

Samochodem nie wjedziesz do centrum

Stołeczni urzędnicy lubią być trendy, więc za przykładem światowych metropolii chcą ograniczyć ruch w centrum Warszawy. Kierowcom mówią: przesiądźcie się do komunikacji miejskiej. A że ta jest kiepska? To już problem kierowców – piszą **Grzegorz Bruszewski i Piotr Olechno**

Stawiamy na ekologię – taki komunikat od pewnego czasu płynnie z ratusza. Stawianie na ekologię w praktyce oznacza ograniczenie ruchu kołowego w centrum miasta. Wjechać będzie można, ale trzeba będzie słono zapłacić. W Londynie kosztuje to aż 8 funtów. I niby słusznie – mniej samochodów to mniejsze korki, a co za tym idzie, niższe zanieczyszczenie powietrza. Tą drogą podążają europejskie metropolie. Z tym że tam kierowcy mają alternatywę – komunikację miejską.

A w Warszawie jak zwykle: pomysł szybko się przyjął, ale nikt nie myśli o konsekwencjach. Kierowcy słyszą jedynie – przesiądźcie się na komunika-

cję miejską. Więc my się przesiadliśmy.

JAZDA PO MIEŚCIE, CZYLI DOŚWIADCZENIE

Postanowiliśmy sprawdzić, jak szybko nasi dziennikarze, którzy do redakcji dojeżdżają na co dzień samochodem, pokonają tę samą trasę komunikacją miejską. Test przeprowadziliśmy 2 i 3 września. We wtorek rano ośmiu dziennikarzy „Polski” przyjechało do redakcji przy ul. Domaniewskiej samochodem, następnego – komunikacją miejską. Wyniki są jednoznaczne: siedmiu na ośmiu przyjechało szybciej autem. Okazało się, że z centrum do Domaniewskiej samochodem jedzie się 10 min krócej niż tramwajem, z Żoliborza 15 min krócej niż metrem z przesiadką na tramwaj, a blisko go-

Trzeba usprawnić komunikację, by kierowcom opłacało się zostawiać samochody w domu. Jak? Więcej metra, więcej tramwajów.

dzinę szybciej z Ursusa i Włoch, skąd bezpośrednio na Mokotów dojeżdża tylko jeden autobus (patrz ramka na stronie 6).

Wniosek jest jeden: by zmusić kierowców do korzystania z autobusów, tramwajów i metra, trzeba im coś sensownego zaproponować.

POSTÓJ W MIEŚCIE, CZYLI POMYSŁY

Jak usprawnić komunikację miejską tak, żeby kierowcom opłacało się zostawiać samochody pod domem? Miasto od lat ma te same pomysły: więcej buspasów, szybszych tramwajów, autobusów i pociągów podmiejskich, parkingów park and ride. Priorytet – budowa kolejnych linii metra.

