej częstotliwości nie tylko przyzwyczajają mieszkańców do podróży transportem zbiorowym, co ma kluczowe znaczenie w osiągnięciu celu zredukowania liczby podróży samochodowych, lecz również redukują zapotrzebowanie na podróże, zachęcając do korzystania z obiektów usługowych i handlowych w okolicy zamiast podróżowania do centrum miasta. Wnioskujemy tym samym o umieszczenie w strategii celu stworzenia sieci lokalnych linii autobusowych o wysokiej częstotliwości (maksymalnie co 10 min. poza szczytem).

3.9.7. Przystanki

Pasażer oczekując na tramwaj lub autobus spędza na przystanku kilkanaście – kilkadziesiąt procent łącznego czasu podróży. Warszawskie badania ruchu pokazują, że pasażerowi bardzo źle oceniają jakość

warszawskich przystanków. Ich modernizacja musi być jednym z najważniejszych elementów zachęcających do korzystania z komunikacji publicznej. Proponujemy zatem, aby nowopowstające przystanki przy najważniejszych trasach komunikacji publicznej zawierały:

1. nieprzeźroczyste zadaszenie na pełnej długości i osłony od wiatru;
2. dojście dla pieszych od obu stron przystanku w przypadku przystanków zlokalizowanych pomiędzy jezdniami;
3. wyposażenie w automat biletowy;
4. możliwość wyposażenia w automat gastronomiczny;
5. tablice z rozkładami jazdy na obu krańcach przystanków, na poziomie wzroku przeciętnej osoby;
6. elektroniczny system informacji pasażerskiej;
7. mapę ze schematem komunikacji publicznej oraz planszę informacyjno-ogłoszeniową;
8. miejsca siedzące;
9. monitoring.

Należy optymalnie pogodzić cechy ochronne wiaty przystankowej z jak najmniejszym wpływem na płynność i swobodę ruchu pieszego oraz brakiem elementów zagrażających zwłaszcza niewidomym w razie kolizji.

3.9.8. Transport aglomeracyjny a zmiany demograficzne

Strategia opisuje zmiany polegające na zmniejszaniu się liczby mieszkańców Warszawy. Warto zauważyć, że równoległe z tym zjawiskiem zachodzi gwałtowny proces sub urbanizacji. Przykładowo w gminie Piaseczno liczba mieszkańców wzrosła w latach 1995–2006 z 25305 do 38104 mieszkańców. Wzrost ten w gminach podwarszawskich cały czas postępuje, m.in. z powodu masowego odrolniania działek.

Wzrost liczby mieszkańców połączony z wzrastającą mobilnością społeczną doprowadzi do wygenerowania dodatkowych podróży transportem samochodowym. Nawet masowa rozbudowa infrastruktury drogowej nie będzie w stanie całkowicie zaspokoić popytu transportowego gwałtownie wzrastającej ludności. Powinno się więc dolożyć wszelkich starań, aby ilość podróży samochodem z miejscowości podwarszawskich do Warszawy nie wzrastała. Zachowanie dotychczasowego niskiego udziału transportu publicznego w tych podróżach może doprowadzić do paraliżu gospodarczego oraz degradacji ekologicznej miasta. W związku z tym należy przeprowadzić wszystkie możliwe działania w celu zwiększenia udziału komunikacji publicznej w wymienionych podróżach. Cel ten można osiągnąć głównie poprzez:

1. Stworzenie systemu SKM kursującego z częstotliwością co 15 minut w porze dziennej (konieczność pozyskania taboru oraz wprowadzenia nowoczesnego systemu sterowania ruchem kolejowym w celu wprowadzenia większej częstotliwości połączeń),
2. Stworzenie poprzecznej komunikacji autobusowej dowożącej do stacji kolejowych (w pierwszym etapie na trasie Leszno – Błonie – Pruszków – Nadarzyn – Piaseczno – Konstancin–Jeziorna, skomunikowanej z komunikacją kolejową)
3. Zbudowanie podmiejskich tras tramwajowych poprzez przedłużenie istniejących tras (pętla Okęcie – Raszyn – Janki, pętla Gocławek – PKP Wawer – Stara Miłosna, dw. Wschodni – Żąbki, Młociny – Łomianki, dw. Wileński – Marki – Radzymin)
4. Stworzenie bezkolizyjnych korytarzy autobusowych BRT wzdłuż wszystkich tras wylotowych o standardzie drogi głównej ruchu przyspieszonego.
5. Wykorzystanie linii towarowej do Elektrociepłowni Siekierki do szybkiej komunikacji szynobusowej, co pozwoli połączyć PKP Okęcie (stacja przesiadkowa na pociągi SKM kursujące do/z lotniska Okęcie) – Piaseczno – Konstancin–Jeziorna – Siekierki (stacja przesiadkowa na tramwaj obsługujący Warszawski Park Technologiczny)
6. Stworzenie odnóg linii WKD do Janek (przez Michałowice) oraz do Nadarzyna.
7. Przywrócenie regularnego ruchu pasażerskiego na kolei wąskotorowej Piaseczno–Tarczyn–Grójec (doświadczenia Japonii pokazują, że wąskie tory nie są przeszkodą dla szybkiej komunikacji)
8. Budowa sieci podmiejskich dróg rowerowych.

