

Transport w Warszawie - problemy i wyzwania

dr Michał Beim

Instytut Melioracji, Inżynierii Środowiska i Geodezji

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

michal.beim@up.poznan.pl



Wprowadzenie

Tezy do dyskusji:

1. Warszawa, jak i wiele innych polskich miast, ma nie tyle problem z brakiem wielkich inwestycji, ale również z małymi działaniami na rzecz transportu.
2. Kluczowe zagadnienia są, wbrew pozorom, stosunkowo tanimi działaniami, ale brakuje odwagi politycznej:
 - ruch pieszy
 - ruch rowerowy
 - węzły przesiadkowe
 - niedocenywanie tramwaju
3. Złe planowanie przestrzenne pogłębia chaos transportowy

Ruch pieszy

Główne problemy:

- niska jakość chodników
- nielegalne parkowanie
- brak konsekwencji w prowadzeniu ruchu pieszego
- liczne przejścia podziemne
- przyciski dla pieszych
- brak zieleni przyulicznej



Ruch pieszy



Ruch pieszy

Główne kierunki rozwiązań:

- wysoka jakość przestrzeni publicznej
- niskie straty czasu i brak konieczności nakładania drogi – dodatkowe przejścia dla pieszych
- kształtowanie atrakcyjnych przestrzeni dla handlu
- docenienie znaczenia podróży pieszych dla rozładowywania korków (tzw. mobilność lokalna)
- stosunkowo niskie nakłady są potrzebne, aby uzyskać w krótkim czasie dobrą infrastrukturę: ok. 50 zł rocznie na mieszkańca

Ruch rowerowy

Główne problemy:

- brak infrastruktury w centrum, przy największych arteriach
- niespójność poszczególnych odcinków
- problemy ze starymi, niskiej jakości drogami rowerowymi: kostka, wydłużenie czasu przejazdu, krawężniki itd.
- niedostatek parkingów rowerowych



Ruch rowerowy



Ruch rowerowy

Kierunki rozwoju:

- szkielet głównych tras rowerowych i uzupełnienie
- uspokojeniem ruchu oraz kontrapasami

- standardy jakościowe

- rower jako szybki sposób na zmianę zachowań transportowych

- Monachium (1,4 mln mieszkańców): 10% wszystkich podróży w 2002, 14% w 2008 r. i 18% w 2012 r. ok. 19% w 2013 r.

- niskie, ale systematyczne nakłady: ok. 20-50 zł rocznie na mieszkańca

Węzły przesiadkowe

Główne problemy:

- drogi dojścia
- nielogiczna i utrudniająca przesiadki lokalizacja
- niska estetyka otoczenia
- czytelność informacji (o układzie przystanków, przebiegu linii)
- brak infrastruktury towarzyszącej (np. przeciwdziałanie ochlapywaniu pasażerów)



Węzły przesiadkowe



Węzły przesiadkowe

Kierunki rozwoju:

- lokalizacja przystanków dopasowana do przesiadek i struktury urbanistycznej
- w miarę możliwości wspólne pasy autobusowo-tramwajowe oraz wspólne przystanki
- dwa przejścia dla pieszych od najważniejszych przystanków
- likwidacja przejść podziemnych i redukcja liczby świateł
- poprawa czytelności informacji

Tramwaj

Główne problemy:

- drogi dojścia do przystanków
- niepewność systemu – ryzyko awarii i korków
- brak elastyczności sieci, tj. brak rozjazdów
- brak tras tramwajowych na duże nowe osiedla
- zaprzepaszczone szanse: np. Nowy Świat
- niska estetyka rozwiązań



Tramwaj



Tramwaj

Główne kierunki rozwoju:

- tramwaj jako narzędzie odnowy miast: „tramwaj zdoobi miasto”
- bliskość przystanków wobec źródeł i celów podróży
- „miasto rośnie, tramwaj wraz z nim”
- design pojazdów i infrastruktury dla pasażera nie dla inżyniera

Dziękuję Państwu za uwagę!



dr Michał Beim

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

ul. Piątkowska 94, 60-649 Poznań

michal.beim@sobieski.org.pl

+48 696 151112

Michał Beim: Transport w Warszawie - problemy i wyzwania; Warszawa 11 maja 2015 r
Seminarium Stowarzyszenia "Zielone Mazowsze"



Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu