

Za, a nawet przeciw

Wpływ działań władz na zachowania komunikacyjne mieszkańców

dr Maciej Sulmicki
Zielone Mazowsze, KDS ds. Transportu



Skąd się biorą korki...

- ❑ Zatory na drogach są efektem nadwyżki liczby chętnych do odbycia podróży samochodem nad pojemnością infrastruktury.
- ❑ Samochód jest atrakcyjnym środkiem transportu ze względu na swobodę wyboru pory i trasy podróży, przez co nie potrzeba specjalnych zachęt, aby liczba chętnych do podróżowania samochodami była wyższa niż pojemność systemu drogowego miasta.





...i jak im zapobiec?

- ❑ W dużej aglomeracji popyt na podróże samochodowe zawsze będzie przewyższał podaż infrastruktury drogowej.
- ❑ Można jednak zapobiec staniu w korkach przez duże liczby osób.
- ❑ W tym celu trzeba z jednej strony zapewnić warunki zachęcające do korzystania z bardziej efektywnych środków transportu...
- ❑ ...a z drugiej, unikać rozwiązań zachęcających do jazdy samochodem.





...i jak im zapobiec?

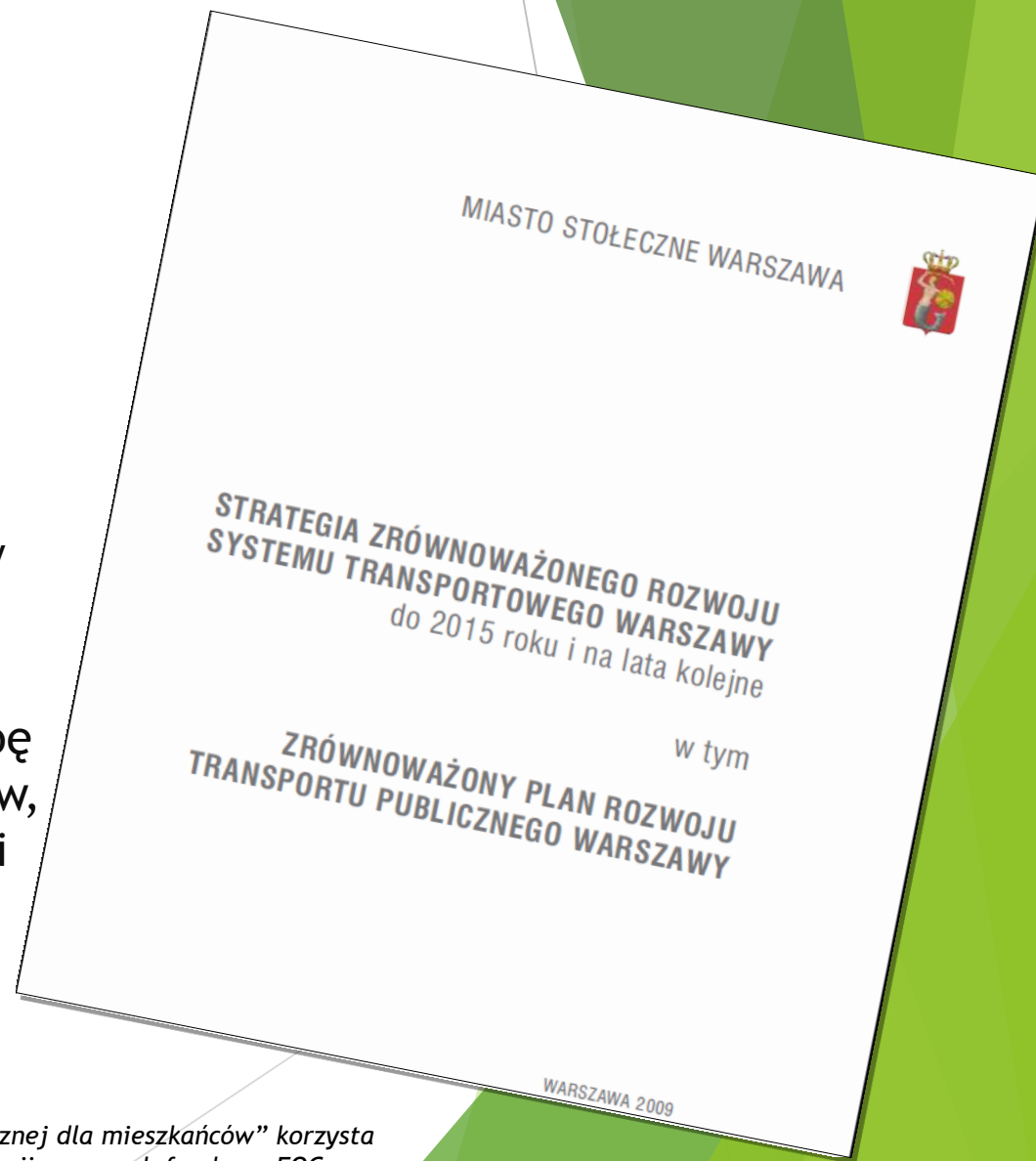
- ❑ Klucz do sukcesu: spójna i konsekwentna polityka transportowa, uwzględniająca potrzebę wpływania na zachowania komunikacyjne.





