

VWarszawska Inicjatywa Piesza



**Opinia do „Analizy organizacji i funkcjonowania
węzłów przesiadkowych na terenie m. st. Warszawy”
firmy WYG International**

Zielone Mazowsze, wrzesień 2011



*Projekt „VWarszawska Inicjatywa Piesza”
jest współfinansowany przez
Fundację im. Stefana Batorego*

Opinia do „Analizy funkcjonowania i organizacji węzłów przesiadkowych” firmy WYG International

Podsumowanie

Opracowanie „Analiza organizacji i funkcjonowania węzłów przesiadkowych” stanowi materiał dający dobry początek do dyskusji nt. funkcjonowania komunikacji miejskiej w Warszawie. Jest to pierwsze opracowanie, które w swoich założeniach stara się uwzględnić aspekt dojścia i przejścia pomiędzy przystankami, jako elementu komunikacji publicznej. Dotychczas zarządzanie komunikacją miejską w mieście sprowadzało się jedynie do uprzywilejowania ruchu pojazdów komunikacji publicznej. **Zielone Mazowsze jest przekonane, że wykonane opracowanie powinno być punktem wyjścia do uprzywilejowania klientów komunikacji publicznej, czyli pieszych w ruchu drogowym w mieście.** Niestety, opracowanie to, choć jest wykonane starannie w warstwie inwentaryzacyjnej, o tyle jest mało ambitne w zakresie przedstawionych rekomendacji. Zdając sobie sprawę z uwarunkowań wykonania tego opracowania, w szczególności z faktu, iż to cena odgrywała główną rolę przy wyborze wykonawcy, przedstawiamy swój głos w tej dyskusji, głos społeczny, głos użytkowników komunikacji miejskiej. Prosimy wziąć go pod uwagę - za darmo!

Głównie wnioski jakie nasuwają się po przestudiowaniu „Analizy... węzłów przesiadkowych” są następujące:

1. **Żaden z przeanalizowanych „węzłów przesiadkowych” nie jest de facto węzłem przesiadkowym**, a jedynie grupą luźno powiązanych ze sobą przystanków, pomiędzy którymi mogą poruszać się pasażerowie w celu zmiany środka transportu. Jakże są przesłanki wysunięcia tego wniosku:
 - a. Mediana odległości między przystankami komunikacji publicznej w większości analizowanych zespołach przystankowych mieści się w przedziale 150-200 metrów. Jeśli uświadomimy sobie, że Warszawa chwali się, iż 200 metrów jest to średnia odległość pomiędzy wszystkimi przystankami komunikacji miejskiej w śródmieściu, to stwierdzimy, że można by wziąć dowolną grupę sąsiadujących ze sobą przystanków i nazwać ją „węzłem przesiadkowym”, aby nim był. Trudno o bardziej życzeniowy sposób myślenia.
 - b. Wiele z przeanalizowanych węzłów przesiadkowych została zdefiniowana w sposób bardzo dyskusyjny, z uwzględnieniem wielu różnych zespołów przystankowych, w tym obejmując przystanki w jednym kierunku dla tych samych linii komunikacji publicznej (w jednym węźle środek transportu zatrzymuje się dwukrotnie).

2. **W większości z analizowanych „węzłów przesiadkowych” głównym uprzywilejowanym środkiem transportu jest... samochód osobowy.** Świadczą o tym następujące charakterystyki węzłów:
 - a. W obrębie większości węzłów występują miejsca parkingowe dla samochodów osobowych kolizyjnie względem potoków ruchu pasażerów i nie są to miejsca typu Parkuj i Jedź.
 - b. Rozwiązania bezkolizyjne nadają priorytet ruchu samochodowego nad pieszym, ze względu na fakt, iż korzystając z rozwiązania bezkolizyjnego to pasażer komunikacji miejskiej musi nadkładać drogi, np.: cofnąć się, zejść znacząco w bok w stosunku do preferowanego kierunku ruchu lub pokonać różnicę poziomów, nawet jeśli wszystkie lub większość przystanków w węzle położone są na jednym poziomie. Ruch samochodowy nadkładać drogi nie musi.
 - c. W obrębie większości węzłów przesiadkowych infrastruktura dla komunikacji samochodowej zajmuje znacznie więcej przestrzeni, niż infrastruktura dla komunikacji publicznej i pieszych. To właśnie rozwiązania dla ruchu samochodowego generują niepotrzebnie długie odległości dla pasażerów.
3. Rekomendacje w zakresie poprawy jakości „węzłów przesiadkowych” sprowadzają się do zmian kosmetycznych, podczas gdy **miejskie węzły przesiadkowe z prawdziwego zdarzenia należy dopiero stworzyć!**

Wnioski szczegółowe przedstawiliśmy w dalszej części opinii.