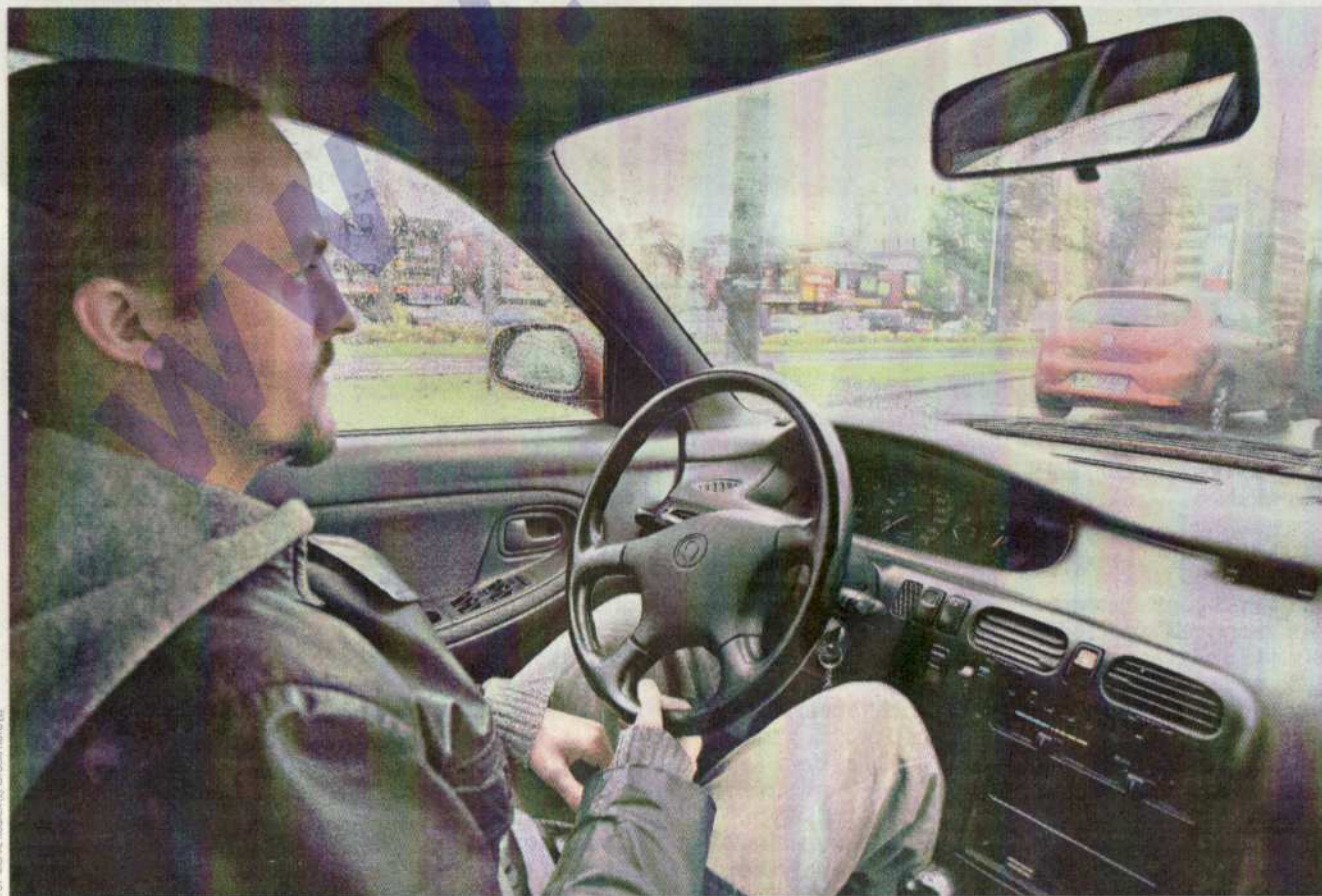
Metro, najszybszy środek komunikacji miejskiej we wszyst-

kich europejskich metropoliach, u nas wciąż w powijakach. Po 25 latach podziemnej kolejki wciąż kończymy pierwszą linię. Wiadomo, że pierwszy odcinek drugiej linii nie będzie gotowy na Euro 2012, czyli kibice nie dojadą metrem z centrum stolicy na Stadion Narodowy. Władze Warszawy unieważniły przetarg na jego budowę, bo wykonawcy celowo zawyżali ceny. Za budowę sześciokilometrowego odcinka (pod Proszą, Świętokrzyską, Powiślem, Wisłą, Portem Praskim i Targową) konsorcja żądały ok. 6 mld zł, czyli dwa razy więcej, niż szacowało miasto. Wiedzieli, że miastu spieszy się na Euro i wliczyli w cenę potencjalne kary za opóźnienia. Kolejny przetarg ratusz ma ogłosić na przełomie września i października, a cen-

tralny odcinek drugiej linii ma być gotowy w 2013 r.

Prezydent stolicy Hanna Gronkiewicz-Waltz uspokaja, że brak drugiej linii nie utrudni komunikacji kibicom. Jak oceniła UEFA, komunikacja w Warszawie jest wystarczająca. Spełniamy wymogi w 135 proc. – Przewiezienie 50 tys. kibiców nie jest dla nas wyzwaniem – stwierdza Leszek Ruta, szef Zarządu Transportu Miejskiego. Przykładem, który ma potwierdzać możliwości ZTM, jest Święto Zmarłych. – Przez trzy dni w listopadzie ubiegłego roku komunikacja miejska przewiozła około 1,5 mln osób – mówi.

Zdaniem Jana Jakiela z SI-SKOM zamiast drogiej budowy metra władze stolicy powinny zastanowić się nad pusz-



Nasi dziennikarze w samochodzie stali w korkach, ale – o dziwo – komunikacją miejską jechali dłużej

Proponowane strefy płatnego wjazdu do centrum



Drugiej linii metra w 2012 roku także nie będzie.

ILE JECHALIŚMY DO PRACY

(Mokotów, ul. Domaniewska) samochodem, ile transportem publicznym

1. Śródmieście, skrzyżowanie al. Jana Pawła II:		5. Ochota, Grójecka:	
TRAMWAJ 17	30 min	NAJPIERW TRAMWAJ,	25 min
SAMOCHÓD	20 min	POTEM AUTOBUS	20 min
		SAMOCHÓD	
2. Praga Południe, rondo Wiatraczna:		6. Żoliborz, sady Żoliborskie:	
TRAMWAJE		NAJPIERW METRO,	
Z PRZESIADKĄ	40 min	POTEM TRAMWAJ	40 min.
SAMOCHÓD	1 godz.	SAMOCHÓD	25 min.
3. Włochy, ul. Kleszczowa:		7. Ursus, Skorosze:	
AUTOBUS	1 godz. 30 min	AUTOBUS	
SAMOCHÓD	20 min	Z PRZESIADKĄ	1,40 min.
		SAMOCHÓD	45 min.
4. Bielany, Wolumen:		8. Ursynów, ul. Dereniowa:	
NAJPIERW METRO,		AUTOBUS	20 min.
POTEM TRAMWAJ	50 min	SAMOCHÓD	15 min.
SAMOCHÓD	40 min		

wajowycn w podziemnym tunelu. Takie rozwiązanie wprowadza obecnie Kraków. – U nas można by puścić tak tramwaje od Pola Mokotowskiego al. Niepodległości, Chałubińskiego, al. Jana Pawła II aż do Stawki – daje przykład.

Stołeczny ratusz chciał puścić w ten sposób tramwaje wzdłuż ul. Modlińskiej. Pomysł upadł, nie wiadomo, czy taka linia w ogóle powstanie. Podobnych rozwiązań w innych miejscach stolicy władze miasta na razie nie rozpatrują. Zaznaczają jednak, że chcą uprzywilejować komunikację szynową. – Chcemy oddzielić od jezdnii kolejne torowiska, np. na ul. Młynarskiej, co świetnie sprawdziło się na trasie W-Z. Dodatkowo planujemy nowe linie kolejowe SKM, które połączą Okęcie z Otwockiem. Powstać ma też linia do Legionowa. Wszystko w ramach jednej taryfy biletowej, więc jest to atrakcyjne rozwiązanie – chwali się Igor Krajnow, rzecznik ZTM.

ZAKUPY W MIEŚCIE, CZYLI STAWIAMY NA TRAMWAJE

Tymczasem brak drugiej linii metra mają zrekomensować zakupy. Ratusz zapowiada, że zainwestuje w nowe autobusy, tramwaje i pociągi SKM. Tramwaje Warszawskie ogłosiły niedawno największy w swojej historii przetarg. Chcą kupić aż 186 nowych, w pełni niskopodłogowych składów. Będzie to jedno z największych zamówień w Europie. Kontrakt na ich dostawę

jest wart blisko 1,5 mld zł. Przetarg został ogłoszony w sierpniu. Nowe tramwaje mają się pojawiać w Warszawie stopniowo od sierpnia 2010 r. Leszek Ruta zapowiada, że umowa z dostawcą zostanie podpisana pod koniec tego roku.