Miasto jest za...

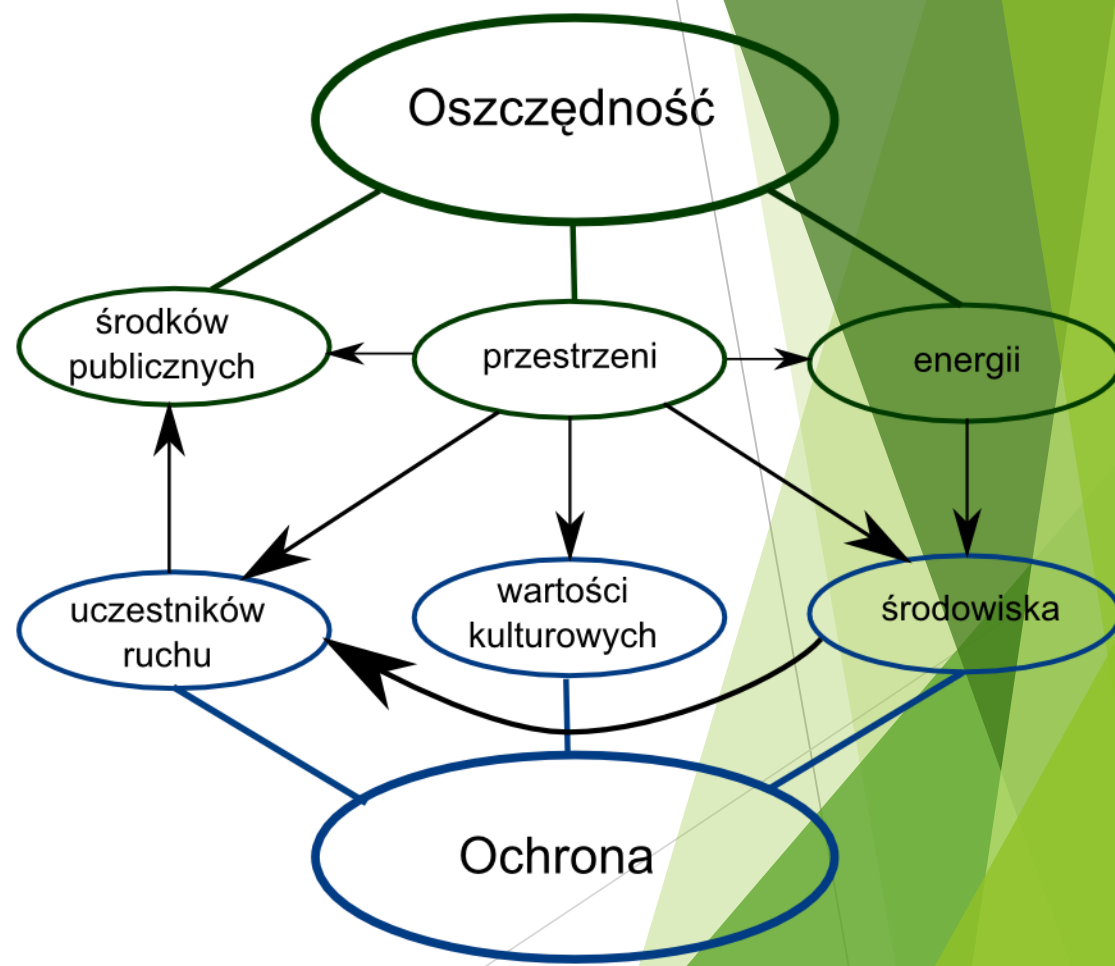
- ❑ Klucz do sukcesu: spójna i konsekwentna polityka transportowa, uwzględniająca:
 - ❑ konkurencyjność transportu zbiorowego względem samochodowego,
 - ❑ atrakcyjne warunki całej podróży (od wyjścia ze źródła do dojścia do celu),
 - ❑ możliwość wyboru różnych środków transportu,
 - ❑ minimalizację podróży samochodowych (czyli przyczyny zatorów).
- ❑ Wszystkie te kwestie zostały dostrzeżone w polityce transportowej miasta, która zwraca uwagę na potrzebę wpływania na zachowania komunikacyjne mieszkańców, tak by zapewnić warunki sprawnego przemieszczania i równocześnie ograniczyć negatywny wpływ na środowisko i warunki życia.