3.10. Ruch rowerowy

W punkcie 4.4.3 (Zadania w strategii rozwoju systemu rowerowego) brakuje zapisu przewidującego uspokajanie ruchu na ulicach poniżej klasy Z (tworzenie „niewidzialnej infrastruktury rowerowej”), o którego umieszczenie niniejszym wnosimy.

Zwracamy ponadto uwagę, że „wzmocnienie roli Pełnomocnika Prezydenta m. st. Warszawy ds. Rozwoju Transportu Rowerowego” wymienione w Zadaniu 1, choć słuszne, będzie trudne do zrealizowania po zlikwidowaniu tego stanowiska.

3.11. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W opisie celu szczegółowego IV.1 brakuje konkretnych zapisów odnośnie poprawy wyposażenia dróg. Doskonałymi rozwiązaniami zmniejszającymi kolizyjność oraz dającymi ochronę słabszym uczestnikom ruchu są następujące rozwiązania:

1. mini- i mikro-ronda,
2. podniesione tarcze skrzyżowań,
3. podniesione przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe,
4. śluzy rowerowe.

Tym samym wnosimy o ich umieszczenie w opisie celu szczegółowego IV.1 (Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Należy także zauważyć, że w porównaniu do metropolii europejskich, w Warszawie występuje często nadmiar urządzeń sygnalizacji świetlnej w stosunku do potrzeb – często stosuje się je jako jedyne remedium na problemy z organizacją ruchu. Pośrednim dowodem na to jest awans tej tematyki do osobnego podrozdziału w analizie stanu systemu transportowego Warszawy. Bardziej praktycznym dowodem jest obecność sygnalizacji świetlnej na każdym przejściu dla pieszych, np. na ulicy Marszałkowskiej na odcinku od pl. Unii Lubelskiej do pl. Zbawiciela, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h. W Europie Zachodniej na tego typu ulicy sygnalizacja świetlna w ogóle by nie występowała – zamiast niej zastosowano by fizyczne środki uspokojenia ruchu, np. progi płytowe czy wyniesione skrzyżowania. Należy także zwrócić uwagę, że zastępowanie sygnalizacji świetlnej fizycznymi środkami uspokojenia ruchu sprzyja ograniczeniu zużycia prądu – a więc jest uzasadnione zarówno ekonomicznie, jak i ekologicznie (mniejsze emisje CO₂).

3.12. Wskaźniki rezultatu

Aby pokrótce scharakteryzować wskaźniki rezultatu wymienione w projekcie Strategii, raz jeszcze można zacytować Prognozę [2]:

Strategia zawiera bardzo ogólne propozycje oczekiwanych rezultatów jej wdrożenia, rozumianego jako wdrożenie planu. Autorzy Prognozy odnoszą wrażenie, że chodzi tu raczej o efekty realizacji wymienionych zadań niż osiągnięcie sukcesu we wprowadzaniu wizji systemu transportowego w Warszawie. ([2] str. 11)

Pewne wskaźniki ilościowe są oczywiście potrzebne, jednak ograniczenie się **wyłącznie** do danych fizycznych odnośnie infrastruktury i taboru, bez uwzględnienia ich wpływu na faktyczne warunki ruchu, każe przypuszczać, że również autorzy Strategii nie przewidują jakiegokolwiek pozytywnego wpływu jej realizacji na płynność ruchu, podział zadań przewozowych czy jakość powietrza w mieście.

Ponieważ Strategia proponuje podzielenie miasta na trzy strefy, wskaźniki powinny być podzielone nie tylko pod względem środków transportu, ale przede wszystkim oddzielne dla każdej ze stref, aby umożliwić ocenę sprawności działania polityki w każdej z nich. Jest to celowe, gdyż np. liczba nowych parkingów „Parkuj i jedź” w strefie I nie ma takiego samego przełożenia na realizację Strategii co w strefie III. Podawanie wskaźników globalnych nie będzie miało żadnego waloru dla oceny polityki. Jest to poważny błąd metodyczny.

Sposób sformułowania nawet tych niepełnych wskaźników sugeruje ponadto, że Strategia może dawać co najwyżej mgliste pojęcie odnośnie planowanej formy infrastruktury transportowej w mieście. Bowiem najlepszym sposobem jej realizacji wg obecnych wskaźników byłoby wybudowanie autostradowego zyg-

zaka w poprzek miast: dzięki temu wskaźnik „długość nowych odcinków dróg klasy S” mógłby osiągnąć poziom stu kilkudziesięciu kilometrów. Podobnie rozbudowanie niecieszącego się zbytnim powodzeniem parkingu „Parkuj i Jedź” przy ulicy Połczyńskiej do dziesięciu tysięcy miejsc umożliwiłoby wywindowanie wskaźników transportu zbiorowego do kilkuset procent normy.

Podczas gdy wskaźniki produktu faktycznie powinny odnosić się do obiektów fizycznych, powinny one być mierzone w procentach wykonania planowanego zadania, a nie wedle zasady „im więcej, tym lepiej”. Jest to szczególnie istotne w przypadku rozbudowy systemu drogowego.

Drugą wadą wskaźników produktu jest ich niekompletność. Brakuje w ogóle kategorii ruchu pieszego, zaś spośród miar umożliwiających faktyczną ocenę skuteczności realizacji polityki transportowej brakuje następujących (podając jedynie wskaźniki bezwzględne):

Parkowanie

1. powierzchnia strefy płatnego parkowania;
2. liczba miejsc płatnego parkowania w Strefie PPN;
3. liczba dostępnych publicznych miejsc do parkowania w strefie I, II, III (na mieszkanie, na 1000 m² powierzchni użytkowej handlu i usług, na 1000 m² powierzchni użytkowej biur i urzędów);
4. liczba nowych parkingów zorganizowanych (podziemnych, innych) w zestawieniu z liczbą zlikwidowanych miejsc parkingowych na ulicach w strefie I.

Ruch rowerowy

1. długość ulic jednokierunkowych dostosowanych do ruchu rowerowego w obu kierunkach;
2. długość ulic z ruchem uspokojonym (przyjaznym dla rowerzystów);
3. długość ulic z wydzielonymi pasami dla ruchu rowerów w jezdni;
4. liczba śluz rowerowych na skrzyżowaniach;
5. powierzchnia miasta objęta strefami „Tempo 30”;
6. liczba publicznych miejsc do parkowania rowerów, w tym Bike&Ride;
7. liczba nowych przejazdów dla rowerów wytyczonych na skrzyżowaniach, gdzie nie ma tych przejazdów na wszystkich ramionach;
8. liczba nowych wjazdów na drogi dla rowerów z jezdni.

Organizacja i sterowanie ruchem

1. liczba skrzyżowań typu mini- , mikro- rondo;
2. długość ciągów komunikacji samochodowej objętych synchronizacją sygnalizacji świetlnej (zielona fala);
3. liczba ciągów komunikacji publicznej objętych uprzywilejowaniem w sygnalizacji świetlnej.

Ruch pieszy

1. długość ulic wyłączonych z ruchu samochodowego;
2. liczba dwupoziomowych przejść dla pieszych przekształconych w lub uzupełnionych o przejścia jednopoziomowe;
3. długość ulic z ruchem uspokojonym (oraz inne w p. 3.4.2).

W przypadku wskaźników rezultatu miary w kilometrach i sztukach nie mają już żadnego uzasadnienia. Powinny to być albo procenty, albo dane w przeliczeniu na mieszkańca, powierzchnię miasta, dzielnicy lub strefy. Ponadto powinny to być odmienne miary aniżeli wskaźniki produktu – obecna forma, w której przepisano ponad połowę wskaźników produktu, zawiera tym samym poważny błąd metodyczny. Spośród brakujących wskaźników należy wymienić przede wszystkim wzrost udziału transportu publicznego w przewozach (w procentach).

