



NAJLEPSZE ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE W WARSZAWIE

CZYLI CO PODOBA SIĘ WARSZAWIAKOM

WARSZAWA, wrzesień 2008

Spis treści

WSTĘP.....	3
------------	---

NAJLEPSZE ROZWIĄZANIA W KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ

1. Wspólny bilet ZTM i Kolei Mazowieckich.....	4
2. Wydzielony pas autobusowy z odrębną sygnalizacją.....	5
3. Wydzielony pas tramwajowy.....	6
4. Przewóz roweru w Kolejach Mazowieckich.....	7
5. Lokalna linia autobusowa.....	8

NAJLEPSZE ROZWIĄZANIA W RUCHU ROWEROWYM

1. Przewóz roweru w pojazdach ZTM.....	9
2. Kontrapas rowerowy.....	10
3. Włączenie ścieżki w jezdnię.....	11
4. Bezpieczne stojaki rowerowe.....	12
5. Kładka z pochylniami.....	13

NAJLEPSZE ROZWIĄZANIA W RUCHU PIESZYM

1. Wyniesione przejście dla pieszych i przejazd rowerowy.....	14
2. Krakowskie Przedmieście - warszawski trotuar.....	15
3. Strefa piesza (ulice bez ruchu samochodowego).....	16
4. Zwężenie jezdni na przejściu dla pieszych.....	17
5. Wyniesione tarcze skrzyżowań.....	18

ROZWIĄZANIA WYRÓŻNIONE

1. Asfaltowa ścieżka rowerowa.....	19
2. Nieoficjalny parking typu Bike&Ride.....	20

CO CHODZIŁO W KONKURSIE

22 WRZEŚNIA, PODCZAS OBCHODÓW EUROPEJSKIEGO DNIA BEZ SAMOCHODU, NA STOISKU ZIELONEGO MAZOWSZA PRZY PLACU ZAMKOWYM OGŁOSZONO WYNIKI KONKURSU NA NAJLEPSZE JUŻ FUNKCJONUJĄCE W WARSZAWIE ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE DLA NIEZMOTORYZOWANYCH. ICH KONSEKWENTNE WDRAŻANIE POWINNO PRZYCZYNIĆ SIĘ DO WIĘKSZEGO POWODZENIA 22 WRZEŚNIA, JAK RÓWNIEŻ MNIEJSZYCH KORKÓW I CZYSTSZEGO POWIETRZA PRZEZ RESZTĘ ROKU.

Celem konkursu było wskazanie rozwiązań już funkcjonujących w aglomeracji warszawskiej, które podobają się podróżującym. A właśnie ocena użytkownika końcowego powinna należeć do najważniejszych wskaźników jakości komunikacji publicznej, infrastruktury i rozwiązań organizacyjnych. To właśnie podróżni zadecydują o tym, czy wdrażane rozwiązania będą się cieszyły powodzeniem, czy też będą to pieniądze wydane na marne.

Konkurs przebiegał w dwóch fazach: w pierwszej kapituła ekspertów wybrała pięć najlepszych rozwiązań w każdej z trzech kategorii: transport zbiorowy, ruch rowerowy i ruch pieszy. Przyznano też cztery wyróżnienia. Następnie w otwartym plebiscycie poddano pod głosowanie, które z wytypowanych rozwiązań cieszą się największą popularnością.

SKŁAD KAPITUŁY

- **dr inż. Andrzej Brzeziński**, adiunkt w Instytucie Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej i partner w biurze projektowym TransEko. Współautor polityki transportowej m.st. Warszawy i licznych projektów wspierających rozwój transportu zbiorowego i rowerowego;
- **mgr Aleksander Buczyński**, główny projektant koncepcji sieci tras rowerowych dla dzielnic Ursus i Ursynów; reprezentant organizacji ekologicznych w Warszawskim Okręglym Stole Transportowym; współautor nagrodzonego projektu Trasy Rowerowej Polski Egzotycznej, konsultant międzynarodowy UNDP;
- **mgr Ilona Buttler**, psycholog Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego; członek PIN Panel - grupy ekspertów z 27 krajów Unii Europejskiej, Szwajcarii i Norwegii bezpośrednio zaangażowanych w tworzenie międzynarodowych porównań dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- **dr inż. Tadeusz Kopta**: planista transportowy zatrudniony w Departamencie Studiów GDDKiA w Krakowie; autor wielu publikacji na temat zrównoważonego transportu oraz dwóch podręczników projektowania podsystemu rowerowego;
- **mgr Stanisław Plewako**, specjalista z dziedziny transportu, w latach 2003-2008 pracownik Urzędu m.st. Warszawy, 2006-2007 Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. Rozwoju Transportu Rowerowego; ekspert Komisji Europejskiej (Dyrekcja Transport i Energia) dla oceny projektów aplikacji i monitorowania Siódmego Ramowego Programu UE.

Zamiast ciągłego narzekania, udało się pochwalić to, co już zostało zrobione i pokazać, w którą stronę ludzie chcieliby, aby szły dalsze działania miasta. W niniejszym raporcie przedstawiamy wybrane rozwiązania, wraz z komentarzami ekspertów, opisami zgłaszających, pozwalających zobaczyć, jak je odbierają zwykli użytkownicy, oraz sugestiami odnośnie tego, gdzie powinny być stosowane, by podróżowało się lepiej.



WSPÓLNY BILET ZTM I KOLEI MAZOWIECKICH

LOKALIZACJA:

Cała aglomeracja.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Wspólny bilet umożliwia wykorzystanie w pełni potencjału transportu zbiorowego aglomeracji warszawskiej bez ponoszenia dodatkowych kosztów przez podróżujących. Jako że kolej jest najwydajniejszym środkiem transportu w mieście - łącząc w sobie dużą zdolność przewozową i niezależność od korków oraz utrudnień na drogach - rozwiązania zachęcające i ułatwiające korzystanie z kolei należy uznać za godne pochwały. Wspólny bilet poprawia konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego. Następnym krokiem w tym kierunku powinny być systemowe rozwiązania rozszerzające tę inicjatywę na całą aglomerację, zgodnie z przykładem relacji Warszawa - Otwock przedstawionym w zgłoszeniu.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- rozszerzyć na teren całej aglomeracji;
- umożliwić korzystanie w Kolejach Mazowieckich z biletów czasowych (np. 120-minutowych) ZTM;
- zintegrować węzły przesiadkowe poprzez zapewnianie możliwie dogodnych i krótkich tras między przystankami ZTM a stacjami kolejowymi, na przykład:
 - stacja Warszawa Śródmieście - Metro Centrum,
 - stacja Warszawa Ochota - autobusy i tramwaje wokół placu Zawiszy (obecnie konsekwentnie zamykane są kolejne wyjścia z peronu na powierzchnię),
 - Warszawa Gdańska - bezpośrednie zejścia na perony z wiaduktu ul. Andersa;
 - Warszawa Toruńska - przesunięcie przystanków do zejść na perony.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEGO:

Swego czasu (mnie dotyczyło to, o ile dobrze pamiętam, około sześciu lat temu), byłem w stanie dojechać z Otwocka do Warszawy w pociągu legitymując się tylko warszawską Kartą Miejską, niestety, w pewnym momencie to udogodnienie znikło.

ZTM porozumiał się jednak niedawno z Kolejami Mazowieckimi i bilety ponownie połączono, a przez krótki czas moją trasą jeździła nawet Szybka Kolej Miejska.

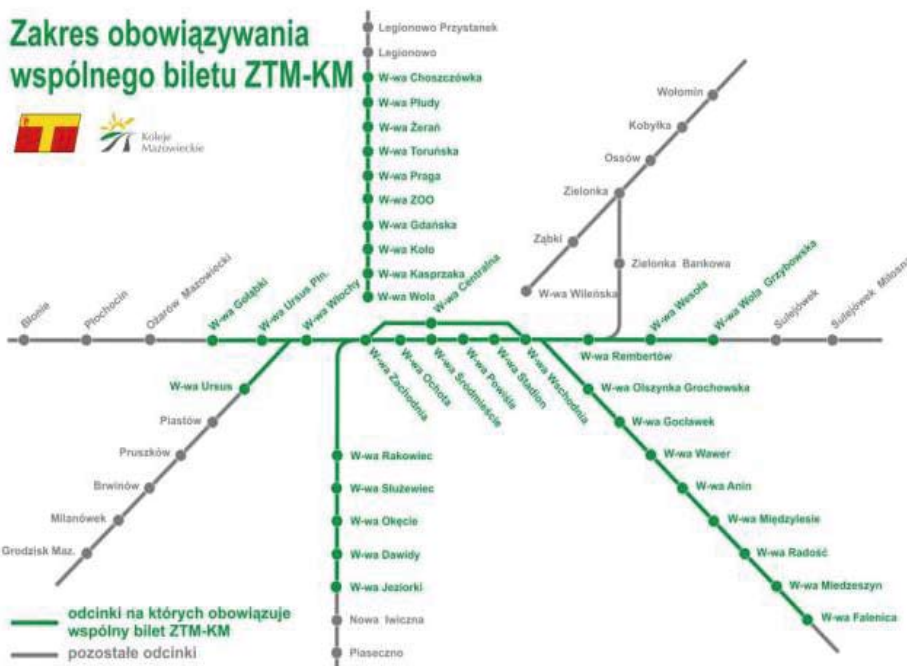
Argumentem za wspólnym biletem jako Dobrą Praktyką jest zdecydowanie oszczędność tego rozwiązania, jak i czysta wygoda podróży - nie posiadając samochodu (na mojej trasie byłby zresztą zbyt drogim rozwiązaniem, nie mówiąc już o spalinach), pociągi i tramwaje są zatem moimi podstawowymi środkami transportu w Warszawie i do niej.

Niestety, wspólny bilet obowiązuje tylko w granicach Warszawy, od stacji Warszawa Falenica potrzebny mi osobny bilet, ale rozumiem, że sprawa rozbiła się o kwestie administracyjne lub związane z konserwacją torów.

Transport kolejowy to dla mnie póki co podstawa, a to, że łączy się tak wygodnie z warszawską komunikacją miejską jest naprawdę znakomite - jestem pewny, że mnóstwo ludzi z satelitarnych miasteczek bardzo na tym korzysta.

Agglomeracja warszawska potrzebuje podobnych rozwiązań, wspólny bilet to rozwiązanie oszczędne i praktyczne - można bez dodatkowych dopłat przewozić zwierzęta i rowery - a przy odrobinie szczęścia liczba stacji kolejowych, na których można aktywować bilet wkrótce wzrośnie.

Żałuję, że wspólny bilet ZTM-KM nie obowiązuje jeszcze na trasie Warszawa-Otwock, ale jestem pewien, że kiedyś znów tak będzie, a póki co, połączenie biletów z pewnością zasługuje na miano Dobrej Praktyki.



WYDZIELONY PAS AUTOBUSOWY Z ODRĘBNĄ SYGNALIZACJĄ

LOKALIZACJA:

Pas autobusowy na Alejach Jerozolimskich między placem Starynkiewicza a placem Zawiszy.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Zgłoszenie pokazuje przykład rozwiązania zbyt rzadko stosowanego w Warszawie - śluz autobusowej czyli pasów dla autobusów zintegrowanych z systemem organizacji ruchu. W tym przypadku integracja polega na zastosowaniu przed placem Zawiszy sygnalizacji dzięki której autobusy skręcające w lewo mają ułatwiony dostęp (mniejsze straty czasu) do lewego pasa ruchu. Również sam pas autobusowy jest rozwiązaniem pożądanym, ciągle niedocenianym w Warszawie. Pozostaje mieć nadzieję, że niedawno zrealizowane na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego studium możliwości wyznaczenia pasów autobusowych zostanie wkrótce wykorzystane, a przedmiot zgłoszenia stanie się codziennością w Warszawie, a nie wyjątkiem. Tego typu rozwiązania poprawiają konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego. Wybitnie zmniejszają koszty eksploatacji autobusów i pozwalają zapewnić bardziej przewidywalną częstotliwość i regularność kursowania autobusów.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- możliwie najszybciej wytyczyć pasy autobusowe opracowane w „Studium możliwości uprzywilejowania komunikacji autobusowej w Warszawie” opracowanym na początku roku;
- stosować priorytet w sygnalizacji świetlnej dla komunikacji zbiorowej;
- unikać łączenia pasu autobusowego z pasem do prawoskrętu - przedstawiamy zdjęcia z Warszawy oraz z Berlina, na których widać, jak samochody w kolejce do skrętu w prawo blokują pas dla autobusów oraz jak można tego łatwo uniknąć. Wystarczy umieścić pas do prawoskrętu po lewej stronie pasa autobusowego: samochody ustępują wtenczas pierwszeństwa autobusom, tak samo jak robią to względem pieszych i rowerzystów na przejściu lub przejeździe.
- zrezygnować z zatok na istniejących pasach autobusowych (niepotrzebne straty czasu przy wjeździe i wyjeździe z zatoki);
- wydzielać buspasy separatorem, zniechęcającym niecierpliwych kierowców do tworzenia korków na buspasach.



UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Pas autobusowy pozwala autobusom omijać korki, co jest nie do przecenienia w godzinach szczytu. Zachęca to do korzystania z autobusów, co jest szczególnie istotne w centrum miasta, gdzie powstają największe korki, głównie z powodu ruchu samochodowego.

Pas dla autobusów bardziej sprawiedliwie rozdziela przestrzeń i czas, zwiększając przepustowość ulicy. Byłoby szczególnie godne pochwały gdyby pilnowała go policja, ale wydaje się, że można by osiągnąć takie same rezultaty fizycznie oddzielając go od reszty jezdni, zniechęcając niecierpliwych kierowców do wjeżdżania na pas, na którym się znajdować nie powinni.

Osobna sygnalizacja na końcu pasa pozwala autobusom zajmować właściwy pas przed placem Zawiszy, gdyż autobusy mają zielone zanim włączy się ono dla samochodów, dzięki czemu korki są mniejsze, co oszczędza czas, zmniejsza ilość wydzielanych spalin, sprawia, że nie powstaje zamieszanie. Gdyby ruszały razem z samochodami, byłoby trudniej.

Podsumowując, osobny pas dla autobusów jest zawsze korzystny z punktu widzenia komunikacji zbiorowej, szczególnie na głównych arteriach komunikacyjnych miasta, jakimi są Aleje Jerozolimskie. Takie rozwiązanie poprawia sytuację osób korzystających z komunikacji zbiorowej i jest godne naśladowania na innych ulicach miasta.

WYDZIELONY PAS TRAMWAJOWY

LOKALIZACJA:

Wydzielone pasy tramwajowe na Trasie W-Z, między pl. Bankowym a pomnikiem „czterech śpiących” na Pradze.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Zgłoszenie pokazuje jak, niewielkim kosztem i w krótkim czasie, można znacząco poprawić funkcjonowanie transportu zbiorowego i zmotywować podróżnych do zmiany zachowań komunikacyjnych. Wydzielenie torowiska tramwajowego poprawiło warunki podróżowania wszystkich użytkowników i doprowadziło do zwiększenia liczby osób pokonujących ten odcinek tramwajami. Tego typu rozwiązania poprawiają konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego i powinny być stosowane wszędzie tam, gdzie funkcjonowanie torowisk tramwajowych wbudowanych w jezdnię jest związane ze stratami czasu pasażerów.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- wydzielać pasy tramwajowe w miejscach, gdzie tramwaje zmuszane są do stania w korkach samochodowych - np. na ul. Młynarskiej;
- tworzyć wspólne wydzielone pasy autobusowo-tramwajowe, tam gdzie częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej nie przekracza przepustowości jednego pasa ruchu, a autobusy i tramwaje jadą tą samą trasą - np. na ciągu Mickiewicza-Andersa czy ulicy Prostej;
- stosować priorytet w sygnalizacji świetlnej dla komunikacji zbiorowej.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Dzięki tym pasom, wydzielonym w czerwcu 2007 roku, po Warszawie przemieszczamy się szybciej, wygodniej i wydajniej. Mamy nowe dobre połączenie z Pragi do stacji metra na pl. Bankowym, który jest punktem, gdzie można dokonać dogodnych przesiadek w kierunku Centrum, Mokotowa, Żoliborza, Woli, Pragi.

Z tego, co wiem, zanim wprowadzono nowe rozwiązanie, to w ciągu godziny Trasą W-Z przejeżdżało w jedną stronę 1,7 tys. samochodów. Obecnie, kiedy samochody „wyrzucono” z pasa dla tramwajów i został im tylko jeden pas, liczba aut na tej trasie zmalała o 40%, a liczba pasażerów tramwajów wzrosła aż o 250%! Różnica ta wydaje się ogromna, ale jest logiczna, jeśli weźmie się pod uwagę, ile osób średnio jedzie w samochodzie, a ile mieści się w tramwaju. Poza tym ZTM zwiększył częstotliwość kursowania tramwajów na Trasie W-Z w jedną stronę w godzinach szczytu z 55 do ponad 60.

Takie rozwiązanie zachęca do korzystania z transportu zbiorowego i przy okazji usprawnia transport samochodowy. Ponoć obecnie Trasa W-Z jest najbardziej uczęszczaną trasą tramwajową w Warszawie, a część kierowców samochodowych wybiera inne mosty do przejazdu na jedną lub drugą stronę Wisły (np. most Poniatowskiego czy Świętokrzyski). Dlatego ruch na Trasie W-Z stał się bardziej płynny, jest mniejsze zagrożenie korkami, a czas przemieszczenia się samochodem skrócił się o połowę.

Uważam, że wyrzucenie samochodów z pasa dla tramwajów jest bardzo dobrym rozwiązaniem, usprawniającym transport publiczny w tak trudnym komunikacyjnie mieście, jakim jest Warszawa, i powinno ono być naśladowane w reszcie stolicy.



PRZEWÓZ ROWERU W KOLEJACH MAZOWIECKICH

LOKALIZACJA:

Obszar aglomeracji warszawskiej – okoliczne gminy do których docierają Koleje Mazowieckie (między innymi odcinek Warszawa Wileńska – Kobyłka).

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Bezpłatny przewóz roweru w pociągach Kolei Mazowieckich jest praktyką wartościową w dwojnasób. Po pierwsze, zachęca ona do codziennych podróży łączonych typu rower+kolej, czyli od drzwi do drzwi bez wykorzystania samochodu. Po drugie, bezpłatny przewóz roweru zachęca mieszkańców miasta do odbywania podróży rekreacyjnych poza miasto - wypadów na weekend, czy nawet jednodniowych wycieczek - z wykorzystaniem pociągów zamiast wożenia roweru samochodem. Pozwala to zmniejszyć tłok na trasach wylotowych z miasta i przyzwyczaiać użytkowników do korzystania z transportu zbiorowego w innych celach niż dojazdy do pracy. Największym efektem takiego działania jest ograniczenie zagrożeń motoryzacyjnych w postaci:

- zanieczyszczeń środowiska;
- emisji hałasu i wibracji;
- wypadkowości,

a w konsekwencji także poprawa zdrowotności społeczeństwa i ograniczenie zużycia energii a tym samym mniejsza emisja dwutlenku węgla.

Biorąc pod uwagę zatłoczenie pociągów w godzinach szczytu, wydaje się że inicjatywa ta powinna być uzupełniona rozwojem systemu typu bike and ride z organizowanymi strzeżonymi parkingami dla rowerów przy stacjach kolejowych, które zresztą są stopniowo rozbudowywane przez Koleje Mazowieckie.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- montować we wszystkich pociągach wieszaki na rowery;
- stosować wieszaki na rowery możliwie ekonomicznie wykorzystujące przestrzeń w przedziale;
- budować strzeżone parkingi rowerowe przy stacjach kolejowych;
- uwzględniać potrzeby rowerzystów przy planowaniu nowych stacji kolejowych i przebudowie starych: pochylnie prowadzące na peron ułatwią też podróż niepełnosprawnym i osobom z wózkami dziecięcymi, są one przy tym znacznie tańsze w eksploatacji i bardziej niezawodne od wind.



UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEGO:

Zgłaszane rozwiązanie polega na nieodpłatnym przewozie roweru w okresie od 26 kwietnia do 5 października 2008 r. przez podróżujących posiadających ważny bilet na przejazd pociągiem Kolei Mazowieckich.

Coraz więcej ludzi posiada rower i coraz chętniej korzystamy z roweru jako formy rekreacji ale rower służy nam również jako środek transportu, którym możemy dostać się do pracy w godzinach największych korków.

W taborze pociągowym Kolei Mazowieckich zainstalowano w przedziałach dla podróżnych z większym bagażem podręcznym specjalne wieszaki na rowery, dzięki którym rower nie utrudnia przejazdu innym podróżnym.

Ponadto w określonym czasie w roku (okres wakacji) przewóz rowerów jest bezpłatny!

Inicjatywa ta poprawia bezpieczeństwo, ponieważ rowerzyści nie muszą jeździć do pracy i na wypadki za miasto ruchliwymi drogami dojazdowymi do stolicy. Ponadto omijając korki oszczędza się także czas. Dzięki darmowym przewozom rowerów odwiedzić można wiele ciekawych miejsc znajdujących się na obrzeżach Warszawy bez konieczności straty czasu związanej z dojazdem do nich ruchliwymi ulicami stolicy. Czas możemy oszczędzić również dojeżdżając rowerem z miejsca pracy do dworca kolejowego, omijając korki uliczne, w których w godzinach szczytu stracić można nawet kilkadziesiąt minut.

Cała akcja jest dobrze rozreklamowana. W kasach Kolei Mazowieckich dostępne są ulotki, pomocne informacje można również znaleźć na stronie internetowej www.mazowieckie.com.pl

Po prostu, posiadając bilet, kwartalny, miesięczny lub jednorazowy, rower zabierasz gratis i jedziesz!

LOKALNA LINIA AUTOBUSOWA

LOKALIZACJA:

W dzielnicy Ursynów, a konkretnie jej południowej części, tj. na ulicach: al. KEN, Wąwozowej, Rosoła, Przy Bażantarni, Belgradzkiej, Indiry Gandhi, Pileckiego, Ciszewskiego, Herbsta, Romera, Surowieckiego, Bartoka, Jastrzębowskiego i Rodowicza „Anody”.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Tworzenie lokalnych linii autobusowych jest cenne zarówno ze względu na fakt, iż przyzwyczajają do podróży bez użycia samochodu w innych relacjach niż dojazd do pracy, lecz również dlatego, że zachęca do korzystania z lokalnych sklepów i punktów usługowych. Dzięki temu podróże mogą trwać krócej bez zwiększania prędkości pojazdów (poprzez dojechanie do sklepu 1,5km od domu zamiast 15km), a miasto rozwija się bardziej równomiernie, tym samym zmniejszając presję komunikacyjną na głównych ciągach komunikacyjnych (w większości koncentrycznych). Bardzo istotne jest w takim wypadku zapewnienie wysokiej częstotliwości kursowania, tak by czas podróży do pobliskiego sklepu nie był większy niż czas oczekiwania na przystanku. Jako że wyprawy na zakupy, do kościołów, parków i innych miejsc położonych w pobliżu miejsca zamieszkania odbywają się w dużej mierze w weekendy, wskazane jest zatem zapewnienie również częstych kursów w dni wolne od pracy. Oczywiście rozwiązanie przedstawione w zgłoszeniu nie jest jeszcze rozwiązaniem idealnym (częstotliwość kursowania powinna być wyższa niż co 12 minut), jednak zasługuje na pochwałę jako krok w dobrym kierunku. Tego typu rozwiązania poprawiają konkurencyjność transportu zbiorowego w stosunku do samochodu osobowego.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- uzupełniać koncentryczne linie komunikacji miejskiej liniami lokalnymi, obsługiwanymi przez pojazdy o mniejszej pojemności (i tym samym niższych kosztach eksploatacji), za to o wysokiej częstotliwości kursowania, w tym również w dni wolne od pracy;
- stosować planowanie zagospodarowania przestrzennego umożliwiające załatwienie większości spraw (zakupy, odpoczynek, rekreacja) w swojej dzielnicy.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Rozwiązanie polega na uruchomieniu linii autobusowej 179, która kursuje wyłącznie po Ursynowie, za to z dużą częstotliwością zarówno w dni powszednie jak i weekendy. W dni powszednie autobus kursuje co dziesięć minut i umożliwia przede wszystkim wygodny dojazd do metra, jak i innych linii autobusowych w drodze do pracy i z pracy.

Jednak również w dni powszednie służy on do dowożenia osób pozostających w ciągu dnia na Ursynowie z domów do sklepów, szkół i punktów usługowych.

Dzięki temu, że w weekendy częstotliwość jest niewiele niższa (co 12 minut zamiast co 10), linia 179 zachęca do korzystania z autobusu w wycieczce do parku czy na zakupy zamiast jechania samochodem.

Wydaje się, że powinno być więcej takich linii lokalnych, które uczyłyby, że można wyjść z domu i dostać się do celu bez samochodu, nawet jeżeli nie jedzie się do centrum (i to bez jechania przez centrum).



PRZEWÓZ ROWERU W POJAZDACH ZTM

LOKALIZACJA:

Zgłaszane rozwiązanie dotyczy całej Warszawy (środku transportu ZTM).

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Odwrotnie niż w przypadku przewozu rowerów w Kolejach Mazowieckich, zgłaszane rozwiązanie ma znaczenie przede wszystkim w podróżach po mieście. Poza relacjami rower+transport zbiorowy, zachęca ono do samodzielnych podróży rowerowych poprzez stworzenie możliwości kontynuowania podróży w przypadku poważniejszej awarii roweru. Fakt, że można z rowerem wsiąść do autobusu, tramwaju czy metra zdecydowanie zwiększa komfort psychiczny podróżującego i zmniejsza niektóre słabości roweru względem samochodu, jak np. brak ochrony przed złymi warunkami atmosferycznymi.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- uwzględniać potrzeby rowerzystów przy planowaniu wielopoziomowych węzłów przesiadkowych oraz przystanków dostępnych przez kładkę lub przejście podziemne: pochylnie prowadzące na przystanek ułatwią też podróż niepełnosprawnym i osobom z wózkami dziecięcymi, są one przy tym znacznie tańsze w eksploatacji od wind;
- wyposażyć autobusy w pasy do mocowania rowerów, na wzór pasów do mocowania wózków inwalidzkich;
- stosować w metrze bramki umożliwiające przeprowadzanie roweru.



UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEGO:

Rozwiązanie polega na możliwości przewożenia rowerów w granicach Warszawy za darmo w środkach transportu ZTM. Ułatwia to podróże łączone np.: do tramwaju/SKM/autobusu rowerem, od tramwaju/SKM/autobusu do celu rowerem, pomaga w sytuacjach awaryjnych (guma, połamane koło, kontuzja), podczas i po deszczu (szczególnie pomocne gdy nie ma się błotników).

Ogromnym plusem tego rozwiązania jest to, że nie trzeba się martwić, gdzie kupić bilet, gdy kioski są pozamykane ani pchać się do kierowcy co bywało bardzo uciążliwe, zarówno dla rowerzysty jak i innych pasażerów, w przeszłości.

Kolejnym plusem tego rozwiązania jest możliwość zostawienia roweru w przedziale towarowym na specjalnie do tego przeznaczonych hakach, znajdujących się na początku i końcu składu SKM lub w przypadku autobusów przegubowych/tramwajów naprzeciwko środkowego wejścia w miejscu przeznaczonym na wózki/miejsce dla inwalidów, o ile są one wolne.

Na koniec warto podkreślić, że przy wzrastającej liczbie autobusów/tramwajów niskopodłogowych/składów SKM, a także ścieżek rowerowych (choć znacznie wolniej niż by życzyli sobie tego rowerzyści) rozwiązanie to będzie coraz popularniejsze, szczególnie na krótkich fragmentach np.: by dojechać do ścieżek rowerowych, bez konieczności włączania się do ruchu kołowego na drogach.

KONTRAPAS ROWEROWY

LOKALIZACJA:

Zgłaszane rozwiązanie znajduje się na ulicach Obożnej i Dynasy.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Kontrapasy rowerowe są tanim rozwiązaniem ułatwiającym podróżę rowerzystom, czym zachęcają do korzystania z tego środka transportu, oraz zwiększającym bezpieczeństwo podróży samochodowych poprzez zmuszanie kierowców do większej ostrożności na ulicach jednokierunkowych. W przypadku ulic pozbawionych takiego spadku jak ta, na której funkcjonuje opisany w zgłoszeniu kontrapas, może też być stosowane dopuszczenie ruchu rowerowego pod prąd na zasadach ogólnych, bez wytyczania odrębnego pasa ruchu. Mamy nadzieję, że takie rozwiązania wzorem innych miast zaczną się w Warszawie rozpowszechniać.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIJ?

- wytyczyć kontrapasy lub dopuścić ruch rowerowy w obu kierunkach na zasadach ogólnych (bez wydzielenia odrębnego pasa ruchu, a jedynie poprzez dodanie tabliczki „nie dotyczy rowerów”) na ulicach jednokierunkowych;
- dopuścić ruch rowerowy w obu kierunkach również na ulicach z obustronnym parkowaniem – badania oraz praktyka zachodnich stolic (np. Berlina) wskazują, że jest to sprawdzone i bezpieczne rozwiązanie;
- podsumowując: masowo powielać dobre rozwiązanie. Berlin ma ok. 200 km kontrapasów, Warszawa - ok. 200 m.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Rozwiązanie polega na utworzeniu kontrapasa rowerowego na ulicach Obożnej i Dynasy, legalizującego zjazd od bocznej bramy Uniwersytetu Warszawskiego do Podskarpowej Ścieżki Rowerowej. Jest to pionierskie rozwiązanie w Warszawie zdecydowanie ułatwiające poruszanie się pomiędzy górnym a dolnym kampusem UW. Kontrapas ma bardzo dobrze dobraną szerokość – tak aby rowerzysta na prostej drodze zmieścił się na nim wygodnie, a na zakręcie miał zarezerwowane miejsce na wychylenie się i nieco łagodniejszy łuk, jeżeli się rozpędzi (bufor bezpieczeństwa). Kontrapas jest też bardzo dobrze oznakowany – zarówno farbą na jezdni, jak i znaki pionowe pozwalają i rowerzystom i kierowcom szybko i łatwo zorientować się o co chodzi i czego mają się spodziewać.

Lokalizacja tego pierwszego w Warszawie kontrapasa też ma niemałe znaczenie, ponieważ w okolicach kampusu Uniwersytetu Warszawskiego, a zwłaszcza na ulicy Obożnej i Browarnej, jest duży problem z parkowaniem samochodów i jest ich tam zawsze bardzo dużo. Dzięki kontrapasowi cykliści nie muszą znosić roweru po schodach, ani przeciskać się między gęsto zaparkowanymi samochodami. Bliskość Uniwersytetu zachęca do korzystania z rowerów studentów, co wyrabia u nich dobre nawyki na później. Większy ruch rowerowy w centrum miasta oznacza mniej zanieczyszczeń w postaci spalin oraz zdecydowanie mniej hałasu.



Kontrapas zwiększa także bezpieczeństwo rowerzystów, ponieważ powoduje, że kierowcy jadą uważniej ulicą jednokierunkową, bo muszą brać pod uwagę, że ktoś będzie jechał z naprzeciwka. Umożliwia także rowerzystom dobre i bezpieczne włączenie i wyłączenie się z ruchu.



Podsumowując, kontrapas rowerowy jest innowacyjnym rozwiązaniem na skalę warszawską i wydaje się, że mógłby być stosowany na większości ulic jednokierunkowych. Zwiększa szybkość, bezpieczeństwo i wygodę rowerzystów.

WŁĄCZENIE ŚCIEŻKI W JEZDNIĘ

LOKALIZACJA:

Ulica Puławska, wschodnia strona skrzyżowania z Olkuską, Warszawa.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Częstym problemem w Warszawie są ślepe zakończenia ścieżek rowerowych. Zgłaszane rozwiązanie pokazuje, że brak miejsca na dalszy ciąg ścieżki czy też brak planów jej kontynuacji nie musi oznaczać, że rowerzysta musi zsiadać z roweru i zastanawiać się, co robić dalej. Zamiast tego może płynnie włączyć się do ruchu w sposób przewidywalny i widoczny dla innych uczestników ruchu.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- skorygować obecnie ślepe zakończenia ścieżek;
- umieszczać takie rozwiązanie w wytycznych do projektów, na których wiadomo, że ścieżka nie będzie łączyć się z inną.



UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEGO:

Rozwiązanie polega na wykonaniu zjazdu z wydzielonej drogi rowerowej na jezdnię ulicy przeznaczonej do ruchu samochodowego.

Olbrzymim atutem opisywanego (i niespotykanego dotychczas w Warszawie) rozwiązania jest jego płynność. Moim zdaniem, na ową płynność przekładającą się w wymierny sposób na sprawność, komfort oraz co najważniejsze na bezpieczeństwo poruszania się za pomocą roweru, wpływają następujące czynniki:

- Po pierwsze wydzielona droga rowerowa „przechodzi” w jedną samochodową. W efekcie rowerzysta nie musi włączyć się do ruchu zjeżdżając wprost z chodnika na jezdnię, lecz kontynuuje jazdę, a to zmotoryzowani niejako włączają się do ruchu.

- Drugim ważnym czynnikiem jest wykonanie zjazdu za światłami sygnalizacji drogowej. Wydzielona za „zebrą” wysepka fizycznie oddziela jezdnię samochodową od fragmentu drogi rowerowej za światłami sygnalizacji (dobrze widoczne na fotografii 1). W efekcie użytkownicy aut nie mogą zajeżdżać drogi rowerzystom co zapewne byłoby nagminne wówczas, gdy zabrakłoby wysepki. Niezmiernie ważnym elementem tego rozwiązania jest również biały próg na przedłużeniu krawężni wysepki (fotografia 2), który fizycznie oddziela fragment drogi rowerowej od jezdni samochodowej, utrudniając kierowcom zajeżdżanie drogi rowerzystom i przez to istotnie wpływając na bezpieczeństwo tych drugich.

- Myślę ponadto, że sygnalizacja w pewnym stopniu „uspokaja” ruch. Dlatego włączenie się rowerzysty do ruchu jezdni samochodowej jest znacznie bardziej bezpieczne „za”, aniżeli „przed” sygnalizacją świetlną.

- I wreszcie ostatni czynnik – brak wysokiego krawężnika przy zjeździe. Każdy użytkownik roweru wie, że zmorą cyklistów są nierówności (na ścieżkach, jezdniach), które przy intensywnym ruchu samochodowym, hałasie i prędkości około 20 km/h mogą być przyczyną groźnej kraksy. Dlatego niezmiernie ważne jest unikanie wszelkiego rodzaju progów, krawężników i innych nierówności szczególnie w miejscach, w których rowerzysta wykonuje manewr włączania się do ruchu na jezdni samochodowej. Wtedy właśnie musi zachować wyjątkową ostrożność i dlatego należy zminimalizować te czynniki, które mogą rozpraszać jego uwagę, co w skrajnym przypadku może skutkować kraksą.

W podsumowaniu opisywane rozwiązanie można określić dwoma słowami: optymalne i bezpieczne.

BEZPIECZNE STOJAKI ROWEROWE

LOKALIZACJA:

Zgłaszane rozwiązanie znajduje się na ul. Podwale / Senatorska, ul. Rozbrat, ul. Nowogrodzka, ul. Lewartowskiego, Pomnik Syreny, ul. Podwale – pomnik Kilińskiego (dzielnica Warszawa Śródmieście).

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Aby zachęcać do podróży danym środkiem transportu, należy zadbać o wygodę podróżnego na każdym jej etapie. W przypadku podróży rowerowych częstym problemem w Warszawie jest brak miejsca do wygodnego i bezpiecznego przypięcia roweru. Zgłoszone rozwiązanie zasługuje na pochwałę nie tylko ze względu na konstrukcję stojaków, lecz również systemowe podejście polegające na zaopatrywaniu w stojaki od razu całego obszaru, a nie pojedynczych punktów.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- wdrażanie analogicznych rozwiązań w pozostałych dzielnicach (tak jak robi to Praga Południe);
- uzupełnienie ulic miejskich (podlegających ZDM) o bezpieczne stojaki rowerowe, w razie braku wolnej przestrzeni miejsce na trzy-cztery stojaki rowerowe można uzyskać kosztem pojedynczego miejsca dla samochodu.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Rozwiązanie polega na zainstalowaniu dobrze oznakowanych stojaków rowerowych na chodnikach w wyżej wymienionych miejscach. Tworzą one wyjątkowo wygodne parkingi rowerowe – znajdują się w bardzo dogodnych miejscach, jak na przykład w okolicy Placu Zamkowego, jednego z głównych celów turystyki w Warszawie, a także miejsca odpoczynku i spotkań mieszkańców stolicy. Zwłaszcza, że na Placu Zamkowym zakazany jest dalszy ruch rowerowy, a stojaki umożliwiają bezpieczne pozostawienie roweru bez opieki. Stojaki są też rozwiązaniem zwiększającym bezpieczeństwo pozostawionych rowerów, ponieważ można do nich przypiąć ramę roweru wraz z kołem, a nie tylko same koło (co ułatwiło sprawę złodziejowi, który może tylko odpiąć koło i zabrać całą resztę roweru). Właśnie takim ułatwieniem dla złodziei rowerów są stare stojaki, zwane powszechnie „wyrwikółkami”. Natomiast na nowych stojakach, które są trwale i solidnie przymocowane do podłoża, można rower oprzeć i przypiąć ramę wraz z kołem za pomocą kłódki szeklowej w kształcie litery „U” (tzw. U-lock), która jest w tej chwili najbardziej skutecznym zabezpieczeniem roweru przed kradzieżą. Nowe stojaki umożliwiają także przypięcie drugiego koła w razie potrzeby. Tak więc nowopowstałe stojaki rowerowe w Śródmieściu spełniają wszystkie podstawowe wymogi bezpieczeństwa, które powinny zadowolić stołecznych właścicieli rowerów. Co więcej, ich forma i kształt umożliwiają przypięcie każdego rodzaju roweru – nieważne, czy jest to rower górski, składak, czy z koszykiem na kierownicy. Dodatkowo stojaki mogą pełnić funkcję wygrozdzenia antysamochodowego, jak na przykład na ul. Podwale / Senatorska, uniemożliwiając samochodom wjazd na chodnik dla pieszych.

Nowe stojaki rowerowe stanowią też połączenie użyteczności publicznej z przestrzenią publiczną. Zresztą sama lokalizacja stojaków jest jednym z ich największych atutów. Poza wspomnianą okolicą Placu Zamkowego, jest to bliskość Urzędu Dzielnicy Śródmieście, wrotkowska Jutrzenka, Mostu Świętokrzyskiego czy banków (ul. Lewartowskiego). Są to miejsca użyteczności publicznej, a dzięki umieszczeniu w nich parkingów rowerowych promuje się i zwiększa ruch rowerowy w mieście. Z całą pewnością więcej osób w stolicy przesiądzie się z samochodu na rower, jeżeli będzie miało możliwość wygodnego, bezpiecznego i przede wszystkim bezpłatnego pozostawienia swojego środka transportu. Nie dotyczy to tylko osób pracujących w tych miejscach użyteczności publicznej, ale i ich interesantów. Co więcej, cała rodzina może się wybrać rowerami do centrum miasta, przypiąć je bezpiecznie do stojaków, a następnie udać się na Starówkę bądź na spacer do parku. Z kolei turyści mogą skorzystać z wypożyczalni rowerów i w ten sposób zwiedzać stolicę.