Miasto jest za...

Wszystkie te kwestie zostały dostrzeżone w polityce transportowej miasta, która przewiduje:

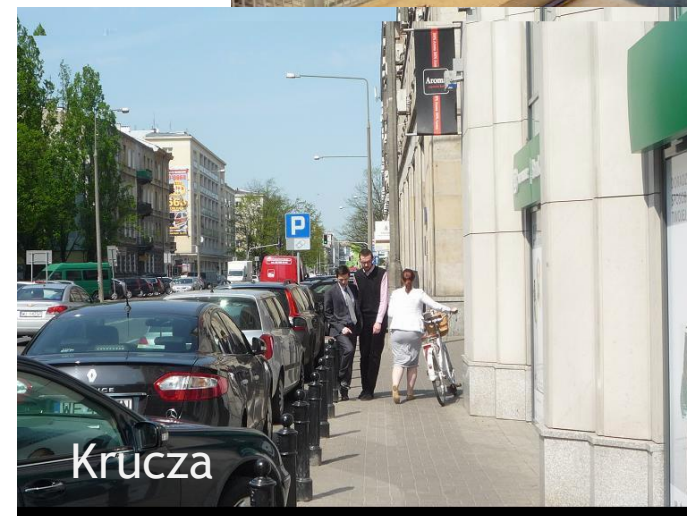
- ❑ ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko poprzez ograniczenie energochłonności i emisji spalin,
- ❑ oszczędność terenów miejskich dzięki mniejszemu zapotrzebowaniu na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów,
- ❑ oszczędność środków poprzez ograniczenie wydatków na inwestycje „samochodowe” (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów),
- ❑ poprawę bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie liczby ofiar i wypadków drogowych,
- ❑ lepszą ochronę wartości naturalnych i kulturowych.





...a nawet przeciw

- ❑ W przypadku konfliktu interesów, pierwszeństwo jest prawie zawsze przyznawane udogodnieniom dla samochodów.
- ❑ Faworyzowane są szerokie pasy ruchu, zachęcające do szybkiej jazdy (>50 km/h).
- ❑ Stosowane są półtorametrowe chodniki, adekwatne do miejsc, gdzie sporadycznie pojawiają się pojedynczy piesi.
- ❑ Podnoszone są ceny biletów przy braku działań na rzecz podniesienia stawek za parkowanie, również tych zależnych od władz miasta (roczny abonament za parkowanie dla zameldowanych w SPPN kosztuje tyle, co dwa bilety *dzienne*).



