

Priorytety dla tramwajów w Warszawie

Korzyści dla mieszkańców i oszczędności
dla budżetu miasta

plan prezentacji

1. Sformułowanie problemu
2. Dlaczego warszawskie sygnalizacje tak silnie blokują ruch tramwajowy?
3. Jak szybko i skutecznie uprzywilejować tramwaje w Warszawie – propozycja
4. Warszawy nie stać dziś na brak priorytetu – przedstawienie korzyści
5. Przeszkody techniczne i formalne
6. Rola NGO
7. Zakończenie

sformułowanie problemu

Sieć tramwajów warszawskich obejmuje ponad 243 km toru pojedynczego, po których kursuje ponad 408 km linii tramwajowych.

Ich potencjał jest niewykorzystany, ponieważ **ruch tramwajowy spowalnia nieefektywna sygnalizacja świetlna.**

Od uchwalenia Polityki Transportowej w 1995 r. (16 lat temu) na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną nie wprowadzono priorytetów dla „nadjeżdżających pojazdów transportu zbiorowego”.

sformułowanie problemu

Skutek – bardzo niska prędkość tramwajów:

w roku 2005: 18,3 km/h

w roku 2009: 18,3 km/h

w roku 2010: 18,6 km/h

w roku 2011: 17,2 km/h

w roku 2012: ???

prędkość wzorcowa dla Warszawy w warunkach pełnego priorytetu: **25 km/h***

poziom wykorzystania możliwości przewozowych tramwajów

69%

*) źródło: A. Krych, Efektywne Przyspieszenie Transportu Tramwajowego w Sterowaniu z Priorytetem, II Polski Kongres ITS, Warszawa 2009



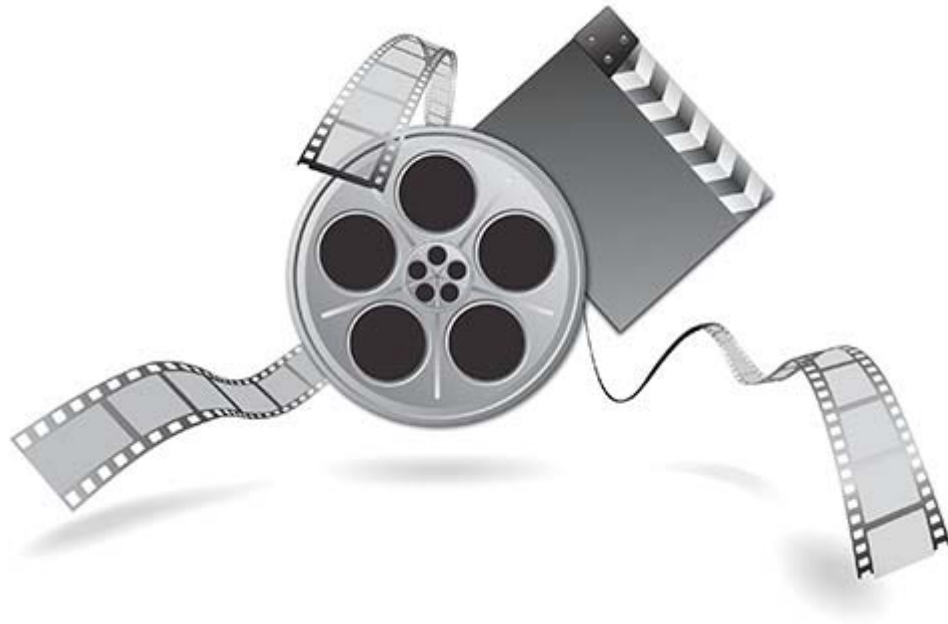
sformułowanie problemu

Dlaczego tramwaje tracą na skrzyżowaniach aż tyle czasu?

1. Zła koordynacja sygnalizacji na ciągach (tramwaj ma „czerwoną falę”)
2. Czujniki tramwajowe są zbyt blisko skrzyżowań (tramwaj zostaje wykryty, dopiero gdy się zatrzyma)
3. Przestarzałe algorytmy (nie umieją elastycznie obsługiwać tramwaju)
4. Niezgodność programów sygnalizacji z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury (101 skrzyżowań na 186 funkcjonujących!)

sformułowanie problemu

Przykłady negatywne



proponowane rozwiązanie

Należy wprowadzić priorytet tramwajowy na wszystkich skrzyżowaniach w Warszawie.

- ▶ w Centrum – „zielona fala” (koordynacja)
 - duże korzyści dla pasażerów bez ograniczania przepustowości dla samochodów
 - nie wymaga wymiany sterowników
- ▶ poza Centrum – pełen priorytet
 - zielone światło na żądanie tramwaju zbliżającego się do skrzyżowania
 - wymierne korzyści dla komunikacji miejskiej



proponowane rozwiązanie

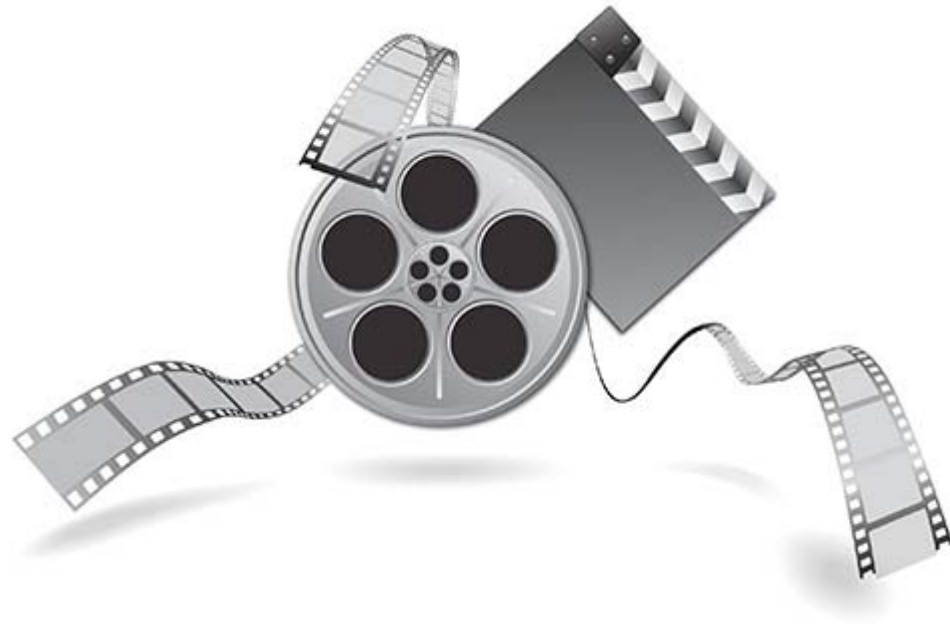
Priorytet tramwajowy na skrzyżowaniach powinien być przydzielany dla każdego tramwaju (tzw. priorytet bezwarunkowy)

Kolejność działań:

- ▶ usprawnienie sygnalizacji
- ▶ skrócenie rozkładowych czasów jazdy
- ▶ przykłady pozytywne: Poznań, Kraków
- ▶ odwrócenie działań = niepowodzenie (Al. Jerozolimskie)

proponowane rozwiązanie

Dobre praktyki z Krakowa i Poznania



Warszawy nie stać na brak priorytetu

Priorytet dla tramwajów przynosi wymierne korzyści dla budżetu m.st. Warszawy:

- ▶ odzysk 72 tramwajów o równowartości 360 mln zł
- ▶ oszczędność 25,2 mln zł rocznie na eksploatacji

Korzyści dla pasażerów:

- ▶ zmniejszenie kosztów podróży pasażerów o 461,8 mln zł rocznie



Warszawy nie stać na brak priorytetu

Koszty priorytetów:

- ▶wymiana programu: 5–20 tys. zł/skrzyż.
- ▶instalacja czujników: 20–50 tys. zł/skrzyż.

Korekty geometrii skrzyżowań wynikają z konieczności spełnienia wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury.

Przy tej okazji należy wprowadzić priorytet tramwajowy.

- ▶mała korekta geometrii: 200–500 tys. zł/skrzyż.

Warszawy nie stać na brak priorytetu

Priorytet dla tramwajów został zapisany w aktach prawa wewnętrznego Warszawy:

- ▶ Polityka Transportowa dla m.st. Warszawy
- ▶ Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego
- ▶ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego
- ▶ Strategia Rozwoju Miasta do 2020 r.

Warszawy nie stać na brak priorytetu

Priorytet dla komunikacji publicznej wyraźnie popierają sami mieszkańcy Warszawy.

pytanie z Barometru Warszawskiego z czerwca 2011:

W jakim stopniu zgadza się Pan(i) ze stwierdzeniem: Uprzywilejowanie komunikacji miejskiej jest konieczne nawet kosztem ruchu samochodów osobowych.

VI'11	N=1100
w pełni się zgadzam	48%
raczej się zgadzam	32%
trochę się zgadzam, a trochę nie zgadzam	7%
raczej się nie zgadzam	7%
całkowicie się nie zgadzam	2%
trudno powiedzieć	4%

łącznie TAK: **80%**

łącznie NIE: **9%**



przeszkody techniczne i formalne

Dlaczego pomimo tak silnych argumentów „za” wdrażanie priorytetów dla tramwajów napotyka tyle barier?

- ▶ zmiana przyzwyczajeń urzędników
- ▶ brak działań marketingowych
- ▶ brak współpracy jednostek miejskich
- ▶ brak czytelnego podziału kompetencji
- ▶ opieszale działania jednostek miejskich

przeszkody techniczne i formalne

Jak można przyspieszyć wdrażanie priorytetów tramwajowych?

Należy określić:

- ▶ cele priorytetów dla tramwajów
- ▶ harmonogram wdrożeń
- ▶ osoby odpowiedzialne przed Prezydentem
- ▶ zasady współpracy jednostek miejskich

i wyznaczyć niezależnego audytora.

SISKOM jako organizacja pożytku publicznego deklaruje pomoc we wdrażaniu polityki transportowej w Warszawie.

- ▶ pozyskiwanie informacji o wadliwych sygnalizacjach świetlnych
- ▶ promocja i upowszechnianie dobrych praktyk
- ▶ monitorowanie działań miasta
- ▶ wsparcie w procesach inwestycyjnych (opiniowanie specyfikacji, opracowań i dokumentacji projektowej)

zakończenie

Dziękujemy za uwagę.
Zapraszamy do dyskusji.