Wskaźnik ten powinien być podzielony na strefy i przewidywać osiągnięcie do 2015 roku podziału przewozów na poziomie:

1. w strefie I – 85% podróży transportem publicznym, 15% samochodami;
2. w strefie II – 70% podróży transportem publicznym, 30% samochodami;
3. w strefie III – 50% podróży transportem publicznym, 50% samochodami.

Jest to szczególnie istotnie w kontekście danych przytoczonych w Prognozie Oddziaływania na Środowisko, które sugerują że realizacja Strategii przyczyni się do wzrostu udziału podróży samochodowych w mieście. Problem ten zostanie dokładniej omówiony przy analizie Prognozy.

Pośród innych brakujących wskaźników rezultatu należy wymienić (w podziale na kategorie):

Transport zbiorowy

1. wzrost średniej prędkości przejazdu tramwajów na danych trasach;
2. wzrost średniej prędkości przejazdu autobusów na danych trasach;
3. odsetek mieszkańców w promieniu 500 metrów od przystanku komunikacji miejskiej;
4. odsetek mieszkańców w promieniu 500 metrów od przystanku/stacji kolejowej;
5. odsetek mieszkańców w promieniu 500 metrów od przystanku tramwajowego;
6. średni czas oczekiwania na pociąg w strefie I/II/III, w szczycie/poza szczycem;
7. średni czas oczekiwania na tramwaj w strefie I/II/III, w szczycie/poza szczycem;
8. średni czas oczekiwania na autobus w strefie I/II/III, w szczycie/poza szczycem;

Parkowanie

1. zmiana liczby miejsc parkingowych;
2. w strefie I powinno być przewidziane osiągnięcie wskaźnika ujemnego;
3. w strefie II i III powinno być przewidziane przybliżenie do wskaźników parkingowych w tabl. 28.

Ruch rowerowy

1. wzrost liczby podróży rowerowych;

Ruch pieszy

1. wzrost liczby podróży pieszych, a przede wszystkim zmniejszanie ekwiwalentnej odległości między przystankami w węzłach przesiadkowych, przyrost liczby przejść dla pieszych (oraz inne w p. 3.4.2)

System drogowy

1. liczba zgłoszeń dotyczących nieprawidłowego parkowania;
oraz – w zestawieniu z tym wskaźnikiem:
2. liczba odholowanych nieprawidłowo zaparkowanych samochodów w ciągu roku;
3. liczba wystawionych mandatów za nieprawidłowe parkowanie na miesiąc.

Tym samym wnosimy o uzupełnienie i przeformułowanie wskaźników rezultatu tak, by umożliwiały ocenę realizacji Strategii, zgodnie z powyższymi uwagami.

3.13. Strategia a Prognoza Oddziaływania na Środowisko

Prognoza składa się z dwóch części: ogólnej (metodycznej, teoretycznej i badającej ogólne przyczyny i skutki różnych form rozwoju transportu) oraz konkretnej (oceny samego projektu Strategii). W pierwszej przytacza się wyniki badań naukowych, doświadczenia ze świata, polityki Unii Europejskiej i prawidła, jakimi rządzi się transport i jego wpływ na środowisko ludzkie i naturalne. Druga przedstawia tylko warszawska Strategia z dwoma podwariantami.

Pierwsza część jest obszerna i oparta na szczegółowych badaniach dostępnego stanu wiedzy oraz doświadczeń ze świata. Omówiono od strony teoretycznej wizję faktycznie zrównoważonego (trwałego) rozwoju transportu, do której realizacji w większej skali konieczne jest ograniczenie programu budowy autostrad, szerokie promowanie rozwoju kolei, znaczące ograniczenia dla samochodu w mieście i dominacja miejskiego transportu zbiorowego oraz pełna dostępność miasta dla ruchu rowerowego i pieszego. Warunkiem jej realizacji jest także obciążenie użytkowników pełnymi kosztami (w tym zewnętrznymi), które sami powodują. ([2] str. 15) Niestety, jak wspomniano wcześniej, wśród kosztów wymieniono w Strategii ([1] str. 150) wyłącznie (1) niedogodności związane z ograniczeniem ruchu w części centrum miasta oraz (2) koszty bezpośrednie rozbudowy systemu transportu zbiorowego. Nie wspomniano w żaden sposób o kosztach rozbudowy systemu drogowego (bezpośrednich i pośrednich, co zostało obszernie omówione w pierwszej części Prognozy) ani wadach promowania motoryzacji indywidualnej w większości miasta.