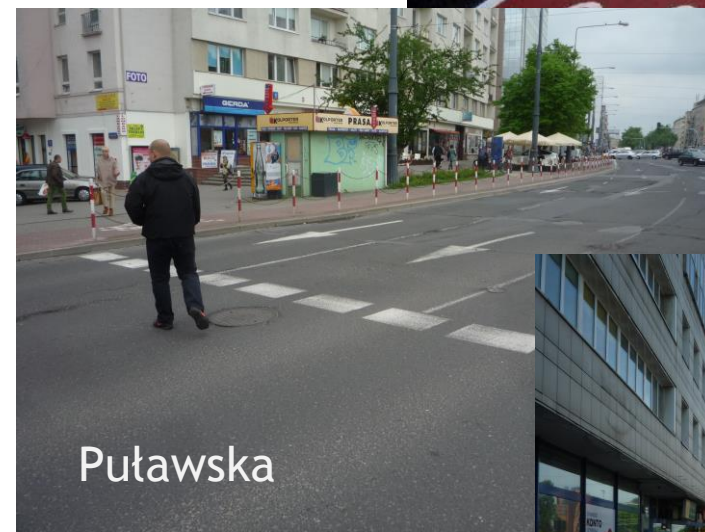


...a nawet przeciw

- ❑ Choć widoczna jest poprawa w zakresie oferty komunikacji zbiorowej i rozbudowa infrastruktury rowerowej, równocześnie realizowane są inwestycje zachęcające do dojazdów samochodem.
- ❑ Poszerzanie koncentrycznych dróg prowadzących do Śródmieścia osłabia funkcję tras obwodowych i generuje korki: każdy trasa „wylotowa” jest też trasą wlotową.
- ❑ Wciąż marnowane są okazje na poprawę warunków ruchu niezmotoryzowanych i transportu zbiorowego przy okazji remontów i modernizacji...
- ❑ ...za to realizowane są inwestycje służące pogorszeniu warunków ruchu przyjaznych dla miasta sposobów przemieszczania się.



VELOSTRADA



Puławska



pl. Zawiszy



Za, a nawet przeciw

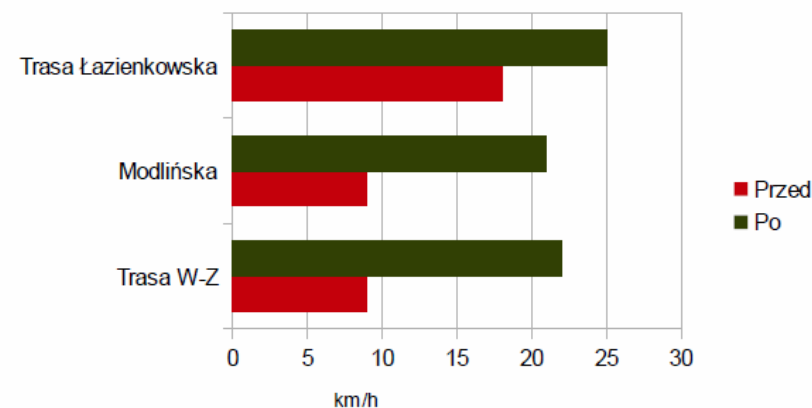
- ❑ Zaburzenie dysocjacyjne tożsamości (rozdwojenie jaźni) - zaburzenie dysocjacyjne, polegające na występowaniu przynajmniej dwóch osobowości u jednej osoby. Zazwyczaj poszczególne osobowości nie wiedzą o istnieniu pozostałych. *[Klasyfikacja zaburzeń psychicznych]*
- ❑ Równocześnie realizowane są działania mające skłonić do wyboru przyjaznych dla miasta środków transportu i zachęcające do jazdy samochodem: Świętokrzyska i Prosta, pasy dla autobusów w Al. Jerozolimskich i ustawienia sygnalizacji dyskryminujące pieszych i tramwaje, budowa metra i likwidacja przejść dla pieszych



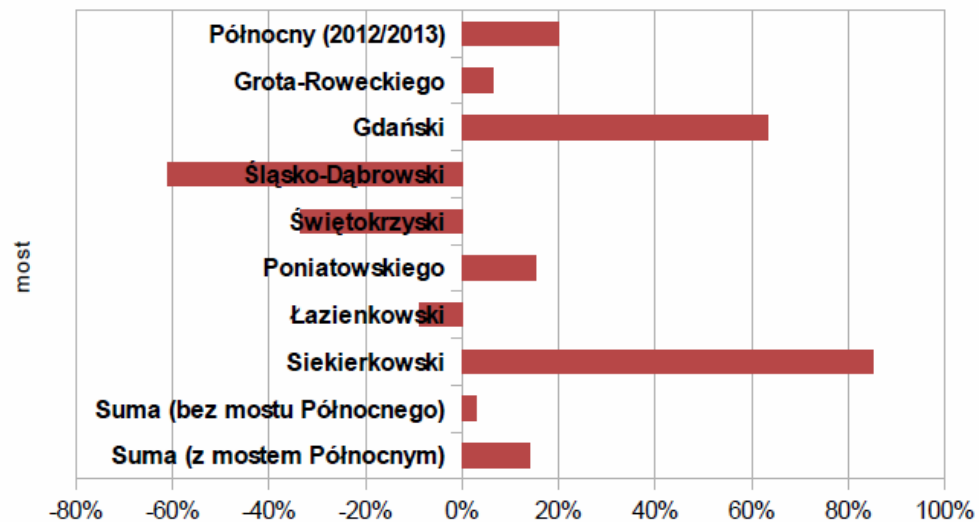


Za: buspasy i TTA

- Wydzielone pasy dla autobusów i torowiska tramwajowo-autobusowe nie tylko poprawiają warunki ruchu pasażerów, ale też zwiększają przepustowość trasy (większa liczba osób przemieszcza się w tym samym czasie).
- Widoczne są zmiany w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców, z korzyścią dla środowiska i ograniczające straty czasu.
- Spadek liczby pojazdów i wzrost liczby podróżujących oznacza realizację podstawowego celu polityki transportowej miasta: lepsze warunki podróży (również dla samochodów!) i mniej negatywnych efektów ubocznych.



Różnice w prędkości komunikacyjnej autobusów przed i po wprowadzeniu wydzielonych pasów



Zmiana natężenia ruchu (pojazdy/dobę/przekrój) na mostach w latach 2005-2013



Zazwyczaj za: rowery

- Widoczne są różnice między dobrą i złą infrastrukturą.
- Na rondzie de Gaulle'a w 2002 r. ruch rowerowy był niewielki - w porannym szczycie rowerzysta pojawiał się tu raz na dwie minuty. W 2011 r. jest to wciąż skrzyżowanie nieprzyjazne dla ruchu rowerowego, ale zmiany w ciągu Traktu Królewskiego (ograniczenie ruchu samochodowego na Krakowskim Przedmieściu i przedłużenie ścieżki w Al. Ujazdowskich) sprawiły, że przez to wąskie gardło przeciska się cztery razy więcej rowerzystów.
- Na Moście Świętokrzyskim pomimo obustronnych dróg dla rowerów brak możliwości wjazdu na nie i zjazdu z nich tamuje wzrost ruchu rowerowego.

Ulica	Odcinek	rowerów/h – 2002	rowerów/h – 2011	zmiana	zmiana %
Al. Jerozolimskie	r. de Gaulle'a – Krucza	13	28	+15	+115%
Nowy Świat	r. de Gaulle'a - pl. 3 Krzyży	19	94	+75	+395%
Nowy Świat	r. de Gaulle'a – Foksal	22	78	+56	+255%
Al. Jerozolimskie	r. de Gaulle'a - wiadukt Poniatowskiego	16	72	+56	+350%

Porównanie natężeń ruchu rowerowego w szczycie porannym na rondzie de Gaulle'a w 2002 i 2011 r.

