



Warszawski
Alarm
Smogowy

RAPORT

OD MIASTA DLA AUT DO MIASTA DLA WSZYSTKICH?

OCENA DZIAŁAŃ
PREZYDENTA WARSZAWY RAFAŁA TRZASKOWSKIEGO
NA RZECZ MIEJSKIEJ MOBILNOŚCI



Aneks:

**„MOŻECIE
WSZYSTKO!”**

– wywiad z Mikaelem
Colville-Andersenem

Warszawa, wrzesień 2021

Autorzy – członkowie Warszawskiego Alarmu Smogowego:



Agnieszka Drozd – dziennikarka radiowa,
mama dwójki dzieci, mieszkanka Mokotowa



Rafał Kosmal – kapitan żeglugi wielkiej.
Ojciec dwóch synów. Mieszkaniec Oslo i warszawskich Bielan



Konrad Marczyński – z wykształcenia ekonomista,
ojciec dwójki dzieci, mieszkaniec Starej Pragi



Maciej Pilch – z wykształcenia elektronik (technologia
półprzewodników), emeryt, mieszkaniec Mokotowa

**WARSZAWSKI ALARM SMOGOWY – OD 2014 R. DZIAŁAMY
NA RZECZ CZYSTEGO POWIETRZA ORAZ LEPSZEGO MIASTA**

Sfinansowane ze środków European Climate Foundation.

Oddano do składu 24 września 2021 r.

Spis treści

Wstęp	5
Komunikacja piesza	6
Komunikacja rowerowa	12
Transport zbiorowy	20
METRO	24
SZYBKĄ KOLEJ MIEJSKĄ	27
TRAMWAJE	28
AUTOBUSY	31
Komunikacja samochodowa	34
Przestrzeń miejska – ulice, place, centra lokalne	38
ULICE MIEJSKIE ZAMIAST ARTERII – CENTRUM	39
ULICE MIEJSKIE ZAMIAST ARTERII – POZA CENTRUM	44
PLACE ZAMIAST PARKINGÓW	46
CENTRA LOKALNE	49
Podsumowanie	51
Aneks: Możecie wszystko, bo macie przestrzeń.	
Odbierzcie ją samochodom!	55



Wstęp

W 2018 roku Rafał Trzaskowski zaprezentował obszerny program Koalicji Obywatelskiej pod nazwą „Warszawa dla wszystkich”. Znaczną część tego dokumentu stanowiły obietnice związane z transportem, a także przestrzenią ulic i placów. Na tle swojego głównego kontrkandydata, Patryka Jakiego z Prawa i Sprawiedliwości, prezentował się jako kandydat lepiej rozumiejący rolę zrównoważonej mobilności. Akcentował rolę nie tylko wielkoskalowych inwestycji (jak metro czy nowe mosty), ale także np. rolę przestrzeni dla pieszych w centrum miasta.

W naszym raporcie – przygotowanym po półmetku kadencji prezydenta Rafała Trzaskowskiego – skupimy się na sprawdzeniu, w jakim stopniu realizuje on swoje obietnice związane ze środkami poruszania się po mieście istotnymi dla zrównoważonej mobilności – ruchem pieszym i rowerowym oraz transportem zbiorowym. Przyjrzymy się także obietnicom związanym ze zmianami w przestrzeni miejskiej, dotyczącymi miejskich ulic i placów oraz centrów lokalnych.

Oceniając realizację obietnic prezydenta Trzaskowskiego, posługujemy się następującą skalą:



OCENA POZYTYWNA



OCENA NEUTRALNA



OCENA NEGATYWNA



NIE OCENIAMY



Komunikacja piesza



„Poprawimy infrastrukturę dla pieszych, zwłaszcza w centrum miasta. (...) W Śródmieściu powstaną ulice o spowolnionym ruchu, gdzie piesi koegzystują z samochodami i rowerami. (...) Transformację przejdą ulice Jasna, Szpitalna, Zgoda, Bracka, Chmielna i Złota. (...) W 2019 roku nowe oblicze zyska plac Pięciu Rogów.”

W trakcie realizacji jest przebudowa placu Pięciu Rogów, obejmującego zbieg m.in. ulic Szpitalnej, Zgoda i Brackiej. Po zakończeniu przebudowy plac ma się zamienić w strefę praktycznie pieszą, co jest jak najbardziej wskazane, chociażby z uwagi na bardzo duże potoki piesze w ciągu ul. Chmielnej, a także potencjał miejski okolicznych uliczek. Ruch kołowy – poza rowerami – ma zostać ograniczony do samochodów mieszkańców, zaopatrzenia i czterech kursów autobusów na godzinę.

To inwestycja punktowa, ale kluczowa dla zmian w kwartale Marszałkowska–Świętokrzyska–Nowy Świat–Al. Jerozolimskie. Jej realizacja oznacza przecięcie ostatniej trasy tranzytowej w tym kwartale (na osi północ–południe w ciągu od pl. Powstańców do Kruczej) i oznacza, że ruch samochodowy zostanie ograniczony do ściśle lokalnego. Niepokój może jednak budzić, jak w praktyce będzie respektowane ograniczenie ruchu na pl. Pięciu Rogów. Analogiczna strefa zakazu ruchu na ulicy Chmielnej jest obecnie fikcją, tolerowaną przez Straż Miejską od wielu lat.

W dalszej perspektywie ratusz zapowiada realizację przemian kolejnych ulic w pobliżu placu Pięciu Rogów. Zakończono konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzeni w rejonie zaniedbanej ulicy Chmielnej, w trakcie jest konkurs dotyczący ulic Złotej i Zgoda, zapowiedziano przemianę ul. Kruczej na wzór barcelońskiej La Rambli, z deptakiem pośrodku i szpalerem drzew. Wszystkie zakładają przestrzeń przyjazną dla pieszych, bardziej zadrzewioną i z ograniczeniem ruchu samochodowego. To jednak na razie tylko zapowiedzi i trudno ocenić, czy uwarunkowania polityczne i sytuacja budżetowa pozwolą je zrealizować. Warto też zauważyć, że ewentualne przebudowy zakończyłyby się dopiero w kolejnej kadencji.

Spektakularny rozmach planów dotyczących szeroko pojętego otoczenia placu Pięciu Rogów kontrastuje z niewielką liczbą podobnych działań w innych miejscach. Zapowiadana „poprawa infrastruktury dla pieszych, zwłaszcza w centrum” w praktyce poza ścisłym centrum oznacza raczej poprawę elementarnych standardów. Jest ona wprowadzana przy okazji przebudów i remontów, głównie tych realizowanych przez Zarząd Dróg Miejskich (ZDM). Brak jest natomiast tworzenia analogicznych przestrzeni w centrach dzielnicach.

Obietnica „ulic o spowolnionym ruchu” w Śródmieściu została już w październiku 2019 r. poszerzona o zapowiedź stworzenia stref tempo-30 na dwóch trzecich warszawskich ulic. Ten postulat, choć niektórym może wydawać się śmiały, w rzeczywistości dotyczyłby ulic prawie wyłącznie o klasie dojazdowej i lokalnej, czyli tych, którymi zazwyczaj nie poruszają się

autobusy (często o charakterze prawie osiedlowym). By nie sięgać do przykładów z zagranicy, można przytoczyć przypadek Gdańska, gdzie identyczny odsetek ulic już w 2017 r. był objęty takim ograniczeniem prędkości.

Niestety, ta interesująca wizja w trakcie kolejnych dwóch lat nie zaczęła zmieniać się w rzeczywistość. Chociaż prezydent ma tu ograniczone możliwości działania – mniejsze ulice zazwyczaj są w zarządzie poszczególnych dzielnic – to mógłby wykorzystać co najmniej dwa instrumenty. Pierwszy to uprawnienie miejskiego inżyniera ruchu (czyli bezpośredniego podwładnego prezydenta) do wskazywania zarządom dróg zmian koniecznych ze względów bezpieczeństwa. Drugim mogą być zachęty finansowe dla dzielnic – np. stworzenie w ramach miejskiego budżetu specjalnego funduszu na poprawę jakości przestrzeni tych dróg (jak nasadzenia zieleni, mała architektura, remonty chodników), powiązanego z warunkiem uspokojenia ruchu na tych ulicach.



„Już w 2022 roku brzegi Wisły na wysokości ulic Karowej i Okrzei połączy kładka pieszo-rowerowa. Rozpocznemy przygotowania do budowy podobnej przeprawy na wysokości ulicy Boleść i ulicy Ratuszowej.”

Wkrótce ma się rozpocząć budowa kładki pieszo-rowerowej z bulwarów wiślanych (w osi ul. Karowej) na drugą stronę Wisły (w osi ul. Okrzei). W lipcu 2021 r. otwarto oferty na jej realizację, która ma zakończyć się do wiosny 2024 roku.

Na plus można zatem zaliczyć realizację kładki i to prawie w ramach kadencji, a także samą inicjatywę budowy przeprawy, która nie jest poświęcona samochodom. Może ona dać też impuls zmian, w tym propiesznych, po prawej stronie Wisły, szczególnie w rejonie ulicy Okrzei. Projekt jest jednak krytykowany jako czysto rekreacyjny, o ograniczonym znaczeniu komunikacyjnym. Wynika to z braku dogodnego połączenia rowerowego kładki na lewym brzegu Wisły z drugą stroną Wisłostrady i dalej – z Traktem Królewskim (podobnie jest po praskiej stronie z połączeniem z ulicą Targową). Utrudnieniem dla użytkowników przeprawy będzie też brak rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego, mimowolnie podkreślający jej rekreacyjny i „nieśpieszny” charakter.