– Jeżeli tramwaje na Trasie W-Z będą działać jak w Al. Jerozolimskich, to w zupełności wystarczy. Już dziś dowożą one 7,2 tys. osób na godzinę. Jeżeli dodatkowo SKM z Okęcia będzie jeździć co 5 do 8 minut, to będzie bardzo dobrze – twierdzi Jan Jakiel, ekspert z SISKOM-u.

Ratusz planuje nowe trasy dla tramwajów: przez most Krasieńskiego (od pętli na pl. Wilsona do ul. Budowlanej), linię łączącą pętlę na Bemowie z ul. Kasprzaka (data realizacji 2014 r.), linię do Wilanowa, która miała by odbić z ul. Puławskiej w ul. Goworka oraz linię do Winnicy przez most Północny.

Urzednicy chcą też inwestować w kupno nowych składów Szybkiej Kolei Miejskiej. Ma być ich 16, cztery z nich miałyby zasilić linię Pruszków – Sulejówek, pozostałe skierowano by właśnie na nowe linie z Okęcia do Legionowa i Otwocka.

Pomysłem zwiększenia liczby pociągów kursujących tunelem średnicowym, a więc m.in. tych do Otwocka, nie są zachwycone Koleje Mazowieckie. Ruch na tym odcinku jest już i tak bardzo duży. – Kursy co prawda mogą odbywać się częściej, ale będą musiały wpasować się w rozkłady pociągów krajowych – mówi



Autobusów jest za mało, zresztą też stoją w korkach

Agnieszka Derek, rzecznik Kolei Mazowieckich.

PARKINGI W MIEŚCIE, CZYLI PRZESIADKI

Miasto, zachęcając kierowców do pozostawienia samochodów jak najdalej od centrum i przesiadki na metro, tramwaj lub podmiejski pociąg, buduje parkingi Parkuj i Jeźdź. Obecnie są trzy, powstaje kolejnych osiem. W sumie do 2020 r. ma być ich ok. 30. Jak na razie największy w Warszawie zostanie otwarty przy stacji metra Młociny w październiku. Kierowcy będą tu mieli do dyspozycji około tysiąca

miejsc, a rowerzyści 70. Kolejny powstaje w okolicy metra Stokłosy, tu zaparkuje sto aut oraz 20 rowerów. Następne m.in. przy stacjach Ursynów i Kabaty. – Metro to ulubiony środek komunikacji miejskiej warszawian jak najdalej od centrum i przesiadki na metro, tramwaj lub podmiejski pociąg, buduje parkingi Parkuj i Jeźdź. Obecnie są trzy, powstaje kolejnych osiem. W sumie do 2020 r. ma być ich ok. 30. Jak na razie największy w Warszawie zostanie otwarty przy stacji metra Młociny w październiku. Kierowcy będą tu mieli do dyspozycji około tysiąca

miejsc, a rowerzyści 70. Kolejny powstaje w okolicy metra Stokłosy, tu zaparkuje sto aut oraz 20 rowerów. Następne m.in. przy stacjach Ursynów i Kabaty. – Metro to ulubiony środek komunikacji miejskiej warszawian jak najdalej od centrum i przesiadki na metro, tramwaj lub podmiejski pociąg, buduje parkingi Parkuj i Jeźdź. Obecnie są trzy, powstaje kolejnych osiem. W sumie do 2020 r. ma być ich ok. 30. Jak na razie największy w Warszawie zostanie otwarty przy stacji metra Młociny w październiku. Kierowcy będą tu mieli do dyspozycji około tysiąca

Radości, Miedzeszynie, Anopolu, Służewcu czy Rakowie. Część mieszkańców stolicy już przyzwyczała się do przesiadki z samochodów do komunikacji miejskiej. Dane ZTM pokazują, że parking przy ul. Włociańskiej (stacja metra Marymont) o godz. 9.30 jest prawie pełny. Podobnie jest przy stacji metra Wilanowska. Tam przed godz. 10 do dyspozycji kierowców pozostaje tylko 20–30 proc. wolnych miejsc.

Natomiast pustkami świeci P&R przy ul. Połczyńskiej. Kierowcy mieli tu zostawiać samochody i przesiadać się do tram-

wajów. Kierowcy narzekają, że jest źle zlokalizowany. Mieści się po przeciwnej stronie pasa w kierunku centrum, w dodatku za skrzyżowaniem z ul. Dźwigową. Aby skorzystać z parkingu, kierowcy jadący do Śródmieścia muszą zawrócić i przeciąć kilkupasmową jezdnię.

– Skoro zwykle stoję w korkach do ulicy Dźwigowej, a za tym skrzyżowaniem jadę już do pracy bez przeszkód, to co mnie zmusi, bym zostawił samochód za Dźwigową – mówi pan Wojciech, który codziennie dojeżdża do pracy z Ozarowa.

KOMUNIKACJA W MIEŚCIE, CZYLI SZUKAMY WZORCA

Kolejne miejskie zakupy to autobusy. Miasto zamówiło też 150 nowych: 80 przegubowych i 70 krótkich, 12-metrowych. Powoli pojawiają się na ulicach. Ostatnia partia nowych 12-metrowych wozów przyjedzie do Warszawy do końca listopada, a przegubowych – do połowy grudnia. Będą niskopodłogowe, klimatyzowane, z monitoringiem, na dodatek z miłym głosem, który poinformuje pasażerów, o kolejnych przystankach, i to w kilku językach – po polsku i po angielsku, a w przyszłości może nawet po niemiecku i rosyjsku. To zdaniem prezydenta stolicy Hanny Gronkiewicz-Waltz powinno przekonać warszawiaków do przesiadki z samochodów do transportu miejskiego – Jeżeli autobusy i tramwaje będą nowoczesne



i ładnie pachnące, to tak powinno się stać – mówi. – Sama korzystam regularnie z usług Miejskich Zakładów Autobusowych – dodaje.

Dziś średni wiek jeżdżącego po Warszawie autobusu to ok. 10 lat. Po gruntownej wymianie taboru, na który obecnie składa się 940 autobusów, ta średnia ma spaść do 6 lat.

Zdaniem ekspertów większa liczba nowoczesnych i pachnących autobusów nie sprawi, że będziemy szybciej dojeżdżać do celu. Potrzebne są buspasy. Ich brak powoduje, że na najbardziej zatłoczonych trasach autobusy grzęzną w korkach, nie pojawiają się na przystankach zgodnie z rozkładem.

– Wprowadzenie ich na trasie W-Z przyniosło olbrzymie zmiany. Przed ich wytyczeniem na 2 tys. samochodów przypadało 2 tys. pasażerów w autobusach. Teraz proporcje się zmieniły. Na tyśiąc aut przypada obecnie aż 7 tys. pasażerów miejskiej komunikacji – mówi Jan Jakiel z SISKOM-u.

Obecnie jest i 13 km buspasów. Wkrótce pojawią się kolejne. ZTM zaproponował, by pojawiły się m.in. na trasie Łazienkow-

skiej, w al. Solidarności oraz Al. Jerozolimskich. Najczęściej jednak samo wytyczenie buspasów nie wystarczy. Żeby autobus poruszał się po nich sprawnie, nie mogą być blokowane. – Tymczasem samochody wjeżdżają na nie nagminnie, a służby miejskie nie potrafią temu zapobiec. Brakuje skutecznego karania kierowców – twierdzi Marcin Gromadzki z Public Transport Consulting.

Na tym ratusz nie może poprzestać. Żeby usprawnić komunikację miejską, trzeba zastosować dodatkowe rozwiązania. Jan Jakiel przypomina o budowie obwodnic. – Przede wszystkim potrzebna jest obwodnica wschodnia i kontynuacja budowy południowej i północnej. Włącznie z trasą Olszyny Grochowskiej. Niezbędne jest jak najszybsze powstanie obwodnicy śródmiejskiej, która odciążałaby np. Targową lub al. Solidarności.

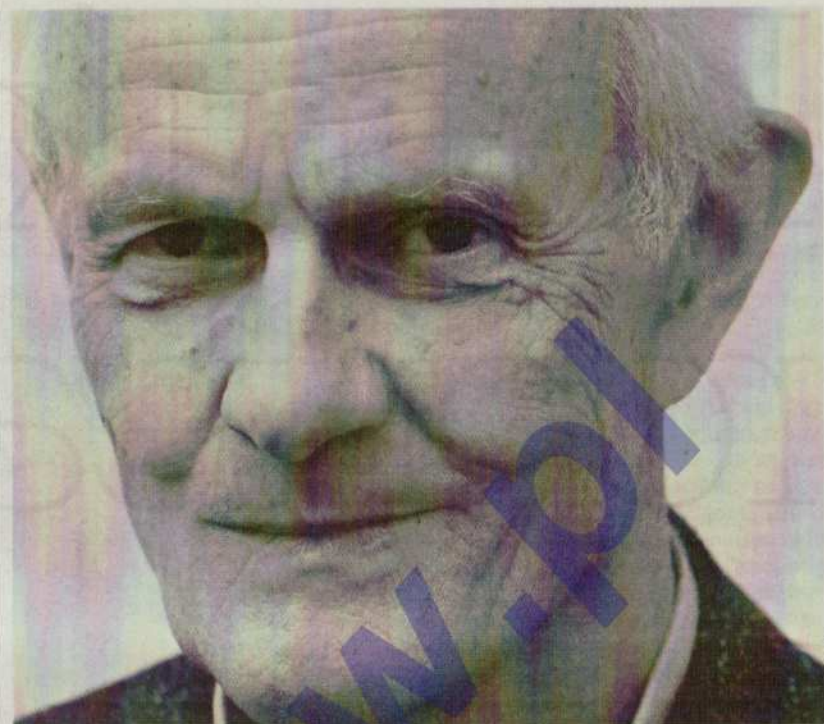
Dodaje, że miasto wzorem Nowego Świata i Krakowskiego Przedmieścia powinno zwiększyć liczbę ulic, po których mogą poruszać się wyłącznie autobusy. W ścisłym centrum mogłyby to być ulice: Świętokrzyska i Al. Jerozolimskie.

Jako komunikacyjny wzór Jakiel wymienia Wiedeń. Miasto z 1,6 mln postawiło na rozbudowę sieci metra. Obecnie w mieście jest pięć linii. Jedna opłata centrum, pozostałe odchodzą od niego promieniście. Wiedeń ma też dobrze rozbudowaną sieć obwodnic.

Marcin Gromadzki z Public Transport Consulting (firma doradczą miejskim spółkom transportowym) podkreśla natomiast, że komunikacja miejska – jako alternatywa dla kierowców – powinna być względnie tania. Jest przecież dotowana. Przy okazji zarzuca władzom stolicy, że nie robią badań marketingowych dotyczących komunikacji. – W Trójmieście takie badania prowadzone są regularnie. Dzięki temu autobusy nie wożą powietrza, jak dzieje się to w Warszawie. Np. linie 503 i 181 opróżniają się przy uczelniach wyższych, UKSW czy SGGW, a potem jadą całkowicie puste – twierdzi.

Gromadzki jako wzór miasta o świetnie zorganizowanej komunikacji miejskiej wskazuje Berlin. Są tam wysokie opłaty za parkowanie w centrum, ale relatywnie tanie za bilet. Do tego szeroko rozbudowana sieć tramwajowa i mnóstwo ścieżek rowerowych. – Natomiast w Sztokholmie wprowadzono lekkie metro automatyczne, tanie i bez maszynistów. Wynalazek na początku wyśmiewano, ale z czasem okazało się, że inwestycja była trafiona – mówi.

Komunikacja miejska jako alternatywa dla kierowców musi być tania. Jak w Berlinie: opłaty za parkowanie są wysokie, bilety niedrogie



Z prof. Wojciechem Suchorzewskim z Politechniki Warszawskiej, ekspertem od transportu komunikacyjnego, rozmawia Grzegorz Bruszewski

Samochód musi kosztować

Kiedy miasto może wprowadzić opłaty za wjazd do centrum?

Jeżeli w ogóle Warszawa się na to zdecyduje, to najwcześniej w latach 2012–2015. Euro 2012 będzie na to doskonałą okazją. Wiele osób przyjedzie wówczas samochodem. Wcześniej taki projekt nie ma szans na realizację. Niestety, opór społeczny i znacznej części mediów jest wciąż duży. Ja wręcz boję się promować to sprawdzone rozwiązanie, mimo że Rada Warszawy już w 1995 roku, w dokumencie „Polityka transportowa”, wyraziła polityczną wolę wprowadzenia elektronicznego systemu pobierania opłat.

Ale takie rozwiązanie sprawdzilo się w Sztokholmie. Obywatele sami się tego domagali w referendum.

Oczywiście. Tam zostało to doskonale rozwiązane. Najpierw, w 2006 roku, wprowadzono pobór opłat na pół roku, po czym wrócono do poprzedniego stanu. Powróciły jednak ponownie korki w centrum miasta i na dojazdach do niego. Po pół roku miasto zorganizowało referendum, czy mieszkańcy są za opłatami za wjazd do śródmieścia na stałe. Większość mieszkańców opowiedziała się za. Co też zrobiono.

Z czego wynikał opór społeczny w Szwecji? Tam przecież są zdecydowanie lepsze warunki komunikacyjne.

Nikt nie lubi rezygnować z samochodu. Mimo że jest tam i lepszy tabor transportu publicznego, i kilka linii metra, to ekologiczni Szwedzi ciągle wybierali poruszanie się autem. Jak widać, można nauczyć zmiany przyzwyczajzeń, choć nie odczyty się ludzi korzystania z samochodu. Ja zawsze mówię, że mniejsze korki to już były, a naszym zadaniem jest, żeby rosły wolniej.

A inne przykłady? Jak to wyglądało w Londynie?

W Londynie taka decyzja została podję-

ta w 2002 roku. Tam opłata wynosiła 5 funtów. Efekt zaskoczył wszystkich. Liczba samochodów wjeżdżających do centrum spadła o kilkanaście procent, ale prędkość poruszania się samochodem w centrum wzrosła z 12 km/godz. do 17 km/godz. Trzeba było modyfikować rozkłady jazdy autobusów, bo docierały w miejsce przeznaczenia za wcześnie. W Anglii stosuje się też niekiedy rozwiązanie polegające na takim ustawieniu świateł, że korki tworzą się przed wjazdem do centralnych obszarów miasta, a nie w tych obszarach. Dzięki temu część kierowców rezygnuje z jazdy samochodem w tym kierunku.

Jakie to ma znaczenie dla miasta? Kolosalne. Po pierwsze mniejsza emisja spalin, bo samochód, nie stojąc w korkach, zużywa mniejsze ilości paliwa.

Opór społeczny i mediów przed wprowadzeniem organiczeń wjazdu jest ogromny

Po drugie oszczędność czasu nie tylko dla podróżujących, lecz także dla operatorów transportu publicznego – autobusów. Są one wykorzystywane bardziej efektywnie. Miasto zyskuje na tym wielokrotnie – dzięki obniżeniu kosztów transportu publicznego oraz w wyniku zwiększenia liczby pasażerów kasujących bilety.

A inne rozwiązania, jak budowanie obwodnic?

One nie rozwiązują problemów zatłoczenia ulic w centrum i jego otoczeniu. Rokrocznie w Polsce przybywa samochodów. Poza tym z obwodnic korzysta głównie ruch tranzytowy, który nie korkuje centrum miasta w godzinach szczytu.