Rowerów/godzinę	2005	2009	2011
Szczyt poranny	94	97	65
Szczyt popołudniowy	110	122	111

Porównanie natężeń ruchu rowerowego na moście Świętokrzyskim w latach 2005, 2009 i 2011.



Z reguły przeciw: piesi

- ❑ Pewne postępy w zapobieganiu nielegalnemu parkowaniu, wybiórcze stosowanie prawa przy egzekwowaniu przepisów.
- ❑ Trotuary, ale równocześnie nadmierne zwężanie chodników/likwidacja zieleni na rzecz miejsc parkingowych.
- ❑ Utrudnienia w węzłach przesiadkowych.
- ❑ Bariery dla osób niepełnosprawnych i z ograniczoną zdolnością ruchową (z bagażami, z wózkami dziecięcymi, osoby starsze).
- ❑ Dyskryminacja w zakresie sygnalizacji świetlnej (przyciski, zbyt krótkie fazy).
- ❑ Brak przejść w poziomie chodników.



Zbędne bariery utrudniające poruszanie się

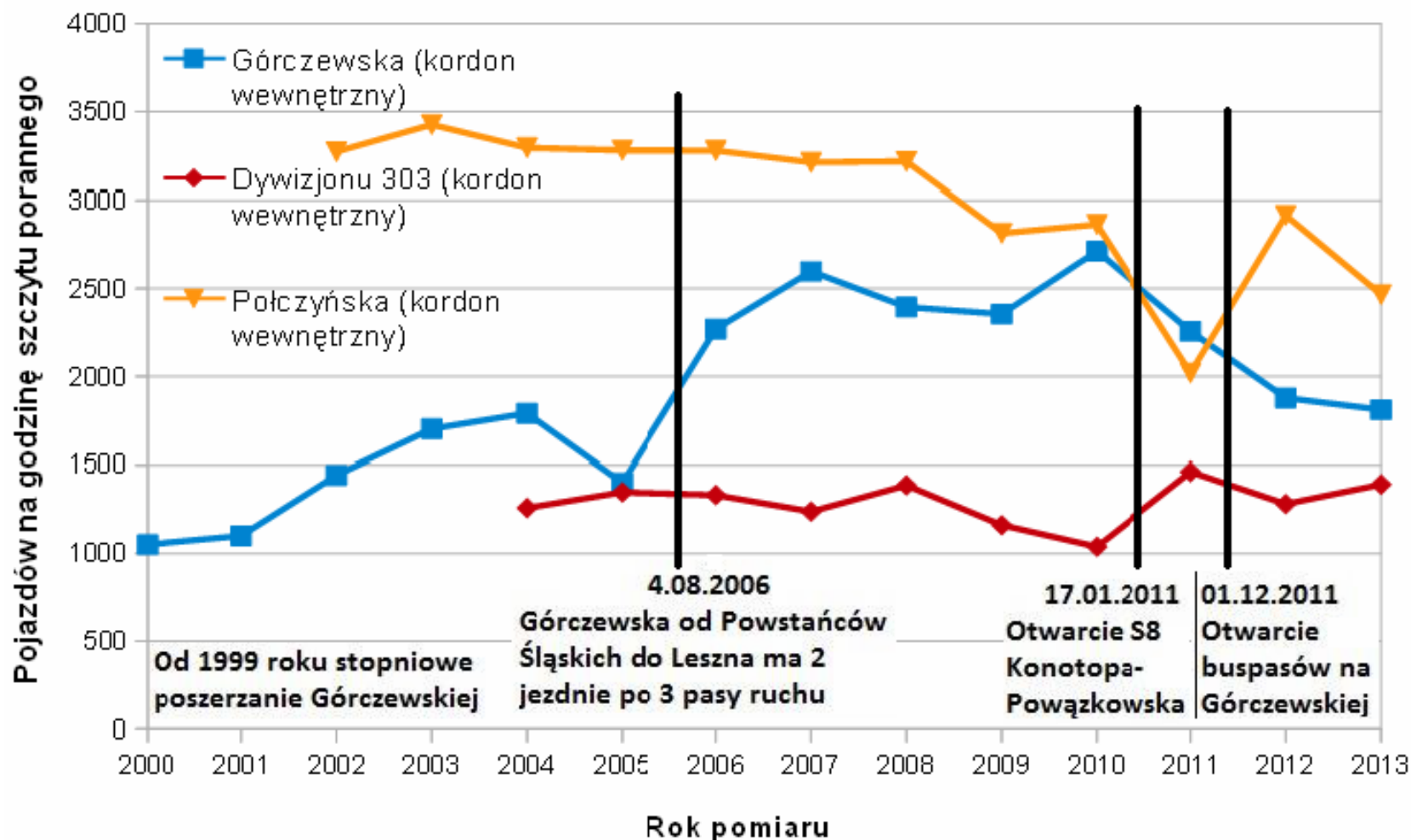


Bariery utrudniające dojście do przejścia dla pieszych



Zwykle przeciw: drogi

- Generowanie większego ruchu samochodowego poprzez poszerzanie ulic.
- Traktowanie ruchu samochodowego priorytetowo (szerokie ulice kosztem warunków ruchu pieszego i rowerowego, ew. rezerwy na hipotetyczne linie tramwajowe).
- Działania naprawcze (buspasy) zamiast podejścia systemowego od początku.

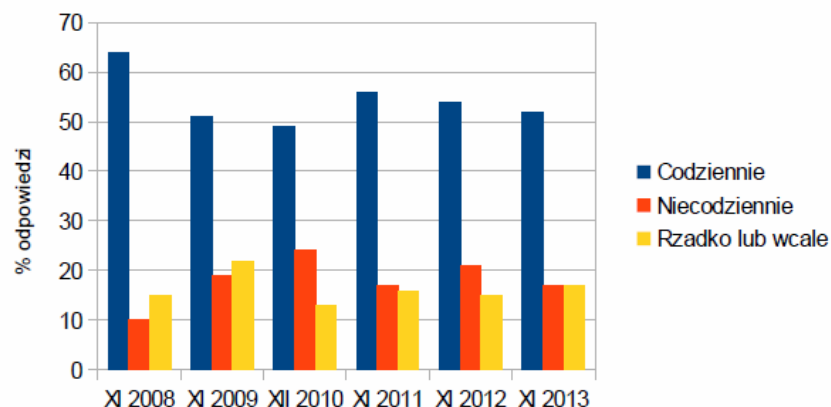


Natężenie ruchu na Górczewskiej i drogach równoległych

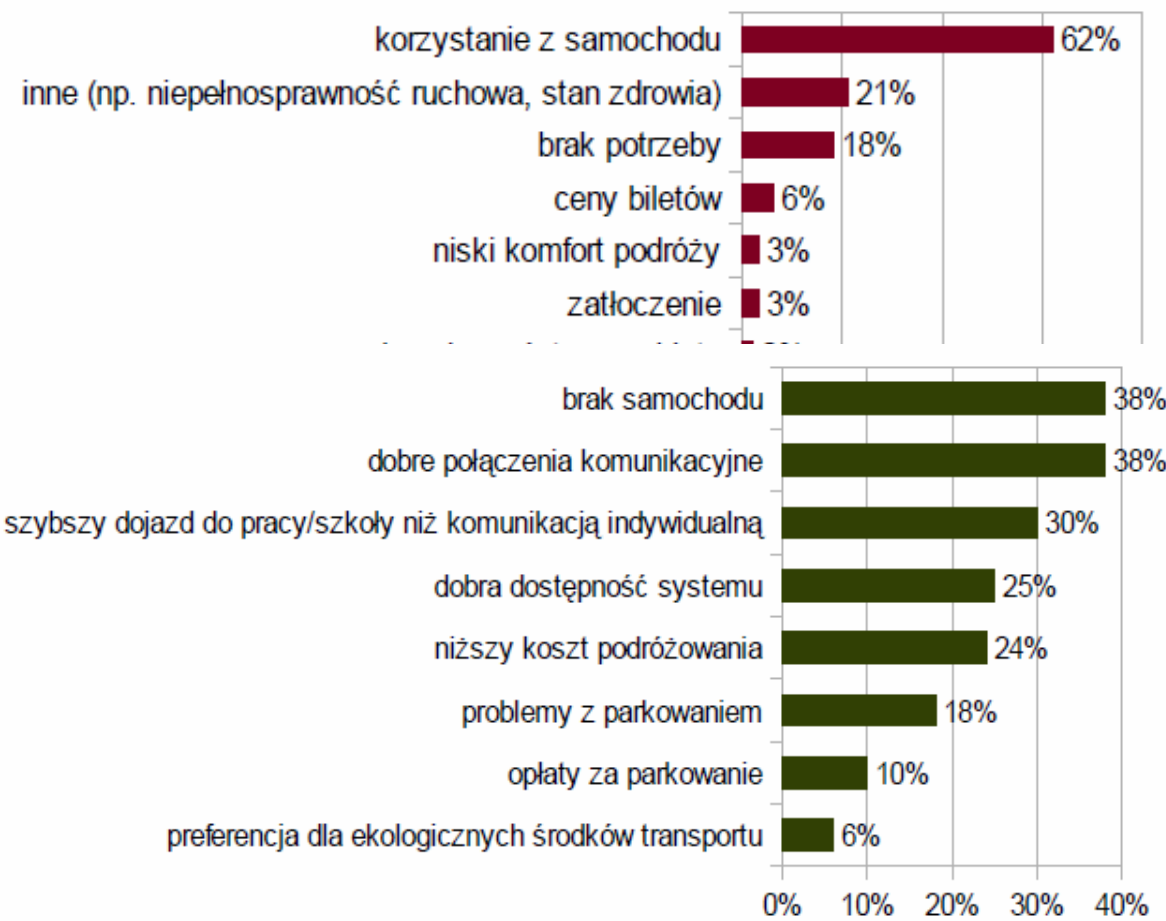


Konieczne kompleksowe podejście

- ❑ Główną przyczyną niekorzystania z komunikacji miejskiej jest korzystanie z samochodu. Poszerzanie dróg skutkuje utratą pasażerów pomimo inwestycji w transport zbiorowy.
- ❑ Takie inwestycje kosztują podwójnie (koszty bezpośrednie i zewnętrzne), a nawet potrójnie (niższa opłacalność komunikacji miejskiej).



Częstotliwość korzystania z transportu zbiorowego w Warszawie (na podst. Barometru Warszawskiego)



Przyczyny korzystania z komunikacji miejskiej

Projekt „Miasta dla ludzi: współpraca na rzecz przestrzeni przyjaznej dla mieszkańców” korzysta z dofinansowania pochodzącego z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii w ramach funduszy EOG.



Konieczne kompleksowe podejście

- ❑ Potrzeba zdecydowanej poprawy warunków ruchu pieszych. (Czy przejścia na Rozdrożu i Emilii Plater będą jaskółkami?)
- ❑ Coraz lepsza infrastruktura rowerowa, ale często kosztem pieszych (zwężenie chodnika) mimo zbyt szerokich jezdni obok.
- ❑ Potrzeba integracji, w tym poprawy warunków ruchu pieszego w punktach przesiadkowych.
- ❑ **Potrzebna kompleksowa polityka transportowa w praktyce**, a nie osobne: drogowa, transportu zbiorowego itd. Działania na rzecz poprawy warunków ruchu i jakości życia w mieście, a nie rozbudowy infrastruktury jako samodzielnego celu.
- ❑ Faworyzowane powinny być środki transportu bardziej efektywne, mniej przestrzeniochłonne i przyjazne dla środowiska naturalnego i miejskiego.

Dziękuję za uwagę

Zachęcam do śledzenia strony rzecznik.zm.org.pl