

Warszawska Polityka Mobilności

Utworzono: piątek, 17, czerwiec 2016 11:05



Warszawska Polityka Mobilności to aktywne zarządzanie popytem na transport w mieście i aglomeracji. Zakłada priorytetowe traktowanie edukacji transportowej i zmianę świadomości społeczeństwa, prowadzące do zmiany sposobu odbywania podróży po mieście.

Warszawska Polityka Mobilności to dokument strategiczny wyznaczający cele i sposoby nowego, aktywnego sposobu zarządzania komunikacją w mieście. Po ponad 20 latach od uchwalenia pierwszej polityki transportowej i 6 latach realizacji „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne” nowy dokument poszerza optykę spojrzenia na warszawski transport i zarządzanie nim.

- To dokument, który niejako poszerza dotychczasowe ustalenia i przedstawia nowe rozwiązania - mówi Jacek Wojciechowicz, zastępca prezydenta m.st. Warszawy. - Chcemy przede wszystkim uczynić miasto bardziej przyjazne dla niezmotoryzowanych, przywrócić miejskie funkcje obszarom centrum, nadal rozwijać transport publiczny i układy obwodnicowe.

Warszawska Polityka Mobilności zostanie przyjęta zarządzeniem Prezydenta Warszawy. 15 czerwca rozpoczęły się konsultacje społeczne, które potrwają do 10 października.

Warszawska polityka mobilności odpowiada na oczekiwania warszawiaków dotyczące m.in. zapewnienia alternatywnych dla samochodu form odbywania podróży (transport zbiorowy, rower, pieszo), przekształcania ulic i placów dotychczas zawłaszczonych przez samochody, umożliwiania korzystania z otwartych, publicznych przestrzeni i aktywnego współuczestniczenia w życiu miasta. WPM opiera się na takich działaniach jak: wspieranie budowy ładu przestrzennego miasta; zwiększenie roli transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego; przekształcania przestrzeni publicznych i przywracanie im ich społecznej roli; dostosowanie parametrów ulic do planowanych funkcji; określenie nowej -

ograniczonej - roli samochodu w mieście; porządkowanie parkowania, transportu ładunków, dostaw towarów i obsługi ruchu turystycznego, edukacja transportowa.

Powodzenie realizacji WPM wymaga zmiany podejścia ze strony wszystkich uczestników procesu planowania, projektowania i zarządzania systemem transportowym oraz mieszkańców - użytkowników systemu transportowego Warszawy; stosowania i egzekwowania przejrzystych zasad organizacji ruchu; szeroko zakrojonej akcji edukacyjno-informacyjnej przedstawiającej i wyjaśniającej problemy komunikacyjne miasta i możliwości ich skutecznego rozwiązywania w celu uzyskania jak najszerzego poparcia dla planowanych zamierzeń. Punktem wyjścia realizacji WPM jest miasto rozwijające transport zbiorowy. W mieście wyraźnie wzrasta zainteresowanie ruchem rowerowym. Przyczynia się do tego m.in. rozwój infrastruktury i uruchomienie systemu rowerów publicznych Veturilo. W Warszawie dostrzega się również problematykę ruchu pieszego. Przejawia się to stopniową poprawą funkcjonalności ciągów pieszych, likwidowaniem barier architektonicznych, wyposażaniem schodów w pochylnie i windy oraz dostosowywaniem węzłów przesiadkowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Modernizowany i rozwijany jest układ drogowy. Inwestycje w ten segment transportu zwiększają dostępność zewnętrzną Warszawy, jakość obsługi poszczególnych dzielnic, a także ułatwiają ochronę strefy śródmiejskiej przed ruchem tranzytowym.

Zagospodarowanie przestrzenne

Ważną część WPM stanowią działania związane z zagospodarowaniem przestrzennym stolicy. To m.in. zmiany norm parkingowych; plany transportowe dla opracowywanych planów miejscowych, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu; plany rozwojowe dla wybranych rejonów, węzłów przesiadkowych, terenów planowanych zmian zabudowy. Jednym z wyzwań dla Warszawy na najbliższe lata, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej, będzie rewaloryzacja ulic i placów, w powiązaniu z odejściem od priorytetowego traktowania obsługi ruchu samochodowego. Aktywne działania w tym kierunku, oprócz oczywistych korzyści związanych ze zwiększeniem stopnia integracji społecznej, poprawią jakość życia w Warszawie i jej wizerunek - miasta przyjaznego mieszkańcom i gościom.

Wpływanie na popyt

Jednym z celów warszawskiej polityki mobilności jest zachęcenie do odbywania podróży pieszo, rowerem lub transportem zbiorowym. WPM zakłada, że decyzje mieszkańców miasta dotyczące sposobu podróżowania coraz częściej będą podejmowane ze względów społecznych, zdrowotnych i ekologicznych. Wpływanie na popyt to np.: promowanie i wspieranie wprowadzania elastycznych godzin pracy; niższe taryfy w komunikacji poza szczytem; e-usługi; telekonferencje i telespotkania; praca zdalna bądź wykonywana częściowo w pracy, a częściowo w domu; ograniczanie dostępności wybranych obszarów (strefa śródmiejska, centra dzielnic) dla ruchu samochodowego.

Ruch pieszey

Ruch pieszey pełni ważną rolę w całym łańcuchu podróży miejskich. Jest także częścią podróży transportem zbiorowym (dojścia do/z przystanków, przejścia w

węzłach przesiadkowych) i samochodami (dojścia do/z miejsc postoju i parkowania). Zakłada się rosnącą rolę systemu transportu pieszego, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej (także podróży odbywanych w godzinach pracy) oraz przemieszczeń do i w obrębie węzłów przesiadkowych. Planowane działania to m.in.: poprawa dostępności ulic dla osób o ograniczonej mobilności (przejścia przez jezdnie, likwidacja barier, dostosowanie sygnalizacji); odzyskiwanie przestrzeni publicznych dla funkcji np. kulturalno-usługowych; wprowadzenie standardów projektowania ciągów i przestrzeni; zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych.

Transport zbiorowy

Wiodąca rola transportu zbiorowego w obsłudze codziennych podróży wymaga zapewnienia wysokiej konkurencyjności kolei, metra oraz komunikacji tramwajowej i autobusowej w stosunku do samochodów. Zakłada się, że realizacja WPM doprowadzi do 65% udziału komunikacji miejskiej w obsłudze wszystkich podróży wykonywanych w Warszawie środkami transportu oraz 80% udziału w przypadku podróży do obszaru śródmiejskiego i 50% udziału na granicy Warszawy. Miasto planuje min. rozszerzenie współpracy z samorządami aglomeracji; modernizowanie i rozwój komunikacji autobusowej; kontynuacja modernizacji i rozwoju komunikacji tramwajowej; kontynuacja rozwoju systemu metra; usprawnienie komunikacji kolejowej; integracja systemów transportu; racjonalizacja przebiegu linii transportu zbiorowego (marszrutyzacja); wdrażanie rozwiązań z zakresu inteligentnych systemów transportowych (ITS).

Ruch rowerowy

WPM zakłada rozwój ruchu rowerowego. Celem będzie osiągnięcie już w najbliższych latach 10% udziału osób deklarujących w Warszawie codzienne lub prawie codzienne odbywanie podróży rowerami w sezonie wiosenno-letnim, a w strefie śródmiejskiej przekroczenie poziomu 20%. Służyć temu ma np.: budowa dróg dla rowerów, pasów i kontrapasów; dopuszczenie ruchu pod prąd na ulicach jednokierunkowych; tworzenie tzw. stref 30; likwidowanie barier w pokonywaniu skrzyżowań; podwyższanie poziomu bezpieczeństwa; zorganizowanie miejskiego serwisu rowerowego.

Ruch samochodowy

Warszawska polityka mobilności zakłada ograniczenie roli samochodów w mieście, zwłaszcza w strefie śródmiejskiej poprzez m.in. strefowanie ruchu; zmniejszanie przepustowości ulic i skrzyżowań; priorytetowe traktowanie ruchu pieszego; rozwój systemów carsharingu; wspieranie korzystania z samochodów o małych gabarytach, z małymi silnikami i z ekologicznymi napędami. Przeciwwstawienie się presji zmotoryzowanych umożliwi przeznaczenie miejsc dotychczas zajmowanych przez samochody na inne cele, m.in. na poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz rozwój społecznych i kulturowych funkcji ulic, co przyczyni się do poprawy jakości życia w mieście.

Parkowanie

Kolejnym mechanizmem WPM będzie zarządzanie parkowaniem poprzez min. eliminowanie parkowania niezgodnego z przepisami; zastąpienie parkowania na

chodnikach parkowaniem na pasach postojowych i w zatokach, parkowania na ulicach parkowaniem na parkingach wydzielonych; uruchomienia systemu zarządzania parkowaniem; zwiększenia sprawności funkcjonowania SPPN.

Transport ładunków

Rozwój Warszawy w kolejnych latach będzie powodować wzrost rynku sprzedaży towarów i usług, co w konsekwencji spowoduje zwiększenie zapotrzebowania na transport ładunków. Szczególnym wyzwaniem będzie obsługa strefy śródmiejskiej, a także obszarów wrażliwych (np. strefy piesze, historyczne). Mieszkańcy oraz licznie zlokalizowane w tej strefie punkty usługowe i handlowe wymagają zapewnienia dostaw towarów. Z drugiej strony zadaniem będzie zmniejszenie negatywnego wpływu ruchu samochodów ciężarowych i dostawczych i znacznych z tego tytułu uciążliwości dla miasta, mieszkańców i środowiska. Pogodzenie tych interesów będzie możliwe dzięki nowoczesnemu zorganizowaniu systemu dostaw ładunków, także dostawczego i przesyłek kurierskich, obejmującego m.in. współpracę z centrami logistycznymi przy ustalaniu tras i okresów ruchu samochodów towarowych oraz organizację postoju pojazdów zaopatrzenia. Kontynuowana będzie także polityka ograniczania dostępności poszczególnych obszarów miasta dla samochodów ciężarowych poprzez zakaz wjazdu dla samochodów ciężarowych pow. 16 t w obszar wewnątrz Obwodnicy Ekspresowej, a pow. 5 t - w obszar wewnątrz Obwodnicy Śródmiejskiej.

Edukacja i promocja

Wprowadzanie w życie WPM zakłada także działania „miękkie” związane oddziaływaniem finansowym, promocją i edukacją: uprzywilejowanie w SPPN pojazdów niskoemisyjnych; kontrola poprawności parkowania oraz wnoszenia opłat; utworzenie ośrodka szkoleniowego - Miasteczka Mobilności MIMO; wznowienie obrad tzw. Warszawskiego Okrągłego Stołu Transportowego pod nazwą Warszawski Okrągły Stół Mobilności (WOSM). Ważna jest skuteczna promocja warszawskiej polityki mobilności oraz postaw zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju. Promocja WPM będzie prowadzona w formie akcji i wydarzeń organizowanych w przestrzeni publicznej, z wykorzystaniem mediów tradycyjnych i elektronicznych. Zachęcanie do zrównoważonej mobilności będzie się odbywać także przez dawanie dobrego przykładu przez radnych, władze miasta, urzędników, pracowników jednostek miejskich. Uruchomiony zostanie program „Aktywni na rzecz zrównoważonej mobilności”, zapewniający merytoryczne i finansowe wsparcie osób, firm, organizacji społecznych aktywnie zainteresowanych ograniczeniem wykorzystywania samochodów prywatnych oraz odbywaniem podróży pieszo, rowerami czy też transportem zbiorowym.

Źródło: UM Warszawa