Podsumowując, umieszczanie nowych, solidnych stojaków rowerowych w kluczowych miejscach centrum Warszawy służy wzmocnieniu bezpieczeństwa i wygody cyklistów w stolicy, umożliwiając im wygodne i bezpieczne pozostawianie roweru w miejscu publicznym na odpowiedzialność właściciela. Jest to zdecydowanie bardzo dobra praktyka komunikacyjna, mogąca przyczynić się w dużym stopniu do zwiększenia ruchu rowerowego w Warszawie (a tym samym zmniejszenia natężenia ruchu samochodów w mieście).

Ważne jest, aby tę inicjatywę wspierać i doprowadzić do powstania jak największej ilości takich parkingów rowerowych w Warszawie, a w szczególności w jej centrum, gdzie natężony ruch samochodowy powoduje korki, a ilość miejsc parkingowych dla samochodów jest mocno ograniczona.



KŁADKA Z POCHYLNAMI

LOKALIZACJA:

Zgłaszane rozwiązanie to kładka pieszo-rowerowa, która znajduje się nad Trasą Armii Krajowej (Trasą Toruńską), w północno-wschodniej części Warszawy (na styku dzielnic Białołęka/Targówek).

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Bezkolizyjne skrzyżowania dróg rowerowych i samochodowych często znacząco utrudniają podróże rowerowe poprzez zmuszenie do wnoszenia roweru po schodach lub upychania go w windzie. Zgłaszane rozwiązanie pokazuje, że można pogodzić interesy niepełnosprawnych i rowerzystów w sposób wygodny dla obu stron i wpisujący się wizualnie w otoczenie.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIJ?

- zastępować windy pochylniami przy remontach istniejących kładek (przy okazji znacząco obniżając koszty eksploatacji);
- stosować analogiczne rozwiązanie w przypadku przejść podziemnych (np. na perony kolejowe);
- projektować bekolizyjne trasy drogowe w wykopach, tak by zminimalizować różnice wysokości, do których pokonywania zmuszani są niepełnosprawni.



UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEGO:

Zgłaszane rozwiązanie to kładka pieszo-rowerowa nad Trasą Toruńską. Znajduje się w odległości 650 metrów od skrzyżowania ulic Łabiszyńskiej oraz Toruńskiej (kierunek: Białystok). W znacznym stopniu poprawia wygodę i bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów, a także osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Kładka wykonana jest z gładkiej, antypoślizgowej nawierzchni, w całości wyłożona asfaltem. Z dwóch stron kładkę tworzą podjazdy dla rowerów oraz wózków inwalidzkich, a także schody dla pieszych. Podjazd dla rowerów oraz wózków inwalidzkich, na całej długości został oddzielony barierką, tworząc wąski „kanał” dla wózków inwalidzkich, co powoduje, że osoba poruszająca się na wózku, ma z obydwu stron barierkę w bliskiej odległości. Z kolei podjazd dla rowerów jest szeroki, co pozwala na swobodne minięcie się dwóch rowerzystów.

Kładka jest poprawnie oświetlona. Poprawia bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych, które przechodzą lub przejeżdżają na drugą stronę bardzo ruchliwej trasy. Pozwala na swobodne i bezpieczne przemieszczanie się z jednej strony Trasy Toruńskiej (gdzie znajduje się osiedle bloków mieszkalnych) na drugą (z osiedlem domów jednorodzinnych). W bezpośrednim sąsiedztwie brak jest podobnego rozwiązania. Kierując się w stronę Białegostoku, następnym wiaduktem, który umożliwia przedostanie się na drugą stronę Trasy Toruńskiej znajduje się w odległości 1600 metrów od omawianej kładki (ulica Głębocka). Powoduje to, że jej brak, wymuszałby pokonanie dodatkowych nawet 2250 metrów.

Poza tym, że jest bardzo funkcjonalna, jest również dobrze wykonana pod względem estetycznym, z odpowiednio dobraną kolorystyką.

Podsumowując, jest to bezpieczne i dogodne rozwiązanie dla pieszych, rowerzystów, a także osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

WYNIESIONE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH I PRZEJAZD ROWEROWY

LOKALIZACJA:

Rozwiązanie znajduje się na ulicy Karola Borsuka na Ursynowie, na wysokości placu Keresztes Fischera Ferenca.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Jest to rozwiązanie podobne do poprzedniego, zasługuje jednak na osobną wzmiankę ze względu na łatwość wykonania. Niewielkim kosztem równocześnie można nie tylko uspokoić ruch samochodowy i zmniejszyć ryzyko wypadków w najbardziej krytycznych miejscach (przecięcia tras pieszych, rowerowych i samochodowych) dzięki ostrożniejszej jeździe kierowców, lecz również uczynić podróże pieszych i rowerzystów szybszymi i wygodniejszymi. Póki co takie rozwiązanie jest w Warszawie wyjątkiem, należy jednak mieć nadzieję, że na coraz większej liczbie ulic lokalnych poza tradycyjnymi progami spowalniającymi będą się pojawiać również inne środki uspokojenia ruchu ułatwiające podróżowanie słabszym uczestnikom ruchu, tworząc dla nich spójne i czytelne ciągi komunikacyjne.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIJ?

- stosować wyniesione przejścia dla pieszych jako rozwiązanie domyślne w przypadku ulic lokalnych, zastępując w pełni przejścia obniżone do poziomu jezdni;
- na ulicach o dopuszczalnej prędkości 50 km/h, stosować wyniesione przejścia o szerszym przekroju (ok. 12m).

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Zgłoszenie dotyczy przejazdu dla rowerów i przejścia dla pieszych poprowadzonych po grzbiecie szerokiego progu spowalniającego.

Korzyści wynikające z zastosowania takiego rozwiązania są oczywiste: kierowcy muszą zwalniać przed przejechaniem przez przejście i przejazd, więc ryzyko wypadku jest o rząd wielkości mniejsze. Zresztą nawet gdyby coś się stało, jadący wolno samochód może wyrządzić dużo mniejsze

krzywdy niż rozpędzony. Jest to szczególnie istotne w tym miejscu, bo widoczność jest bardzo słaba. Po obu stronach rośnie bujna roślinność i wychodzący na przejście piesi i wyjeżdżający rowerzyści są widoczni tak naprawdę dopiero w ostatniej chwili.

Z drugiej strony, rozwiązanie to czyni podróże pieszych i rowerzystów łatwiejszymi i przyjemniejszymi, bo nie muszą oni zjeżdżać na jezdnię i wjeżdżać z powrotem na ścieżkę, nie trzeba się też martwić o krawężniki. Przez to że przejazd i przejście wykonane są z czerwonego materiału, czyli takiego samego jak ścieżka, kierowcy wiedzą, że to oni powinni ustępować pierwszeństwa, a nie wjeżdżać na przejazd niezależnie od tego, czy akurat zbliża się rowerzysta.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że na takim przejściu i przejeździe w zasadzie nie mogą powstawać kałuże, gdyż cała woda będzie spływała z wzniesienia. W związku z tym przed wdeptywaniem w kałuże i byciem ochlapanym wodą bryzającą spod kół chronieni są ci, którzy tego potrzebują.

Podsumowując, zgłaszane rozwiązanie czyni podróże rowerzystów i szybsze i bezpieczniejsze i przyjemniejsze.



KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE - WARSZAWSKI TROTUAR

LOKALIZACJA:

Krakowskie Przedmieście.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Aby zachęty do podróży niesamochodowych były skuteczne, podróże te powinny być w miarę możliwości nie tylko szybkie i bezpieczne ale i przyjemne. Z pewnością do chodzenia piechotą zachęca nie tylko szeroki chodnik, lecz również jego estetyczne wykonanie, duża ilość miejsc, na których można przysiąść oraz zadbana zieleń miejska. Entuzjazm jaki zakończenie remontu Krakowskiego Przedmieścia wzbudziło wśród prasy i Warszawiaków, dowodzi że zwięźanie ulic również może czynić podróże przyjemniejszymi.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIJ?

- ograniczać ruch samochodowy na pozostałych ulicach Śródmieścia i poszerzać chodniki, stosując wysokiej jakości materiały oraz atrakcyjne wzornictwo;
- tworzyć ulice atrakcyjne dla pieszych w pozostałych dzielnicach miasta;
- odbudowywać sieć tramwajową, umożliwiając na ulicach atrakcyjnych dla pieszych zlikwidowanie podziału na ulicę i chodnik na rzecz chodnika przeciętego torami.



UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEGO:

Rozwiązanie polega na zmianie charakteru jednej z najbardziej reprezentacyjnych ulic, Krakowskiego Przedmieścia, z ulicy o natężonym ruchu samochodowym w deptak z bardzo ograniczonym ruchem samochodowym.

Nowe Krakowskie Przedmieście jest przestrzenią odzyskaną przez pieszych i dla pieszych, a nie doczepką do ruchliwej jezdni opanowanej przez samochody. Zapewnią ją to nie tylko szersze chodniki, dostosowane do olbrzymiego natężenia ruchu pieszego w okolicy Uniwersytetu Warszawskiego i Akademii Sztuk Pięknych, ale także jego atrakcyjne i równe wykończenie.

Atutem zgłaszanego rozwiązania, choć nagminnie łamanym przez zmotoryzowanych, jest szczegółowe wyznaczenie miejsc parkingowych dla samochodów (przed Kościołem św. Krzyża), dzięki czemu nie trzeba się przeciskać pomiędzy nimi.

Wąska ulica zapewnia też możliwość bezpiecznego przechodzenia, również poza wyznaczonymi do tego przejściami, z jednej strony ulicy na drugą, zaś zlikwidowanie przejścia podziemnego pod jezdnią (znajdującego się w innym poziomie niż jezdnia) powoduje, że kierowcy powinni być świadomi, że mogą spotkać pieszych na ulicy.

Warto podkreślić liczne udogodnienia dla pieszych – ławki na których można usiąść i odpocząć przez chwilę lub zjeść coś w spokoju, liczne drzewa dające cień przed słońcem. Cieszy, że w tak reprezentacyjnym miejscu Warszawy znalazła się przestrzeń dla stojaków rowerowych (okolice pomnika Mikołaja Kopernika), choć wydaje się, że ich liczba i model jest jedynie kroplą w morzu potrzeb użytkowników tej przestrzeni publicznej.

Trzeba zaznaczyć, że zgłaszane rozwiązanie będzie doskonale skomunikowane z pozostałymi częściami miasta, dzięki dużej ilości linii autobusowych ZTM. Sprawia to, że ten punkt Warszawy stanie się doskonałym miejscem spotkań.

STREFA PIESZA (ULICE BEZ RUCHU SAMOCHODOWEGO)

LOKALIZACJA:

Chmielna, Nowy Świat (w weekendy), pasaż Wiecha.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Niezależnie od zastosowanych metod jego uspokojenia, ruch samochodowy zawsze będzie uciążliwy dla pieszych. Dlatego też potrzebne są wyodrębnione strefy wolne od samochodów, zarówno w centrum miasta jak i w lokalnych centrach dzielnicowych. Zachęcają one do podróży pieszych i rowerowych oraz przypominają o innych funkcjach przestrzeni miejskiej niż komunikacyjna (socjalnej, wypoczynkowej, estetycznej). Oczywiście nie wystarczy jedynie zamknięcie przestrzeni dla ruchu samochodowego – potrzebne jest też zapewnienie odpowiedniego poziomu estetycznego, dostępności sklepów i usług oraz miejsc, gdzie można po prostu posiedzieć. W ten sposób nie tylko zachęca się do podróży bez samochodów lecz również zmniejsza zapotrzebowanie na wyjazdy za miasto, by odpocząć od zgiełku.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIJ?

- ściślej egzekwować zakazy wjazdu i parkowania na deptakach;
- tworzyć strefy wolne od samochodów w pozostałych dzielnicach miasta;
- dbać o atrakcyjność estetyczną i funkcjonalną (miejsca do siedzenia, stojaki rowerowe) stref wolnych od samochodów.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Cieszę się, że w końcu nie muszę się przeciskać przez zgiełk Alei Jerozolimskich. Te opary od samochodowych spalin nie tylko niszczą moją cerę ale zanieczyszczają moje płuca w drodze do Empiku. Tam jest naprawdę nieprzyjemnie



A tymczasem wystarczy obejść to pasażem Wiecha. Po tamtej stronie jest dużo przyjemniej. Zwłaszcza po remoncie. Zrobiło się tam dużo więcej przestrzeni, jest czysto schludnie a nawet jest gdzie usiąść, zwłaszcza że teraz naprawdę mam ochotę tam przesiadywać. Pasaż jest połączony z Chmielną.



Bardzo lubię tą ulicę, podobnie jak wielu innych przechodniów, ponieważ jest ona zamknięta dla ruchu samochodowego (tzn. teoretycznie. Bo jednak czasami i tu zakradnie się jakiś zbytkany pan samochodzik, denerwując ulotkarzy:)).



Podobnie jak na Nowym Świecie w dni świąteczne i weekendy kiedy to Nowy Świat jest zamknięty dla ruchu samochodowego a ludzie tam przewijają się naprawdę wielu.



Jest to bardzo wygodne bo nie muszę myśleć o tym, że zaraz coś mnie przejedzie i mam dość dużo przestrzeni by móc wymijać innych przechodniów.

Przy okazji myślę, że jest to też ukłon w stronę wiecznie zwaśnionych stron jakimi są piesi i rowerzyści. Ta ostatnia grupa wiecznie poniewierana zarówno przez pieszych jak i kierowców w końcu w te dni ma problem z głową ponieważ mogą spokojnie i bezpiecznie przejechać jezdnią (no i w końcu nikt na nich nie wyklina:)). Co z całą pewnością zachęca ich do wybierania tego ekologicznego środka lokomocji jak i pieszych do chodzenia piechotą:). Uważam, że powinno być więcej (i częściej powinny być udostępniane) takich miejsc w Warszawie udostępnionych tylko dla pieszych i rowerzystów.

ZWĘŻENIE JEZDNI NA PRZEJŚCIU DLA PIESZYCH

LOKALIZACJA:

Zgłaszane rozwiązanie znajduje się na ulicy Górnośląskiej (dzielnica Warszawa Śródmieście).

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Zgłoszone rozwiązanie umożliwia znaczne zmniejszenie ryzyka wypadku poprzez nie tylko uspokojenie ruchu i poprawę widoczności, lecz również poprzez zmniejszenie obszaru, na którym może nastąpić kolizja.

Pewne wątpliwości estetyczne budzi wykonanie. Jednak jak udowodniono na ulicy Jasnej, możliwe są również bardziej spójne z otoczeniem sposoby wdrożenia w życie tego pomysłu.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIJ?

- zastępować zakreślane obszary jezdni (objęte zakazem wjazdu i zatrzymywanie się) szerszymi trawnikami i chodnikami;
- zwężać jezdnię do minimalnej szerokości na przejściach dla pieszych, minimalizując ryzyko wypadku.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Rozwiązanie polega na wprowadzeniu wyniesionego oznakowania przy przejściu dla pieszych na ulicy Górnośląskiej. Rozwiązanie to jest o wiele skuteczniejsze niż stosowane na szeroka skalę pola zamalowane białą farbą, które bardzo często nie powstrzymują kierowców przed parkowaniem na nich. Natomiast wyniesione oznakowanie uniemożliwia parkowanie przed przejściem dla pieszych, dzięki czemu jest dużo lepsza widoczność – zarówno pieszy może z większej odległości wypatrzeć samochód, jak i kierowca pieszego, co daje dużo więcej czasu na reakcję i uniknięcie problemów. Tym samym zostaje zwiększone bezpieczeństwo pieszego – kierowcy muszą jeździć ostrożniej, jeśli wiedzą, że mogą się spodziewać takich rozwiązań. Poprzez zwężenie jezdni w najbardziej kolizyjnym miejscu zmniejsza się czas przebywania pieszego na jezdni, a kierowca zmuszony jest zwolnić. Jednocześnie jest to świetny przykład pogodzenia interesów pieszych i kierowców, ponieważ jezdnia nie jest zwężona w całości, tylko w najbardziej niebezpiecznym miejscu, a zwiększona widoczność (dzięki uniemożliwieniu parkowania samochodów przed przejściem) służy zwiększeniu bezpieczeństwa i pieszych i kierowców.

Podsumowując, wyniesione oznakowania przy przejściach dla pieszych (zamiast tradycyjnej farby) są dobrą praktyką komunikacyjną, gdyż dzięki nim piesi mogą wygodniej i bezpieczniej przechodzić przez ulicę.

Zmniejsza się też niebezpieczeństwo wypadków, gdy z powodu ograniczonej widoczności kierowca nie zauważa pieszego wychodzącego zza zaparkowanych tuż przed przejściem samochodów.



WYNIESIONE TARCZE SKRZYŻOWAŃ

LOKALIZACJA:

Zgłaszane rozwiązanie znajduje się na ulicy Rumiankowej w dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Wyniesione tarcze skrzyżowań są jednym z podstawowych elementów uspokojenia ruchu na ulicach lokalnych, gdzie pozwalają nie tylko zwiększyć bezpieczeństwo, lecz również zaoszczędzić przestrzeń. Jak zostało słusznie zauważone w zgłoszeniu, na ulicy z wyniesionymi tarczami skrzyżowań można zrezygnować z wydzielonej ścieżki rowerowej, jako że prędkość rowerzystów i samochodów nie będzie się znacząco różniła. Ponadto piesi mogą przekraczać skrzyżowanie w jednym poziomie (bez schodzenia na jezdnię i wchodzenia z powrotem na chodnik), a kierowcy są zmuszeni do ostrożniejszej jazdy w miejscach potencjalnych kolizji. Warto aby wzorem innych miast także Warszawa częściej korzystała z tego rodzaju rozwiązań.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- stosować wyniesione tarcze jako jedno z domyślnych rozwiązań na skrzyżowaniach ulic lokalnych;
- wdrażać przy okazji remontu lub modernizacji skrzyżowań ulic lokalnych.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Rozwiązanie polega na zamianieniu całych skrzyżowań w progi spowalniające. Samochód wjeżdżający na skrzyżowanie musi przez to zwolnić. Wydaje się, że jest to lepsze rozwiązanie niż progi spowalniające tylko *przed* skrzyżowaniami, bo zmusza do zwolnienia w momencie, kiedy zderzenie z innym samochodem lub najechanie na pieszego jest najbardziej prawdopodobne, czyli na skrzyżowaniu. Jak wiadomo, przyczyną wypadków jest najczęściej nadmierna prędkość, a takie progi zmuszają do jej dostosowania do okoliczności.

Jest to szczególnie istotne, bo w okolicy mieszka i biega dużo dzieci, które powinny być szczególnie chronione, a najskuteczniejszą tego metodą jest właśnie spowolnienie samochodów, tak by kierowca miał czas na reakcję, jeżeli ktoś niespodziewanie wybiegnie na ulicę.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że wjazdy na progi są dosyć strome – gdyby były dużo łagodniejsze, kierowcom zapewne nie chcieliby się zwalniać, tylko szybko wjeżdżaliby na skrzyżowanie i stosowali prawo silniejszego, czyli zakładali, że pieszy musi zaczekać albo uskoczyć im z drogi.

Wydaje się, że ruch został na tyle uspokojony, że możliwe byłoby zrezygnowanie ze ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy (dzięki temu, że samochody nie jeżdżą dużo szybciej od rowerzystów), co jeszcze bardziej by ułatwiło podróże pieszym, udostępniając im szerszy chodnik.



ASFALTOWA ŚCIEŻKA ROWEROWA

LOKALIZACJA:

Ulica Marymoncka, Warszawa.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Fakt, że asfalt został doceniony jako wygodniejsza, tańsza i bezpieczniejsza nawierzchnia od kostki betonowej w Zarządzeniu Prezydenta Warszawy powoduje, że nie ma większej potrzeby do dalszego promowania tego rozwiązania. Należy mu się jednak wyróżnienie jako jedynemu zgłoszeniu napisanemu wierszem.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- dbać o przestrzeganie obowiązującego w Warszawie prawa nakazującego stosowanie nawierzchni asfaltowych;
- stopniowo modernizować istniejące ścieżki, wykonane z drogiej, niewygodnej i niebezpiecznej kostki bauma.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Posłuchaj koleżanko, posłuchaj kolego
rozwiązania komunikacyjnego.
Będę szczerą dzień bez rowera, jest dniem straconym
byle bezpiecznie spełnionym.
Nawierzchnie asfaltowe rzecz jasna
to dla opony roweru priorytet i basta.
Z taką praktyką się spotkałam
gdy po ul. Marymonckiej się przechadzałam.
Wiem z źródła książkowego :) ,że asfalt musi być
z koryta głębokiego ,podbudowa z kruszywa

grubości i na twarzy rowerzysty uśmiech zagości.
Asfalt droga koleżanko i kolego nie podda się,
gdy ktoś ukraść go chce,
jest trwalszy i gdy się po nim jedzie nie ma zagrożenia,
że kostka brukowa dotrze do twego podniebienia :).
Asfalt jest tańszy od kosteczki,
co ma znaczenie dla rządowej teczki :))),
Na tym kończę mój opisik mały i mam nadzieję,
że jeśli mi szczęście dopomoże,
to na swe ramię torbę płócienną założę.



NIEOFICJALNY PARKING TYPU BIKE & RIDE

LOKALIZACJA:

Pętla autobusowa Szczęśliwice.

UZASADNIENIE KAPITUŁY:

Na wyróżnienie zasługuje zgłoszenie bardzo wartościowej praktyki, czyli uprzejmości pracownika pętli autobusowej Szczęśliwice, która umożliwia przypinanie rowerów dojeżdżającym do pętli. Dzięki temu powstał nieoficjalny parking Bike&Ride, zachęcający do podróży autobusami i umożliwiający znacznie szybsze i wygodniejsze podróże od drzwi do drzwi. Wyróżnienie zamiast zakwalifikowania do drugiej tury wynika z tej prostej przyczyny, iż jest to rozwiązanie nieoficjalne, które na większą skalę powinno być zastępowane oficjalnymi parkingami Bike&Ride.

CO ZROBIĆ, ABY BYŁO JESZCZE LEPIEJ?

- budować zadaszone i dozorowane parkingi typu Bike&Ride przy węzłach komunikacji miejskiej - stacjach metra, pętlach tramwajowych i autobusowych.

UZASADNIENIE ZGŁASZAJĄCEJ:

Uprzejmość Pana Stanisława - lub rowerowy park&ride, dzięki któremu chętniej i wygodniej jeżdżę autobusem, niż samochodem:

Pracownik ZTM obsługujący pętlę autobusową, którego wprawdzie nie miałam okazji poznać osobiście, ale ze względu na należną mi sympatię nazywany w opowieściach Panem Stanisławem, grzecznie przyryka oko na przypinane tu i ówdzie rowery. A pojawiają się bezładnie, raz na którymś z przystanków, innym razem z tyłu pawilonu ZTM, czasem na dwie godziny, albo też na kilka dni gdy właściciel akurat postanowił wrócić inną trasą i nie po drodze mu było odebrać rower od razu.

Miałam przyjemność zamieszkać na jednym z osiedli w okolicy Parku Szczęśliwickiego - niby niedaleko do pętli autobusowej „Szczęśliwice”, ale jednak trzeba długie 15 minut dreptać matą, często zabłoconą uliczką. Szybko zrozumiałam dlaczego większość sąsiadów porusza się tylko samochodem - choć ich anielska cierpliwość do wyczekiwania w korkach w coraz bardziej zatłoczonej Warszawie wciąż trudno mi pojąć. Jednak już z pierwszymi ciepłymi marcowymi dniami odkryłam rozwiązanie tego problemu - trzyminutowa poranna przejażdżka na rowerze naszą matą uliczką przy ogródkach działkowych to najlepszy początek dnia! Wystarczy by nacieszyć się pędem świeżego powietrza, nie za długo by się zmęczyć czy zgrzać, w sam raz by rozsiąść się potem w autobusie z książką. A wszystko dzięki uprzejmości symbolicznego Pana Stanisława, która być może kiedyś osiągnie rozmiar małego parkingu rowerowego dla wygodnickich fanów autobusu? Na naszym osiedlu już zaroilo się od rowerów „dojazdowych”, oby tak dalej!