Uwagi dotyczące metodyki (kryteriów) oceny węzłów

1. Zaprezentowano szczegółowo i scharakteryzowano kryteria i standardy jako osobny materiał, który nie został wykorzystany podczas faktycznej inwentaryzacji węzłów do ich oceny. W efekcie opracowanie nie ma charakteru analizy, a jest jedynie opracowaniem metodyczno-inwentaryzacyjnym.
2. Dyskusyjne jest zastosowanie bezpieczeństwa osobistego, jako kryterium oceny węzła przesiadkowego. Wydaje się, że bardziej przydatną w tym zakresie kategorią jest stres doświadczany przez użytkownika. Przykładowo obecność służb mundurowych może być odbierana pozytywnie lub negatywnie przez użytkownika w zależności od funkcji jaką pełnią w węźle te służby (mogą pomagać, np.: informatorzy ZTM, ale mogą także karać, np.: policjanci przechodzących na czerwonym świetle). Jednocześnie kryterium „stres” pozwoliłoby uchwycić także inne aspekty funkcjonowania węzła, jak uciążliwość związana z hałasem, zanieczyszczeniem powietrza czy ciemnością w węźle, tzw.: stres środowiskowy.
3. Przejście dla pieszych ze światłami nie powinno być uznawane za punkt kolizji z ruchem pojazdów, ponieważ kolizja ta jest eliminowana przez sygnalizację świetlną (oczywiście są wyjątki związane np.: z funkcjonowaniem tzw.: „zielonych strzałek”)
4. Dostępność dla osób niepełnosprawnych należy oceniać w aspekcie funkcjonalności dostępnych rozwiązań. W szczególności jeśli w węźle dostępne są windy (w Warszawie rzadko) lub podnośniki (często), powinna być oceniana ich sprawność, a nie jedynie fakt występowania. Najkorzystniejszym rozwiązaniem dla niepełnosprawnych w węzłach, w których większość przystanków ulokowana jest na jednym poziomie, jest brak konieczności pokonywania różnicy poziomów.
5. Kryterium czytelności węzła jest skonstruowane zbyt prosto. Węzeł jest tym bardziej czytelny nie tylko wtedy, gdy z jednego przystanku widać jak najwięcej pozostałych przystanków w węźle, ale przede wszystkim wtedy, jeśli pasażer widząc przystanek, na który musi przejść, w trakcie przejścia nie musi tracić go z oczu, np.: aby cofnąć się lub znacząco zboczyć z drogi przejścia.
6. Brak w kryteriach oceny węzłów odniesienia do polityki transportowej miasta. W szczególności inaczej (surowiej) powinny być oceniane węzły w strefie I i II polityki transportowej, gdzie nadano przywileje dla komunikacji miejskiej, niż w strefie III.
7. Autorzy w kryteriach oceny odwołali się do kryterium odległości pomiędzy przystankami "30-60-90", a więc wydawało się, że zostaną poddane ocenie na podstawie tego kryterium podane w opracowaniu macierze odległości. Na tle tego kryterium macierze wypadają bardzo niekorzystnie na tyle, że żadnego z wymienionych punktów przesiadkowych nie można nazwać węzłem. Nasuwa się wniosek, że największe odległości są w przesiadkach na kolej oraz ... na autobus. Stacje i przystanki kolejowe powinny stanowić odrębną analizę ze względu na swoją specyfikę. Problemem w ich przypadku są tereny zamknięte i struktura własności.

Duże odległości pomiędzy przystankami autobusowymi wynikają z szerokości ulic. Marszałkowska, Połczyńska mają po 60 m. Do tego dochodzą zatoki i odpowiednio dalekie usytuowanie przystanków od przejść dla pieszych. Paradoksalnie do oddalenia przystanków od siebie przyczyniają się także wytyczne ZTM.

8. Kryteria Zarządu Transportu Miejskiego, które zostały przedstawione w opracowaniu zostały wybiórczo zastosowane w opracowaniu. Zabrakło przeanalizowania ich pod kątem spełnienia dobrych praktyk. Nie zostały między innymi wyszczególnione perony z zatokami autobusowymi. Wytyczne te i tak są kontrowersyjne, bo preferują zatoki autobusowe, od których w wielu krajach Unii Europejskiej się odchodzi, ponieważ zamiast udostępnić miejsce do oczekiwania pasażerom na chodniku, zabierają je pod powierzchnię zatoki.
9. Metodyka odnośnie integracji przestrzennej węzła zawiera kontrowersyjne stwierdzenie o zależności od liczby pasażerów przemieszczających się w danej relacji. Powoduje to całkowita dyskryminację osób niepełnosprawnych oraz uniemożliwia wykreowanie nowych przesiadek, a co za tym idzie na reorganizację układu komunikacyjnego (tj. dostosowaniem do potrzeb oraz uzasadnienia ekonomicznego połączeń). Pomimo tego nie zostały nawet w żadnym stopniu wykorzystane dane częstotliwości na przystankach w podziale na 15, 30 i 60 minut – nie ma odniesienia do w kontekście ponoszonych strat czasu w wyniku przemieszczania się
10. W analizie zostały niezwykle szczegółowo zinwentaryzowane miejsca parkingowe. Inaczej ocenione powinny być parkingi w strefie I i II polityki transportowej, a inaczej na terenach peryferyjnych w strefie III. W szczegółowym opisie kryteriów brak jest wskaźnika pozwalającego określić wpływ liczby miejsc parkingowych na jakość węzła. Priorytetem powinno być zapewnianie sprawnej przesiadki pomiędzy środkami transportu zbiorowego. Dopiero w dalszej części powinna być analizowana dostępność węzłów pod kątem transportu samochodowego. Główną rolę przesiadek z samochodów z strefie III mają pełnić parkingi „P&R”.
11. Po przeanalizowaniu poszczególnych zespołów nasuwa się problem niewystarczającego zapewnienia osobom o ograniczonej mobilności, także niepełnosprawnym sprawnego przemieszczania się pomiędzy peronami węzła. W zasadzie utarło się, że jedynym rozwiązaniem są podnośniki. Te jednak często się psują i odstrasza swą estetyką i stanem czystości. Paradoksalnie najłatwiej przemieszczać się można na peryferyjnych przystankach, które obecnie pełnią funkcję węzłów przesiadkowych. Tam bowiem nie istnieją przejścia bezkolizyjne. Oznacza to, by zapewnić sprawne funkcjonowanie węzła nie tylko pod kątem osób niepełnosprawnych, potrzebne są pochylnie. Takie rozwiązanie obecnie sprawdza się na kilku stacjach metra w Dzielnicy Ursynów czy stacji Rembertów. Tylko w przypadku braku odpowiedniej ilości miejsca oraz potrzeby pokonania różnicy poziomu mogłyby być stosowane ogólnodostępne widny (po kilka na jeden peron). W pozostałych przypadkach, bezwzględnie w strefie I muszą być stosowane przejścia w

poziomie terenu z sygnalizacją świetlną (bez przycisków), co jest zgodne z zapisami Strategii. W Warszawie żaden zespół przystankowy nie spełnia takich kryteriów.

12. Nie zostały uwzględnione plany modernizacyjne i remonty, a także nie podano informacji o planowanych inwestycjach tj. nowa trasa tramwajowa czy przebudowa ulicy. Pojawiają się tylko informacje dotyczące lokalizacji stacji II linii metra. Ma to o tyle znaczenie, że byłaby możliwość na etapie wdrożenia rekomendacji na etapie realizacji planowanych inwestycji.

Wnioski dotyczące inwentaryzacji „węzłów przesiadkowych”