Wśród pozostałych kryteriów polityki transportowej wymieniono kryterium energochłonności („Zrozumiałym jest, że Polska jako kraj słabszy ekonomicznie będzie miała trudności w dostępie do ropy.” – [2] str. 18) i kryterium gospodarcze („Nie ma zatem przekonującego dowodu na to, że określony scenariusz rozwoju systemu transportu ma znaczący wpływ na rozwój gospodarczy (zwłaszcza w skali makro);

natomiast może mieć wpływ na generowanie wewnętrznych strat w systemie (kongestia).” – [2] str. 19). Stronę później pada stwierdzenie, które wydaje się kluczowe do analizy Strategii:

Dziwnym paradoksem jest niezauważanie związku nieskrępowanego rozwoju motoryzacji z zagrożeniem zdrowia i życia. Konsumenci towarów i usług motoryzacyjnych przyczynę ogromnej liczby wypadków w Polsce widzą tylko w jakości dróg. A nie dostrzegają głównej, jaką jest wzrost liczby pojazdów, masy wożonych po drogach towarów i zainteresowania samą jazdą, jako formą spędzania czasu. ([2] str. 20)

Bardzo podobne podejście widać względem wszystkich skutków negatywnych motoryzacji, które – poza strefą I – planuje się rozwiązać szeroko zakrojoną rozbudową sieci dróg. Gdyby nie różnokolorowe pogrubienia „obwodnic”, trudno byłoby wywnioskować, które z gęstej sieci dróg przyspieszonych i ekspresowych na schemacie „Rozwój systemu drogowego” mają pełnić funkcje „obwodnic”, a które nie. Wszystkie „obwodnice” (włącznie ze śródmiejską) są bowiem przecinane drogami tych samych kategorii. Ze wszystkich stron planuje się rozbudowę dróg prowadzących prosto do śródmieścia, przecinających po drodze kolejne „obwodnice”.

Na spotkaniu z organizacjami samorządowymi padło stwierdzenie, że uwzględniono po prostu te drogi, których plany rozbudowy zostały przygotowane przez instytucje miejskie. Należy jednak w takim razie zapytać raz jeszcze, **jaki jest cel Strategii**. Jeżeli ma ona jedynie sankcjonować planistyczny *status quo*, nie ma ani potrzeby jej uchwalania, ani podstaw do nazywania jej „strategią”, a co najwyżej zestawieniem. Warto też mieć na uwadze niemałe koszty opracowania Strategii – czy w takim wypadku warto je ponosić?

3.14. Konsultacje społeczne jako sprzężenie zwrotne

Na koniec warto poruszyć kwestię konsultacji społecznych, która choć nie dotyczy meritum Strategii, to jest silnie związana z jej formułowaniem (jak to ma miejsce obecnie), a później – realizacją i przekładaniem na konkretne działania i dopasowywaniem ich do oczekiwań i potrzeb mieszkańców.

W cel VI *Podnoszenie prestiżu i wizerunku miasta* jak najbardziej wpisywałoby się upowszechnianie konsultacji i traktowanie ich jako normy. Szeroki i wczesny udział społeczeństwa podnosi jego zaufanie do organów władz, a więc poprawia ich społeczny wizerunek. Gwarantuje lepsze dostosowanie efektów inwestycji do potrzeb docelowych użytkowników, a przez to poprawę efektywności wydatkowania środków publicznych przeznaczanych na infrastrukturę transportową i poprawę jej jakości.

Godnym naśladowania przykładem są konsultacje projektów drogowych i organizacji ruchu, jakie prowadzi Zarząd Dróg Miejskich i Biuro Inżyniera Ruchu m.st. Warszawy z udziałem Zielonego Mazowsza.⁴ Podczas tych spotkań i rad technicznych udało się poprawić mnóstwo projektów, dzięki czemu nowe trasy rowerowe będą bezpieczniejsze i bardziej użyteczne. Urzędnicy i projektanci zasięgający opinii przyszłych użytkowników nie ryzykują, że efekty ich pracy zostaną później wyśmiane i zdezawuowane jak słynne już schody dla rowerów na Rondzie Zesłańców Syberyjskich.

W Warszawie nie brakuje dróg rowerowych niezdatnych do użytku i omijanych przez rowerzystów jezdnią. Na wielu ulicach i skrzyżowaniach piesi muszą nakładać drogi, wydeptywać skróty czy omijać przeszko-
dy, bo projektant czy inwestor nie wzięli pod uwagę ich potrzeb. Najwyższy czas wyciągnąć wnioski z tych błędów i zapobiegać ich powielaniu. Dzięki dobrze ułożonej współpracy obywatele zyskują poczucie identyfikacji z miastem i przeświadczenie, że sensownie wydano środki publiczne z ich podatków. Urzędnicy i projektanci zyskują satysfakcję z dobrze wykonanej pracy, a przynajmniej spokój. Miasto zyskuje przyjazną infrastrukturę, dzięki której rower i inne formy poruszania się alternatywne wobec samochodu mogą skuteczniej z nim konkurować.

Rekomendacja upowszechniania konsultacji społecznych wydaje się więc w Strategii jak najbardziej uzasadniona. Wnosimy o jej dopisanie, na przykład w formie celu *Poprawa efektywności wydatkowania środków przeznaczanych na infrastrukturę transportową poprzez wczesne i szerokie konsultacje społeczne, a w konsekwencji unikanie błędów, nietrafionych rozwiązań i lepsze dostosowanie do potrzeb docelowych użytkowników i poprawę jej jakości*. W sytuacji Warszawy, gdy wielość celów i potrzeb nie znajduje pokrycia w budżecie miasta, unikanie nietrafionych i zbędnych wydatków jest szczególnie ważne (a właściwie konieczne). Konsultacje poprawią stabilność całego układu na drodze do celu wytyczonego Strategią.

⁴Na mocy Zarządzenia Nr 380/2007 Prezydenta m.st. Warszawy z 25.04.2007 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju komunikacji rowerowej takie konsultacje są wymaganym elementem uzgodnień projektu drogowego.

3.15. Układ treści i objętość

Warto na koniec poświęcić parę słów stronie formalnej Strategii i jej proporcjom. Opis stanu istniejącego ma ważne znaczenie w tego typu opracowaniach. Jednak rozdział 2 (przekraczający połowę objętości całego opracowania!) przytłacza mnóstwem informacji nieistotnych z punktu widzenia roli i celów. Zwłaszcza że diagnoza ogranicza się w większości do wyliczania suchych danych liczbowych praktycznie niemożliwych do ogarnięcia, a tym samym nie wnoszących do opracowania nic istotnego poza objętością.

Nie dotyczy to najistotniejszego składnika rozdziału 2 – punktu 2.6.15 *Silne i słabe strony systemu transportowego*. Jednak znajduje się on dopiero jako podpunkt 3 poziomu i zdecydowanie ginie przesłonięty masą wcześniejszych – mniej ważnych – informacji. Postulujemy, aby w finalnej wersji Strategii rozdział 2 ograniczyć właśnie do silnych i słabych stron jako syntezy pozostałych informacji tego rozdziału i właściwego punktu wyjścia do dalszych rozważań. Reszta treści tego rozdziału i historyczny p. 3.1.1 (prawie 6 stron) może z powodzeniem znaleźć się na końcu jako dodatki, a nawet w oddzielnym załączniku. Poprawi to naszym zdaniem proporcje w strukturze opracowania i uczyni je bardziej przystępnym, zwartym i zachęcającym do lektury.

Sugerujemy, aby wszelkie listy (np. wykaz środków na str. 102) miały postać numerowanych wyliczeń, co ogromnie ułatwia odwoływanie się do nich. Można się spodziewać, że Strategia będzie szeroko używana i cytowana, więc powyższa sugestia nabiera dużej wagi.

Mamy nadzieję, że ostateczna wersja Strategii będzie zachęcać również formą do zapoznania się z całością jej jakże istotnej treści, a nie zniechęcać już na samym początku masą nadmiarowych danych trudnych do przebrnięcia niczym rocznik statystyczny.

4. Uwagi do Prognozy

4.1. Niespójność oceny

Ocena wariantów i streszczenie Prognozy są niespójne z analizami zawartymi w rozdziale 2 Prognozy.

Np. na stronie 19 autorzy po omówieniu wyników badań na temat wpływu infrastruktury transportowej na rozwój gospodarczy słusznie zauważają: „Nie ma zatem przekonywującego dowodu na to, że określony scenariusz rozwoju systemu transportu ma znaczący wpływ na rozwój gospodarczy.” Jednocześnie w streszczeniu (str. 122) przytacza się slogany o nowych miejscach pracy i pobudzeniu aktywności gospodarczej.