1. Dobór węzłów przesiadkowych do oceny
 - a) Przeanalizowanych zostało 46 obecnie funkcjonujących zespołów przystankowych, które pełnią funkcję węzłów przesiadkowych w Warszawie. Obejmują one główne pętle autobusowe, ważniejsze przystanki kolejowe i miejsca krzyżowania się, zbiegania głównych ciągów komunikacyjnych. Zdecydowanie pozytywnym aspektem było ujęcie faktycznych miejsc przesiadek i ich inwentaryzacja, ponieważ „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy” i „Strategia Transportowa na lata 2007 – 2015 i lata następne” są niewystarczające w tym względzie. W obecnie obowiązujących dokumentach zostały wyznaczone jedynie następujące węzły: Dw. Wileński, PKP Stadion – Al. Zieleniecka, Dw. Wschodni, Metro Młociny, Metro Marymont, Dw. Gdański, Połczyńska P&R, Dw. Zachodni, Pl. Zawiszy, Dw. Centralny, Centrum, Rondo ONZ, Metro Świętokrzyska, Pl. Bankowy, Metro Politechnika, PKP Służewiec, Metro Wilanowska, Lotnisko Okęcie. Analiza opracowana przez WYG International nie uwzględnia jedynie Lotniska Okęcie, ze względu na mało występującą funkcję przesiadkową między środkami transportu zbiorowego. Dopiero oddanie stacji kolejowej wpłynie na wzrost przesiadek na tym węźle.
 - b) Dyskusyjne jest włączanie różnych zespołów przystankowych do „węzła przesiadkowego”, co powodują rozszerzanie się jego obszaru i odległości między przystankami. Ma to na celu rozszerzenie oferty przesiadkowej, ale odległości jakie musi pokonać pasażer zniechęcają do przesiadek, w związku z czym występują rzadko. Na przykład:
 - kontrowersyjne jest włączenie zespołu przystankowe „Połczyńska P&R” do węzła przesiadkowego „Ciepłownia Wola”, bowiem w Studium jedynie zespół przystankowy „Połczyńska P&R” został wyznaczony jako węzeł przesiadkowy i ma za zadanie pełnić funkcję przesiadkową jedynie pomiędzy komunikacją indywidualną i zbiorową.
 - dyskusyjne jest włączenie wszystkich przystanków zespołu „Pl. Wilsona” do analizy, gdzie występują podwójne przystanki dla większości linii autobusowych

- dyskusyjne jest zaliczenie do węzła „Rondo De Gaulle’a” zespołu przystankowego „DH Smyk” oraz „PKP Powiśle”, bowiem są one oddzielnymi zespołami przystankowymi i nie powinny być brane pod uwagę jako jeden węzeł
- dyskusyjne włączenie zespołu przystankowego „Armii Krajowej” do węzła „PKP Wesola”
- kontrowersyjne jest rozciąganie węzła „Metro Politechnika” od Al. Armii Ludowej aż do ul. Nowowiejskiej zwłaszcza, że istnieją tu różne zespoły przystankowe („DS Riviera” oraz „Metro Politechnika”).

Ten dylemat autorów tylko potwierdza to nasz główny wniosek z opracowania, że obecnie w Warszawie nie funkcjonują węzły przesiadkowe, a jedynie przypadkowe przystanki pomiędzy którymi pasażerowie muszą się przesiadać (nie zależnie od nazwy zespołu przystankowego).

2. Rekomendacje dla poszczególnych węzłów.

W tej części koreferatu zwrócono uwagę tylko na najbardziej rażące niedopatrzienia i niekonsekwencje wynikające z faktu, iż w trakcie inwentaryzacji nie zastosowano jednej spójnej metodologii oceny węzłów przesiadkowych, w szczególności opartej o założenia Strategii Transportowej miasta.

Węzeł „Bemowo Ratusz”

„Na daną chwilę nie ma wyraźnej potrzeby na stosowanie wysokokosztowych rozwiązań komunikacyjnych (kładki, przejścia podziemne). Jednak należy powrócić do tych koncepcji, kiedy węzeł Bemowo-Ratusz, ze względu na planowany przebieg II linii metra zyska mocno na znaczeniu”

Dzięki niemu układ przystanków znajdujący się w zespole "Bemowo-Ratusz" zyskał na możliwości dokonywania przesiadek. Nie mniej jednak węzeł nie spełnia zasad z kryteriów (30-60-90), bowiem odległości międzyperonowe są zbyt duże. Ma na to wpływ szerokość jezdni oraz oddalenie od przejść dla pieszych przystanków autobusowych. Zabrakło odniesienia do projektowanej linii tramwajowej w ul. Powstańców Śląskich.

Węzeł "Ciepłownia Wola"

Jak już wcześniej zostało to stwierdzone, dyskusyjne jest zaliczenie zespołu przystankowego "Połczyńska P&R" do jednego węzła z zespołem przystankowym "Ciepłownia Wola". W Studium jedynie zespół "Połczyńska P&R" został zaliczony jako węzeł przesiadkowy. Lepszą ofertę ma jednak zespół przy ul. Dźwigowej ze względu na możliwość przesiadki w linii 189 (przez krótki okres odjeżdżała także z zespołu "Połczyńska P&R") i nr 384.

Węzeł "Dw. Centralny"

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. W analizie tego węzła padło wiele kontrowersyjnych sformułowań.

„Przejścia między przystankami są w większości realizowane pod ziemią. Dzięki temu przejścia dla pieszych występują sporadycznie. Pozwoliło to na skrócenie czasu dojeżdżania.”

Przejście podziemne nie musi skracać czasu dojeżdżania, bo jeden schodek to ekwiwalent 3 metrów przejścia w poziomie, a konieczność zejścia do podziemi często wymaga cofnięcia się lub zbiegnięcia z preferowanego kierunku ruchu, a także straty czasu na orientację pod ziemią (studiowanie map, znaków informacyjnych), co nie jest naturalną sytuacją dla człowieka. Za mało rekomendacji poprawy funkcjonowania przesiadek zwłaszcza że odległości między peronami w węźle wahają się od 25 m do 828 m.

„Brak wind i pochylni dla osób niepełnosprawnych, umożliwiających komunikację między poziomami węzła.”

Zabrakło rozwiązania problemu osób o ograniczonej mobilności. Nie została uwzględniona specyfika pasażerów korzystających z węzła. W krajach Europy Zachodniej osoby z walizką uznaje się za osobę o ograniczonej mobilności. W związku z tym węzeł ten powinien być potraktowany szczególnie i priorytetowo, a więc zaprojektowany od podstaw.

Węzeł "Stadion"

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. Brak odniesienia się do modernizacji linii tramwajowej i zmiany lokalizacji przystanku.

„Budowa przejścia podziemnego lub kładki dla pieszych.”

To kontrowersyjne stwierdzenie, gdyż pogorszą się przesiadki ze względu na różnicę poziomów między peronami kolejowymi oraz peronami budowanej stacji metra.

Przystanek „Dw. Wileński”

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I

„Ze względu na jednopoziomowy charakter analizowanego węzła przesiadkowego odległości standardowe i dla osób o obniżonej sprawności ruchowej są takie same.”

Jest to stwierdzenie nieprawdziwe przejście, ponieważ pod ul. Targową jest przejście podziemne i jest to jedyne dojście do peronów tramwajowych. Przejście to jest trudno dostępne dla niepełnosprawnych, ale w godzinach szczytu jego przepustowość jest także zbyt niska dla w pełni sprawnych pasażerów.

„Skrzyżowanie nie jest gotowe na przyjęcie tak dużej liczby pojazdów jak obecnie w godzinach szczytu. Sytuacja ta zmieni się po wybudowaniu stacji metra wraz z przejściami podziemnymi.”

Jest to stwierdzenie nie tylko kontrowersyjne, ale i sprzeczne ze Strategią Transportową miasta.

„Z powodu niedostatecznej przepustowości skrzyżowania przebudowa całego węzła na skrzyżowanie wielopoziomowe (ze względu na gęstą zabudowę raczej wykonanie tunelu niż estakady).”

Ten wniosek jest niezgodny ze Strategią Transportową miasta i planami na przyszłość. Pozostaje otwartą kwestią czy w tym przypadku dąży się do usprawnienia komunikacji kołowej indywidualnej, czy komunikacji publicznej.

Węzeł „Dw. Wschodni”

„Zintegrowanie pętli poprzez przeniesieniu pętli autobusowej z ul. Lubelskiej na ul. Kijowską.”

Powinno być odwrotnie, bo od Lubelskiej jest kolej podmiejską, która powinna wymagać mniejszego pokonywania drogi. Cały węzeł tak naprawdę powinien zostać zaprojektowany od podstaw pod peronami kolejowymi.

Węzeł „Dw. Zachodni”

Brak rekomendacji dla poprawy przesiadek, powinna być większa integracja. Dyskusyjne wydaje się włączenie zespołu „Rondo Zesłańców Syberyjskich” do węzła. Zabrakło wniosków odnośnie całego zespołu PKP Wola. W zasadzie węzeł powinien być zaprojektowany od podstaw, łącznie z całym układem torowym dla linii kolejowych. BPRW przeprowadziło analizę 5 wariantów rozwiązania tego węzła przebiegu linii tramwajowej z rekomendacją dla wariantu z przystankiem pod peronami Dw. Zachodniego i przystanku PKP Wola.

Przystanek „Centrum”

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I.

Obecnie niewystarczające są podnośniki do przejścia podziemnego.

Węzeł „Dw. Gdański”

Węzeł jest przykładem jak nie powinno się projektować węzłów przesiadkowych. W opracowaniu jest pominięta kwestia wykonanej przebudowy w 2010 r, która całkowicie pomijała aspekt komunikacji pieszej pomiędzy przystankami komunikacji miejskiej.

Węzeł „Metro Marymont”

Jedynym zaleceniem wysokokosztowym jest wprowadzenie rozwiązań systemu TTA (wymaga dodatkowych analiz).

Przystanki tramwajowe są najdalej oddalone od stacji metra. Proponowanie wspólnego pasa autobusowo tramwajowego pogorszy funkcjonowanie przesiadek z autobusów do metra.

„Poza wręcz „kosmetycznymi” zastrzeżeniami wymienionymi wyżej w punktach 1-3, trudno jest dopatrzeć się w analizowanym węźle jakichś niedogodności.”

Trudno jest zgodzić się z tą tezą, ponieważ drogi dojścia są zbyt długie. Węzeł został źle zaprojektowany kilka lat temu. Dla kilkuset korzystających z parkingu Park&Ride stworzono lepsze warunki przesiadki, niż dla kilku tysięcy osób przesiadających się do komunikacji miejskiej.

Przystanek „Pl. Wilsona”

W zasadzie dyskusyjne jest włączenie przystanków po południowej stronie placu w zakres węzła. Wszystkie linie z tamtych przystanków zatrzymują się bliżej stacji metra i północnych wlotów na plac na zasadzie podwójnych przystanków.

Przystanek „Pole Mokotowskie”

Brak rekomendacji dla ułatwiania przesiadek. Główna wada to brak dostępności dla niepełnosprawnych do peronów tramwajowych.

Przystanek „Metro Politechnika”

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. Węzeł tak naprawdę składa się z dwóch prostopadłych układów komunikacyjnych. (Waryńskiego – Trasa Łazienkowska oraz Waryńskiego - Nowowiejska).

Przystanek „Pl. Bankowy – Metro Ratusz-Arsenał

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I.

„Węzeł składa się z dwóch podwęzłów: Metra Ratusz Arsenał oraz Placu Bankowego”

To zdanie najlepiej świadczy o jakości węzła i projektu sprzed 10 lat. Brak rekomendacji dla poprawy przesiadek na Trasę WZ.

Przystanek „Metro Służew”

Jest to jeden z lepiej zorganizowanych węzłów przesiadkowych przy stacji metra. Przystanki autobusowe znajdują się tuż przy samych wyjściach.

Przystanek „Metro Wilanowska”

W wielu innych węzłach brano pod uwagę sąsiednie zespoły przystankowe do analizy. Podkreślenia wymaga fakt, że zespół „Domaniewska” jest głównym punktem przesiadki do stacji metra Wilanowska. Korzystają z niego autobusy przelotowe (210, 174),

Przystanek „Rondo de Gaulle’a – Foksal”

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. Brak rekomendacji dla przesunięcia przystanku Muzeum Narodowe, chociaż we wniosku jest stwierdzenie, że jest zbyt daleko skrzyżowania. Zielone Mazowsze od czterech lat dąży do zrealizowania tego postulatu, który jest popierany także przez miejskich urzędników. Z „różnych” przyczyn do dziś nie została podjęta decyzja.

Sprawą dyskusyjną pozostaje włączenie zespołu przystankowego „PKP Powiśle” oraz DH Smyk.

Węzeł „Okęcie”

„Budowa podziemnego przejścia dla pieszych.”

Budowa przejść podziemnych nie powinna odbywać się kosztem przejść naziemnych, choć sama zasadność przejść podziemnych jest wątpliwa. Główne potoki przesiadkowe odbywają się pomiędzy komunikacją tramwajową a autobusową z małym ruchem pieszych poza węzłem.

Przystanek „Okopowa”

„Przesunięcie całego przystanku o kilka metrów od skrzyżowania aby zmieścił się między słupami oświetleniowymi.”

Przed wszystkim należy się kierować interesem pasażera.

„Budowa podziemnego przejścia dla pieszych.”

Są to kontrowersyjne wnioski, ponieważ utrudni się poruszanie po węzle. Jeden schodek to ekwiwalent 3 metrów drogi w poziomie.

Węzeł „Os. Górczewska”

„Ewentualne zastosowanie kładek czy przejść podziemnych należy rozpatrywać, mając na uwadze, że w tym miejscu powstanie jedna ze stacji II linii metra.”

W zasadzie większość przesiadek odbywa się w ramach pętli autobusowych. Obecnie istnieją przejścia w poziomie przy ul. Lazurkowej. Proponowane inwestycje nie wydają się konieczne, zwłaszcza, że II linia metra w tym rejonie to odległa przyszłość.

Przystanek „PKP Gocławek”

„Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że większość pasażerów korzysta ze stacji kolejowej PKP Gocławek jako miejsca docelowego podróży. Niewielka liczba pasażerów przesiada się w tym miejscu na inny środek transportu.

Rozległość węzła, niewielka liczba elementów składowych (przystanki, parkingi, ciągi piesze) oraz brak jakiegokolwiek informacji sprawiają, że węzeł jest niejasny dla osób na co dzień nie korzystających

z niego, bez wcześniejszego skorzystania z informacji znajdujących się w Internecie.”

Argumenty te świadczą, że potencjał tego przystanku jest niewykorzystany i obecnie nie funkcjonuje on jako węzeł przesiadkowy. Słusznie zostało zasugerowane przeniesienie peronów kolejowych.

Przystanek „Pl. Unii Lubelskiej” – „Rakowiecka”

Grupa przystanków tych dwóch zespołów przystankowych w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. Największą wadą węzła jest duża odległość od przystanków do przejść dla pieszych przez ciąg ul. Puławska – Waryńskiego, przez co węzeł staje się nieatrakcyjny.

Przystanek „Pl. Narutowicza”

„W ramach poprawy komfortu korzystania z węzła Plac Narutowicza, zaproponowano jedno rozwiązanie, które wiąże się jednak z poniesieniem znacznych kosztów inwestycyjnych. W ramach tej inwestycji proponuje się przebudowę układu torów tramwajowych we wschodniej części placu, w efekcie której zlikwidowany zostałby jeden z pięciu istniejących w tym miejscu peronów (4 są na co dzień niewykorzystywane). Warunkiem koniecznym jest zgoda ZTM na rezygnację z jednego przystanku. Celem takiej zmiany byłoby uzyskanie 4-5 m przestrzeni, którą można by wykorzystać na poszerzenie przystanku tramwajowego Plac Narutowicza 09 (jedyne używanego). Umożliwiłoby to postawienie na przystanku wiaty oraz znacząco poprawiło komfort dużej liczby pasażerów czekających w tym miejscu na tramwaj.”

Zabrakło rozwiązania problemu oddalonego względem innych przystanku „Plac Narutowicza 01”.

Przystanek „Pl. Zawiszy”

Ze względu na znaczny ruch na węźle, zwłaszcza w kierunku wschód-zachód, dobrym rozwiązaniem byłaby budowa estakady łączącej Al. Jerozolimskie z ul. Grójecką.

To dość dyskusyjne stwierdzenie. Poprawi ona głównie ruch komunikacji indywidualnej i jest niezgodna z polityką transportową dla strefy I. Grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej

Przystanek „Rondo ONZ”

Rekomendacje są niewystarczające. Co najmniej zabrakło wniosków o przesunięciu przystanków autobusowych jak najbliżej ronda.

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. Rekomendacje są niewystarczające. Co najmniej zabrakło wniosków o przesunięciu przystanków autobusowych jak najbliżej ronda (samo funkcjonowanie jego jest mocno dyskusyjne zwłaszcza w kontekście zapisów Strategii i Studium).

Przystanek „Rondo Starzyńskiego”

"Sugeruje się stworzenie dogodniejszej drogi dostępu do przystanku PKP ZOO dla osób niepełnosprawnych ruchowo.

Należy rozważyć umieszczenie chodnika dla pieszych wzdłuż ścieżki rowerowej, wykorzystywanej jako droga alternatywna.

Proponuje się wprowadzenie rozwiązań systemu TTA (wymaga dodatkowych analiz)."

Te rekomendacje są bardzo trafne. Problemem dalej położonych przystanków autobusowych w ul. Jagiellońskiej rozwiązałby pas autobusowo-tramwajowych).

Przystanek „Wiatraczna”

Jeden z najgorzej funkcjonujących węzłów przesiadkowych. Mediana odległości dla wszystkich przystanków w węźle wynosi 292 m.

Przesunięcie przystanków Wiatraczna 14 i 16 bliżej węzła komunikacyjnego.

Utworzenie przejścia dla pieszych przez Rondo Wiatraczna – z pętli tramwajowej w stronę przeciwną niż Uniwersam Grochów, skąd na razie piesi nie mogą przejść do pętli nie okrążając ronda.

Rekomendacje te poprawią w pewnym stopniu funkcjonowanie węzła. Nie mniej jednak nie rozwiążą problemu pokonywania gigantycznych jak na warunki odległości

między peronowych w danych węźle. (np. 444 m między „Wiatraczna 5” i „Wiatraczna 13” oraz „Wiatraczna 5 i Wiatraczna 17”)

Przebudowa skrzyżowania dróg pieszych i aut na wielopoziomowe. Budowa przejścia podziemnego lub kładki dla pieszych.

Wprowadzenie sygnalizacji świetlej.

Powyższe inwestycje poprawią głównie ruch komunikacji indywidualnej, nie usprawnią funkcjonowania węzła, a wręcz przeciwnie – kładki dla pieszych jeszcze bardziej skomplikują. Węzeł, dziś dość skomplikowany stanie się bardziej nieczytelny, nieprzejrzysty, mało bezpieczny.

Przystanek „Rondo Żaba”

Jeden z lepiej funkcjonujących zespołów przystankowych. Zabrakło jedynie rekomendacji o przesunięciu przystanków autobusowych bliżej ronda (tuż przy przejściach dla pieszych). Mediana odległości dla przesiadek autobusowych wynosi 170,5 m, dla przesiadek dla wszystkich środków transportu 143 m.

Przystanek „Pl. Zamkowy – Stare Miasto”

„Należy usprawnić poruszanie się pieszych wzdłuż ulicy Krakowskie Przedmieście poprzez ograniczenie liczby bądź przesunięcie donic z kwiatami oraz ograniczenie powierzchni zajmowanej przez ogródki kawiarniane.”

„W celu poprawy wygody korzystania z węzła przesiadkowego należy zwiększyć liczbę miejsc parkingowych.”

Analizowana grupa przystanków w horyzoncie realizacji Strategii Transportowej miasta wymaga radykalnej przebudowy w celu utworzenia węzła przesiadkowego i uprzywilejowania ruchu pasażerów komunikacji miejskiej, nad ruchem samochodowym zgodnie z założeniami dla strefy I. Teren ten znajduje się w obszarze „Pomnika Historii”. Proponowanie więc w najważniejszym dla Warszawy miejscu zwiększenie liczby miejsc parkingowych jest co najmniej niezgodne ze Strategią Transportową. Węzeł ten w ostatnich latach uległ gruntownej przebudowie, w którym funkcjonowanie przesiadek uległo pogorszeniu (przesunięcie przystanku na Krakowskim Przedmieściu). Zabrakło rekomendacji dla zintegrowania przystanków na ul. Krakowskie Przedmieście (opcjonalnie w ul. Miodowej), gdzie te przesiadki faktycznie występują (układ rusztowy) po likwidacji bezpośrednich połączeń (dawnej linii nr 160 i 192).

Przystanek „Żerań FSO”

„Przywrócenie do stanu używalności przejścia podziemnego biegnącego w poprzek ulicy Modlińskiej (estetycznie wykończone będzie szybszym sposobem przejścia na drugą stronę ulicy, zwłaszcza, że zmiana świateł trwa 1 min. i 5 s).”

Przejście podziemne w tym miejscu będzie wykorzystywane w sposób nie zapewniający tam ciągłego bezpieczeństwa i stanu czystości (mała liczba przechodniów). Przejście naziemne może cały czas funkcjonować ze względu na występującą sygnalizację świetlną dla autobusów wyjeżdżających z pętli.

W wielu przypadkach zarekomendowano rozwiązania mające na celu tak naprawdę poprawę ruchu samochodowego, a nie poprawę komunikacji pieszej w obrębie węzła.

Warto jednak stwierdzić, że przy mniejszych zespołach przystankowych występuje lepsza charakterystyka i opis. Jest także więcej rekomendacji pozwalających poprawę bezpieczeństwa i funkcjonowania poprzez bardzo drobne korekty (niskokosztowych). Przy ważniejszych przystankach skupiono się na dużych problemach, ale w większości bez ich rozwiązania (zwłaszcza jeśli chodzi o długość drogi pokonywanej przy przesiadce i przy różnicy poziomów) lub poprawieniu warunków komunikacji samochodowej.

W przyszłości funkcja niektórych węzłów będzie malała. Wiąże się to z oddawaniem nowych do użytku nowych zespołów przesiadkowych. Ma to znaczenie zwłaszcza dla rekomendacji wysokokosztowych.

Wojciech Szymalski, Patryk Bielecki