Podobnie w kwestii wpływu na środowisko. Str. 34–35 „Rozbudowa infrastruktury transportowej paradoksalnie nie prowadzi do poprawy warunków przemieszczania się na terenie miasta. Z całą pewnością natomiast prowadzi ona do zwiększania presji na środowisko.” Str. 50 „w sytuacji stałego wzrostu poziomu motoryzacji budowa nowych tras, której nie będą towarzyszyły jednoczesne działania zmierzające do ograniczenia ruchu w innych częściach miasta, powoduje wzrost liczby poruszających się samochodów, a tym samym wzrost presji na środowisko.” W streszczeniu natomiast pojawia się sprzeczne z powyższymi stwierdzenie (str. 122): „Zbudowanie nowej drogi lub modernizacja istniejącej wpływa na redukcję emisji zanieczyszczeń do powietrza ze względu na upłynnienie ruchu.”

4.2. Brak prognozy wpływu na ruch niezmotoryzowany

Różne analizowane warianty przekładają się też na zróżnicowane warunki dla ruchu pieszego i rowerowego. W szczególności strategia zawiera cały podrozdział na temat ruchu rowerowego (str. 145–147). Prognoza nie odnosi się jednak w żaden sposób do oddziaływania tych zadań na podział zadań przewozowych, a w efekcie – poziomu zanieczyszczeń powietrza, hałasu itp. Udział podróży niezmotoryzowanych ma także istotny wpływ na nieanalizowany w Prognozie wskaźnik aktywności fizycznej (przekładający się na zdrowie publiczne – tzw. codzienna dawka ruchu). Ocena wariantów powinna zostać uzupełniona o prognozę udziału ruchu pieszego i rowerowego w podziale zadań przewozowych.

4.3. Oszacowanie podziału zadań przewozowych

W Prognozie jako „realistyczne” (str. 107) przyjęto następujące warianty podziału zadań przewozowych:

1. wariant „zrównoważony”: 40% komunikacja indywidualna, 60% transport publiczny;
2. wariant „samochodowy”: 75% komunikacja indywidualna, 25% transport publiczny.

Tymczasem obecny udział komunikacji publicznej w podróżach pieszych wynosi ok. 70% (Warszawskie Badania Ruchu 2005). Co więcej, udział ten wzrósł o blisko 4% od 1998 r. A zatem mimo bardzo ograniczonych inwestycji w rozwój transportu publicznego, udało się powstrzymać i odwrócić niekorzystny trend w zakresie podziału zadań przewozowych.

W tej sytuacji niezrozumiałe jest zakładanie tak intensywnego spadku udziału komunikacji publicznej w ciągu najbliższych lat. W szczególności można stwierdzić, że skoro realizacja rzekomo „zrównoważonej” Strategii spowoduje spadek udziału komunikacji publicznej o 10%, to lepiej realizować dotychczasową chaotyczną politykę, by uniknąć tego niekorzystnego efektu.

4.4. Analiza wariantów

4.4.1. Dobór wariantów do analizy

Kuriozalnie brzmi stwierdzenie dotyczące wariantu rozwoju w kierunku transportu publicznego (str. 106), zakładającego ledwie utrzymanie obecnego podziału zadań przewozowych (70% : 30%): „uzgodniono, że wariant 3 jest na tyle mało prawdopodobny i w zasadzie zbliżony do teoretycznego wariantu ekologicznego, tzn. zakładającego skrajne ograniczenie indywidualnego ruchu samochodowego, że można go pominąć.”

Jednocześnie za „realistyczny” został uznany wariant zakładający niemal trzykrotne zwiększenie roli komunikacji indywidualnej, jaskrawo sprzeczny z uwarunkowaniami przestrzennymi i finansowymi miasta.

Można odnieść wrażenie, że dobór wariantów wykonano tak, by „na siłę” wykazać słuszność działań zaplanowanych w Strategii. Strategia porównywana jest ze skrajnie absurdalnym, sztucznym wariantem „samochodowym”, który w świetle drugiego rozdziału Prognozy po prostu musi być gorszy; jednocześnie starannie unika się szczegółowych analiz wariantów, które mogłyby okazać się istotnie lepsze.

4.4.2. Konkluzje niezgodne z wynikami analizy wariantów

Z tabeli 11 (str. 115, Zagrożenia i zanieczyszczenia na etapie wdrażania strategii) i 12 (str. 116, Zagrożenia i zanieczyszczenia na etapie zrealizowanej strategii) wynika, że zarówno na etapie wdrażania strategii, jak i po jej zrealizowaniu najbardziej korzystny jest wariant E – „ekologiczny” (rozumiany jako wariant o jednoznacznej preferencji dla komunikacji publicznej). Przyjmując wszystkie zagrożenia za równie istotne i wagi w skali 0–3 (w opracowaniu nie wskazano żadnych innych), otrzymujemy następujące porównanie (im niższa wartość, tym wariant bardziej korzystny):

Wariant	Na etapie wdrażania	Po realizacji
0/II (zerowy)	42	39
E (ekologiczny)	19	6
1a (podwariant Strategii)	28	15
1b (podwariant Strategii)	29	16

Na etapie zrealizowanej strategii różnica na korzyść wariantu „ekologicznego” w stosunku do wariantów strategii jest niemal trzykrotna!

Ponieważ jest to jedyne kwantytatywne porównanie wariantów zawarte w Prognozie, z opracowania jednoznacznie wynika, że realizowany powinien być wariant „ekologiczny” – rozwój infrastruktury transportu publicznego bez rozwoju układu drogowego.

5. Podsumowanie

Chociaż Strategia i Prognoza zawierają wiele wartościowych elementów, w obu opracowaniach widać dążenie do uzasadnienia na siłę z góry ustalonego planu działania, tj. intensywnej rozbudowy sieci dróg miejskich. Strategia przewiduje działania w perspektywie raptem siedmiu lat, więc wydaje się wskazane przyjęcie jednego konkretnego celu, a nie równoczesne zalewanie Warszawy asfaltem i przekształcanie jej w miejsce przyjazne dla ludzi. Analiza wariantów w Prognozie [2] jednoznacznie wskazuje, że działania należy skoncentrować na rozbudowie transportu zbiorowego, z zaniechaniem rozbudowy układu drogowego.

Bardzo wiele rzeczy oceniano w kontekście mieszczących się w perspektywie 2007–2015 mistrzostw Euro 2012. Warto więc przypomnieć, że **obecny** system transportowy Warszawy otrzymał od ekspertów UEFA ocenę najwyższą z możliwych i został oceniony na spełniający wymagania mistrzostw Europy w 135%.[10] Tym samym należy uznać wszelkie stwierdzenia odnośnie „konieczności budowy dróg na Euro” za całkowicie bezpodstawne i rozwijać system transportowy w sposób przyjazny dla ludzi i środowiska. Cytując po raz ostatni Prognozę „stale prowadzone być powinny działania zmierzające do ograniczenia roli samochodu indywidualnego.” ([2] str. 29).

Źródła

- [1] Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy, *Projekt Strategii Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy na lata 2007-2015, w tym: Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy*. Warszawa, styczeń 2008 r.
- [2] Lenart, Witold i in. *Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportowego Warszawy na lata 2007-2013 i dalsze*, PriceWaterhouseCoopers, Warszawa, marzec 2007 r.
- [3] Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, *Warszawskie Badania Ruchu*, Warszawa 2005 r.
- [4] Centrum Komunikacji Społecznej Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, *Konsultacje dotyczące rozwoju systemu transportowego Warszawy*, Warszawa 2008 r.
- [5] Brzeziński, Andrzej i in., *Studium możliwości uprzywilejowania komunikacji autobusowej i tramwajowej w Warszawie*, Warszawa 2008 r.
- [6] Rozporządzenie nr 67 Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska.
- [7] Olszewski, Piotr *Ocena przestrzeni publicznej z punktu widzenia pieszych*, wystąpienie na konferencji „Miasto i Transport”, Warszawa, 6 grudnia 2007 r.
- [8] Litman, Todd Alexander *Economic Value of Walkability*, Victoria Transport Policy Institute, Kanada, 2007 r.
- [9] Hyla, Marcin *Segregacja czy integracja* [w:] „Zielone Światło” 14 (2/2008).
- [10] Majszyk, Konrad. „UEFA: transport jest OK” [w:] „Życie Warszawy”, 29 IV 2008 r.
- [11] *Postaw na Rower*, tłumaczenie podręcznika projektowania infrastruktury przyjaznej dla rowerów holenderskiej organizacji technicznej C.R.O.W. „Sign Up For the Bike”, Polski Klub Ekologiczny, Kraków 1999 r.
- [12] *Collection of Cycle Concepts*, Duńska Dyrekcja Dróg, Kopenhaga, 2000 r.
- [13] *Miasta rowerowe miastami przyszłości*, J. Dekoster, U. Schollaert, Dyrekcja Generalna ds. Ochrony Środowiska Komisji Europejskiej, Luksemburg, 2000 r.
- [14] *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy*, 2006 r.