W kryzysowym czasie zdziwienie może budzić wybór stosunkowo kosztownej inwestycji (187 mln wg budżetu, choć wg ofert cena może być dużo niższa). Prezydent podkreśla, że będzie to jeden z najdłuższych (500 m) tego typu obiektów na świecie. Pytanie jednak, czy rola „efektu wow” przy wyborze akurat tej inwestycji nie była zbyt duża, jak na czas kryzysu.

Jednocześnie zarzucono całkowicie pomysł budowy drugiej takiej kładki w pobliżu, tj. w ciągu ulic Boleść i Ratuszowej. Wydaje się to trafną decyzją, szczególnie, że w tym rejonie jej znaczenie komunikacyjne byłoby jeszcze mniejsze niż kładki Karowa–Okrzei.



Inderhavnsbroen. Kładka pieszo-rowerowa w turystycznej części Kopenhagi



„Zagwarantujemy egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania.”

Omawiamy tę obietnicę w części dotyczącej pieszych, gdyż – chociaż nielegalne parkowanie utrudnia poruszanie się wszystkim użytkownikom dróg (także innym kierowcom), a także skutkuje często niszczeniem zieleni – to największy wpływ ma na bezpieczeństwo i wygodę poruszania się pieszych.

Od początku kadencji Rafała Trzaskowskiego w najmniejszym stopniu nie usprawniono pod tym kątem działania Straży Miejskiej (nie udało się też zachęcić Policji do większej skuteczności). Straż Miejska nadal preferuje skrajnie nieefektywny model funkcjonowania. Działanie prawie wyłącznie na wezwanie mieszkańców – zamiast regularnych, pieszych patroli – oznacza tracenie sporej ilości czasu na dojazd do miejsca zdarzenia. Po dojeździe strażników (trwającym nawet parędziesiąt godzin) zgłaszanego pojazdu często już nie ma na miejscu. Patrole piesze samodzielnie i szybko mogłyby identyfikować auta szczególnie utrudniające ruch lub zagrażające bezpieczeństwu.

Ma to odzwierciedlenie w statystykach. Chociaż na wielu ulicach można by wskazać jednocześnie kilkadziesiąt aut anektujących chodniki czy przejścia dla pieszych, Straż Miejska wystawia dziennie tylko po dwadzieścia kilka mandatów na dzielnicę (179 550 tzw. wezwań foto



Paryż. Żyjąca ulica. Momenty, na które zaparkowane auta nigdy nie pozwolą

w całym roku 2019; w kolejnym roku wyniki były niższe ze względu na oddelegowanie strażników do zadań związanych z pandemią). Liczba zleceń holowań czy założonych blokad na koła to tylko po około 4 dziennie na dzielnicę (w 2019 r. łącznie odpowiednio 23 493 oraz 27 056).

Widoczna jest dość duża dysproporcja między poszczególnymi dzielnicami w statystykach – np. mniejszy od Ochoty Żoliborz ma dwa razy więcej zleceń holowań. Można to wytłumaczyć różnym stopniem zaangażowania poszczególnych Oddziałów Terenowych SM, co potwierdzają osoby zgłaszające wykroczenia drogowe. Do tego wiele patroli w rozmowach wprost bagatelizuje problem parkowania utrudniającego ruch pieszych, usprawiedliwiając je trudnościami kierowców w znalezieniu miejsc do parkowania.

Nieskuteczność służb porządkowych zmusza zarządców dróg do stosowania jedynych skutecznych środków chronienia pieszych – wygrodzeń w postaci słupków (rzadziej pasów zieleni, które nie zawsze są możliwe, np. przy nie dość szerokich chodnikach). W ten sposób nieefektywność jednej jednostki miejskiej skutkuje generowaniem wydatków w budżetach innych jednostek.

Symbolem nieudolności warszawskiej Straży Miejskiej w odniesieniu do egzekwowania przepisów ruchu drogowego jest, będąca pozornie deptakiem, ulica Chmielna (między Nowym Światem a pasażem Wiecha). Trakt ten charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem ruchu pieszego. Formalnie tylko nieliczne pojazdy mogą wjeżdżać na tę ulicę (wyjątki od zakazu ruchu B-1 to np. dostawy w określonych godzinach, mieszkańcy dojeżdżający na teren posesji), a jeszcze mniej może parkować na nielicznych miejscach (zakaz zatrzymywania się B-36 jest wzmocniony tabliczką T-24, czyli ostrzeżenia o holowaniu). Jeszcze w 2014 roku kierujący Strażą Miejską komendant Zbigniew Leszczyński zapowiedział w mediach „zero tolerancji” w tej sprawie. Trwająca choćby miesiąc lub dwa skuteczna i odpowiednio nagłośniona akcja zapewne rozwiązałaby (lub przynajmniej znacząco ograniczyłaby) na tej ulicy kwestię lawirowa-

nia autami między pieszymi oraz nielegalnego parkowania. Do dziś jednak sytuacja w żaden sposób się nie poprawiła, a problem doczekał się własnej strony na Facebooku („Chmielna deptakiem”).

Podobny problem występuje w trakcie przebudowy placu Pięciu Rogów. Jest to zapewne jedno z nielicznych miejsc w Europie, gdzie na terenie objętym zakazem ruchu występują... korki spowodowane przez kierowców przejeżdżających przez plac budowy. Straż Miejska na Twitterze apeluje o przestrzeganie w tym miejscu zakazu ruchu, a w terenie wystawia średnio jeden mandat dziennie. Czy podobnie będzie po przebudowie placu na przestrzeń ściśle pieszą?



„Budując nowe lub modernizując już istniejące ulice, nie można myśleć tylko o wygodzie kierowców. Musimy pamiętać o wszystkich użytkownikach, szczególnie o pieszych. To oznacza między innymi stosowanie właściwych, estetycznych materiałów, gwarantujących wygodę chodzenia.”

Tzw. Standardy dostępności, obejmujące standardy i wytyczne infrastruktury dla pieszych, określono zarządzeniem prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz jeszcze w poprzedniej kadencji samorządu. Zakładają one m.in. płyty betonowe 50 × 50 jako podstawowy budulec nawierzchni chodników oraz rezygnację z kostki brukowej, powszechnie wcześniej stosowanej na ciągach pieszych.



Komunikacja rowerowa



„W ciągu pięciu lat rozbudujemy sieć tras rowerowych w Warszawie. Priorytetem będzie budowa fragmentów ścieżek rowerowych łączących istniejące trasy w jedną, spójną sieć, zwłaszcza w centrum miasta. Docelowo Warszawa powinna mieć 800 km dróg rowerowych, czyli dwa razy tyle, ile ma Kopenhaga.”

Kandydat trafnie zdefiniował główny problem warszawskiej sieci rowerowej, czyli fragmentaryzację, szczególnie widoczną w centrum. Jak wygląda rozwiązywanie tego problemu w połowie kadencji? Postępy rozwoju sieci rowerowej w Warszawie od wielu lat monitoruje Stowarzyszenie Zielone Mazowsze. Przy sprawdzeniu realizacji rozwoju sieci rowerowej w centrum sięgniemy do opracowania Stowarzyszenia autorstwa Pawła Ziniewicza wg stanu na 31 marca 2021 r.¹, który nie zmienił się przez ostatnie pół roku.

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy jeszcze w 2006 r. zdefiniowano główne trasy rowerowe w centrum – 5 na osi północ-południe, 3 na osi wschód-zachód, dodatkowo stowarzyszenie w analizie uwzględniło ze Studium 1 trasę lokalną na osi wschód-zachód. Z tych dziewięciu planowanych przez władze miasta tras w centrum istnieją obecnie w pełni tylko dwie – pierwsza od ul. Prostej przez most Świętokrzyski do ul. Sokolej, druga od mostu Gdańskiego bulwarami wiślаныmi do mostu Poniatowskiego. Tę pierwszą domknęło przedłużenie Trasy Świętokrzyskiej od ul. Zamoyskiego do ul. Targowej w 2019 roku.

Z łącznej długości 45,3 km głównych tras funkcjonuje 23,8 km, czyli 52% – z czego 6% przybyło od ostatnich wyborów (m.in. w al. Jana Pawła II i ul. Chałubińskiego – od ronda ONZ przez rondo Czterdziestolatka do ul. Nowogrodzkiej). Przez najbliższe pół roku oddany zostanie do użytku jeszcze krótki odcinek trasy na ul. Marszałkowskiej (od ul. Świętokrzyskiej do Alej Jerozolimskich, z połączeniem z drogą dla rowerów na południe od ronda Dmowskiego). W przyszłym roku zostanie też prawdopodobnie zbudowana infrastruktura rowerowa w rejonie pl. Trzech Krzyży, łącząca Aleje Ujazdowskie z Nowym Światem za rondem de Gaulle’a.

Podsumowując powyższe, na początku kadencji domknęto drugą z dziewięciu głównych tras w centrum. Nie jest jednak realne dokończenie któregośkolwiek z pozostałych szlaków w centrum do końca 2023 roku.

Znacznie lepiej przedstawia się realizacja infrastruktury rowerowej sumarycznie, w skali Warszawy i z uwzględnieniem także tras lokalnych. W 2019 i 2020 roku powstało łącznie **ok. 86 km nowych tras rowerowych, w tym 49 km wydzielonych dróg dla rowerów**. Pozostała infrastruktura to pasy i kontrapasy rowerowe, kontraruch na ulicach jednokierunkowych i w mniejszym stopniu ciągi pieszo-rowerowe.

1. http://zm.org.pl/?a=rsc_trasy_w_centrum-20c



Największa bolączka stołecznych dróg rowerowych – brak ciągłości

Nowa infrastruktura to także budowa przejazdów rowerowych łączących istotne szlaki komunikacyjne. Wymienić tu można przejazdy przez Raszyńską w ciągu Tarczyńska–Nowogrodzka (połączenie Ochoty ze Śródmieściem), czy przez al. Niepodległości w ciągu od Pola Mokotowskiego do ul. Stefana Batorego. Warto też wspomnieć o najdłuższej (jak dotychczas) jednorazowej inwestycji rowerowej w stolicy – budowie 16 km dróg dla rowerów wzdłuż ul. Puławskiej od Domaniewskiej do granicy miasta.

Łącznie na koniec 2020 r. Warszawa miała **675 km tras rowerowych wszystkich typów, w tym 499 km wydzielonych dróg dla rowerów**.

Warto zaznaczyć, że ostatniej zimy okazało się, że sieć rowerowa ma funkcjonować tylko w dni bezśnieżne. Na odśnieżanie głównych dróg dla rowerów (na terenach Zarządu Dróg Miejskich) nie przeznaczono żadnych środków, powołując się na ograniczenia finansowe (mowa o kwocie ok. 100 tys. zł). Jednocześnie od paru lat odpowiedzialnością za odśnieżanie przerzucają się dwie miejskie jednostki – wspomniany ZDM oraz Zakład Oczyszczania Miasta. W sezonie zimowym z tras rowerowych korzysta oczywiście znacząco mniej rowerzystów niż w letnim, jednak konsekwentny rozwój danego systemu komunikacji musi zakładać stabilność dostępności do niej. Dla zimowych użytkowników rowerów oznaczało to konieczność korzystania z często śliskiej jezdni, między samochodami, bądź rezygnację z tego środka transportu.



Ulica Piastów Śląskich. Jeden z nielicznych w stolicy przykładów drogi dla rowerów wydzielonej z jezdni
Fot. ZDM

Jednocześnie tworzenie nowej wydzielonej infrastruktury nadal charakteryzuje się **trzema słabymi stronami**:

1. Wydzielona infrastruktura jest zazwyczaj tworzona **kosztem chodników lub zieleni**. Dotyczy to przede wszystkim dróg dla rowerów (DDR), które rzadko są wydzielane z jezdni, np. kończona właśnie DDR na Marszałkowskiej naprzeciwko Domów Centrum. (Pozytywnym wyjątkiem jest tu tegoroczne zwężenie ul. Piastów Śląskich z przekroju 1×4 do 1×2 i wydzielenie z jezdni drogi dla rowerów.) Wydzielanie dróg rowerowych z jezdni może budzić opór kierowców. Tu jednak zmarnowano szansę choćby pilotażowego rozwoju takich DDR-ów, którą dała pandemia i przez pewien czas zmniejszony ruch samochodowy. Warto podkreślić, że z tej szansy skorzystało wiele innych miast europejskich, skokowo zwiększając na początku pandemii długość dróg i pasów rowerowych na jezdniach. W każdym przypadku wywołało to gwałtowny wzrost liczby rowerzystów na ulicach (w Paryżu o 60% w rok). Trudno się zgodzić z argumentem ZDM, że lepiej było skupić się na rozwoju stałych DDR-ów – ich budowa jest o wiele bardziej czaso-, koszt- i terenochłonna niż wydzielenie takich tras na jezdniach.
2. Drogi dla rowerów przy chodnikach czasami są od nich odseparowane tylko pasem kostki o szerokości 20 cm, czyli jest to oddzielenie pozorne (**separacja powietrzem**). Prowadzi to do konfliktów między pieszymi i rowerzystami oraz zmniejszeniem ich komfortu ruchu. Dzieje się tak nawet tam, gdzie można by zaprojektować odseparowanie wąskim pasem zieleni. Przykładem jest tu DDR po zachodniej stronie al. Jana Pawła II, gdzie zamiast tego przestrzeń wykorzystano na zbudowanie skośnych miejsc parkingowych (choć wystarczyłyby miejsca równoległe).
3. Systematycznie zwiększa się liczba ulic jednokierunkowych z kontraruchem (możliwość jazdy rowerem w obu kierunkach), lecz dzieje się tak głównie dzięki projektom z budżetu obywatelskiego. Jednakże nadal **nie jest regułą wprowadzanie kontraruchu** przez miej-

skiego inżyniera ruchu przy zatwierdzaniu organizacji ruchu dla nowych ulic jednokierunkowych. Nie zawsze jest też wykorzystywana szansa wprowadzania kontraruchu w wypadku korekt organizacji ruchu na istniejących drogach jednokierunkowych. Oznacza to, że zamiana drogi dwukierunkowej na jednokierunkową może oznaczać przerwanie istniejącego szlaku komunikacyjnego dla rowerzystów. Przykładem jest tu choćby rozszerzanie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Woli, Pradze-Północ (2020 r.), Ochocie i Żoliborzu (2021 r.). Kontraruch jest najtańszym i najprostszym sposobem tworzenia nowej infrastruktury rowerowej, dziwić więc może niekonsekwentny stosunek miejskiego inżyniera ruchu do jego upowszechniania.



Stare Bielany. Parking rowerowy przy szkole podstawowej



„Zwiększymy liczbę parkingów rowerowych.”

Trudno rozstrzygnąć, co miał na myśli kandydat na prezydenta, pisząc o „parkingach rowerowych”, natomiast liczba miejsc do przypięcia rowerów w Warszawie sukcesywnie się zwiększa. Dzieje się to głównie w ramach kolejnych, większych inwestycji Zarządu Dróg Miejskich, dzielnic czy projektów zgłaszanych w ramach budżetu obywatelskiego. Sam ZDM szacuje zwiększenie liczby takich miejsc od początku 2019 r. na 344 (wliczając w to te z choćby paroma stojakami). Jedną z większych inwestycji w tym zakresie było 100 nowych wiat rowerowych – prawie w całości przy szkołach (oraz sześć przy stacjach metra), każda po 10 stojaków, zrealizowane przez ZDM w 2020 r. z budżetu obywatelskiego.



„Przy moście Poniatowskiego zbudujemy kładkę dla rowerzystów.”

Tę koncepcję jeszcze w 2019 r. Zarząd Dróg Miejskich uznał za nierealną z powodu konstrukcji mostu i uwarunkowań konserwatorskich. Zamiast tego postanowiono na razie zwiększyć bezpieczeństwo rowerzystów na jezdni, którzy na razie praktycznie z niej nie korzystają z powodu prędkości osiąganych przez kierowców. Ograniczenie prędkości na moście ma być egzekwowane dzięki fotoradaram, których postawienie w tym roku odbyło się z licznymi perturbacjami w relacji z konserwatorem zabytków. Drugim krokiem ma być przeniesienie buspasa z prawego na lewy pas – obecnie rowerzyści przy buspasie musieliby jeździć prawie środkiem jezdni, między autobusami i samochodami, po zmianie jeździliby przy skraju jezdni, obok chodnika.

Trudno uznać to rozwiązanie za satysfakcjonujące nawet dla przeciętnie doświadczonych rowerzystów. Zapewne zdecydowana większość z nich będzie obawiać się współdzielić pas ruchu z samochodami, nawet gdy ich prędkość realnie ograniczy się do 40 km/h.



„Most łączący Bródno z Żoliborzem powinien być planowany jako przeprawa tramwajowa i rowerowo-piesza.”

Ten postulat wyborczy został zrezygnie sformułowany – ten most jest rzeczywiście wciąż „planowany”, natomiast jego budowa została w praktyce zamrożona. Jego funkcja, w tym ewentualne uwzględnienie ruchu samochodowego (zapewne w ograniczonym wymiarze), ma być poddana analizie przy okazji tworzenia nowego miejskiego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, które ma zostać przyjęte w 2023 r.



„Będziemy rozwijać system Veturilo, tworząc nowe stacje.”

Obecnie można mówić raczej o kryzysie niż rozwijaniu systemu. Na początku pandemii w 2020 r. Rada Ministrów zawiesiła na dwa miesiące funkcjonowanie w całym kraju systemów rowerów miejskich – chociaż jednocześnie nie uczyniono tego w stosunku do innych systemów pojazdów współdzielonych, w szczególności bardzo podobnych systemów wypożyczeń



Veturilo na ul. Gałczyńskiego. Zwraca uwagę wykorzystanie miejsca postojowego na jezdni zamiast chodnika

hulajnóg elektrycznych. Zwiększyło to zapoczątkowany już wcześniej kryzys na rynku rowerów miejskich w Polsce. Spadki wypożyczeń dotknęły w 2019 r. 13 z 15 największych systemów w Polsce, wg raportu Stowarzyszenia Mobilne Miasto – średnio o 19%, w tym w Warszawie o 18%. W pandemicznym 2020 r. spadek wypożyczeń w warszawskim systemie wyniósł aż 46%. Razem z podobną sytuacją w innych miastach doprowadził operatora m.in. warszawskiego systemu, czyli Nextbike Polska, do zgłoszenia wniosku o upadłość.

Ogłoszony przez Zarząd Dróg Miejskich przetarg na obsługę systemu Veturilo w latach 2021–2028 zakończył się we wrześniu 2020 r. fiaskiem. Ambitny zamiar zwiększenia liczby stacji do 505 (o ponad ¼) pozostał nierozstrzygnięty. Zgłosił się tylko jeden oferent, tj. doświadczona hiszpańska firma Marfina SL (obsługująca wówczas 6 systemów w różnych krajach) we współpracy z polską GeoVolo (9 systemów w naszym kraju). Cena jednak znacząco przekroczyła planowaną przez ZDM kwotę (171 mln zł zamiast 128 mln), a jednocześnie Rada Warszawy nie zgodziła się zwiększenie budżetu na ten cel. ZDM zamiast tego ogłosił przetarg pomostowy (tylko na 2021 rok), który wygrała firma Veturilo. Ponowny przetarg na kilkuletnią obsługę Veturilo ma być ogłoszony na jesieni br.

W porównaniu z rokiem 2019, w 2021 r. nie zmieniła się liczba stacji standardowych (300), elektrycznych (10) i dziecięcych (6). Jednocześnie w przetargu pomostowym ZDM zrezygnował z wszystkich 31 stacji finansowanych dotychczas przez dzielnice. Zmniejszyła się też z 49 do 32 liczba tzw. stacji sponsorskich.

Obecnie przyszłość systemu Veturilo wydaje się stać pod znakiem zapytania. Z jednej strony można na plus zaliczyć podtrzymywanie znajdującego się w kryzysie systemu. Wielu osobom zapewniał on w pandemicznym okresie alternatywę wobec komunikacji zbiorowej, a dla innych może być zachętą do kupna własnego roweru. Z drugiej strony można się zastanawiać, jaka będzie decyzja warszawskich radnych, jeśli kolejny przetarg nie przyniesie w efekcie niższej kwoty niż proponowana w pierwszym przetargu. Warto pamiętać, że rozwój sieci rowerów miejskich i unowocześnianie jej taboru może być istotnym elementem promocji i zwiększania udziału modalnego roweru w podróżach mieszkańców.



„Wprowadzimy system dotacji dla spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych na budowę miejsc do przetrzymywania rowerów mieszkańców osiedli.”

Pomysł nie został w żaden sposób podjęty przez warszawski ratusz. Z jednej strony można uznać to za uzasadnione – odpowiednie inwestycje nie wiążą się raczej ze zbyt wysokimi nakładami, a członkowie wspólnot i spółdzielni mogą zabiegać o ich realizację ze środków własnych tych instytucji. Z drugiej jednak strony mógłby to być impuls dla wielu wspólnot i spółdzielni do wygospodarowania miejsca na parkingi rowerowe.

Transport zbiorowy





„Dokończymy wymianę taboru. Szybka Kolej Miejska zakupi co najmniej 20 nowych składów. Tramwaje Warszawskie zakupią ponad 200 tramwajów niskopodłogowych. Metro zakupi 30 nowych pociągów, tak by w ciągu kilku lat wycofać cały tabor rosyjskiej produkcji. Do 2023 roku Miejskie Zakłady Autobusowe kupią około 200 autobusów elektrycznych.”

W kwietniu 2020 r. SKM podpisała umowę z Newagiem na dostawę 21 składów, które mają być dostarczone do stolicy w 2022 r.

W czerwcu 2019 r. Tramwaje Warszawskie zawarły z Hyundai Rotem kontrakt na dostawę 123 składów w pełni niskopodłogowych z opcją na 90 kolejnych. Pierwsze dwa składy dotarły do stolicy w czerwcu 2021 r., ostatnie mają dotrzeć w kwietniu 2023 r. Wydaje się mało prawdopodobne dostarczenie do końca kadencji opcjonalnych 90 składów, szczególnie w związku z ograniczeniem planów inwestycyjnych miasta odnośnie do budowy nowych linii tramwajowych.



Bródno. Miejski autobus elektryczny w zajezdni

W styczniu 2020 r. podpisano z konsorcjum firm Škoda Transportation i Škoda Vagonka umowę na dostawę 37 jednoprzestrzennych składów metra, z czego 22 ma zastąpić składy rosyjskie (15 dla obsługi dłuższej II linii, a 8 na potrzeby zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów), z których każdy będzie mógł zabrać do 1500 pasażerów. Ostatni skład ma zostać dostarczony do końca 2023 r.

W 2019 r. Miejskie Zakłady Autobusowe podpisały umowę na dostawę 130 autobusów elektrycznych, które dostarczono w 2020 r.



„Chcemy, żeby za pięć lat 65 procent wszystkich podróży w granicach miasta odbywało się transportem publicznym. Żeby ten cel osiągnąć, przeprowadzimy największe w historii Warszawy inwestycje komunikacyjne.”

Ten cel już w momencie ogłaszania był nierealny, a jego realizacja mogłaby w praktyce odbyć się ze szkodą dla zrównoważonej mobilności. Wynikało to z jego błędnego sformułowania – celem do osiągnięcia powinien być nie procent podróży transportem zbiorowym, lecz podróży innymi środkami transportu niż samochód (czyli w szczególności także komunikacja piesza i rowerowa).

Warszawskie Badanie Ruchu, przeprowadzone w 2015 roku na zamówienie ratusza (na próbie N = 17 000), dało następujący udział poszczególnych środków lokomocji w ogóle podróży warszawiaków: komunikacja zbiorowa 47%, samochód osobowy 32%, pieszo 18%, rower 3%. Wzrost zatem udziału komunikacji zbiorowej o 18% pkt. proc. w trakcie dekady musiałby oznaczać spadek udziału aut z 32% do 14%. Należy to uznać za skrajnie nierealne nie tylko ze względu na uwarunkowania lokalne, ale także porównując do innych stolic europejskich. Natomiast przy mniejszym spadku udziału podróży autami musiałby się jednocześnie zmniejszyć udział komunikacji pieszej czy rowerowej (czyli środków podróży bardziej ekologicznych niż transport zbiorowy).

Możliwe też, że kandydat na prezydenta się pomylił i chodziło o udział transportu zbiorowego nie we wszystkich podróżach, ale w podróżach niepieszych – czyli wzrost udziału z 57% do 65%, przy spadku udziału aut z 39% do 31% (a nawet więcej przy dodatkowym wzroście ruchu rowerowego). Taki cel byłby bardziej realistyczny, choć nadal ignorowałby znaczenie zwiększania udziału komunikacji pieszej i rowerowej w podróżach.

Warto też zauważyć, że realizacji powyższego celu w praktyce nie da się zweryfikować – władze miasta nie zaplanowały na 2023 rok kolejnego badania WBR. Odbędzie się ono prawdopodobnie w 2025 r. (zgodnie z dziesięcioletnim cyklem, przyjętym też w wielu innych miastach europejskich).



„Warszawska młodzież ucząca się w szkole średniej będzie korzystała z komunikacji miejskiej za darmo.”

W lipcu 2019 r. wiceprezydent Robert Soszyński poinformował, że wstrzymano analizy związane ze zwolnieniem uczniów szkół średnich z opłat za bilety ZTM. Motywował to ówczesnymi planami rządu zwolnienia z płacenia PIT osób do 26. roku życia oraz obniżeniem pierwszej stawki PIT z 18 do 17 proc. Projekty te rzeczywiście zostały przyjęte przez parlament, a ekipa Rafała Trzaskowskiego nie wróciła już do swojej obietnicy.



„Dostosujemy Bilet Seniora (50 zł za rok) do nowego wieku emerytalnego kobiet (60. rok życia).”

Ta obietnica nie została zrealizowana, brak jest też zapowiedzi realizacji.



„(...) proponujemy im [sąsiadującym gminom] atrakcyjne plany taryfowe, rozwijając jednocześnie nie tylko SKM i linie podmiejskie, ale także sieć linii dowozowych »L« (w sumie 27 nowych połączeń).”

Rafał Trzaskowski nie wypracował z sąsiednimi gminami żadnej nowej oferty taryfowej. Funkcjonujący obecnie Bilet Metropolitalny Warszawa+ wprowadzono jeszcze w trakcie kadencji prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz, tj. 1 września 2018 roku. Umożliwił on mieszkańcom podwarszawskich gmin kupno biletów okresowych ZTM w cenie niższej niż standardowa, pod warunkiem, że różnicę pokryje lokalny samorząd. Już w pierwszym roku program cieszył się dużym powodzeniem – przystąpiło do niego 25 samorządów. Zainteresowani byli nim też mieszkańcy okolic Warszawy – połowę biletów długookresowych na 1. i 2. strefę ZTM sprzedano w ramach tego programu, a ich łączna sprzedaż (liczona w sztukach) wzrosła o 10%.

Ewentualne uruchamianie nowych linii jest zależne od wniosków ościennych gmin, dziwić więc może tak precyzyjne założenie „27 nowych połączeń” w programie Rafała Trzaskowskiego. Od listopada 2018 na podwarszawskich drogach pojawiły się 3 linie podmiejskie (750, 809, 850) oraz 5 nowych „elek”, co łącznie daje tylko 8 nowych połączeń. Dodatkowo przedłużono linię SKM S3 do Radzymina, a także pięć „siedemsetek” (trzy do stacji metro Księcia Janusza, dwie do nowej pętli w Piasecznie).



„Do 2021 roku dokończymy budowę sieci parkingów P&R okalających Warszawę. Zbudujemy 8 tysięcy miejsc na nowych parkingach P+R przy węzłach przesiadkowych z przystankami metra, tramwajów i SKM na obrzeżach Warszawy. Część nowych parkingów zbudujemy w partnerstwie publiczno-prywatnym, zmniejszając koszt dla miasta. Zmienimy zasady funkcjonowania parkingów P+R, tak by parkować mogli na nich okoliczni mieszkańcy.”

Od początku kadencji nie zbudowano żadnego nowego parkingu P&R. W budowie są dwa takie parkingi, przy przystankach kolejowych PKP Warszawa Jeziorki i PKP Warszawa Żerań, na łącznie 375 miejsc dla aut (oraz 166 dla rowerów). W planach jest budowa kolejnych – w Wesołej, Międzylesiu, przy stacjach metra Bródno i Trocka oraz Karolin i Łazurowa, na Białołęce przy węźle Winnica – jednakże brak zapewnionego finansowania wyklucza możliwość zbudowania ich przed końcem kadencji. Da to zatem na koniec kadencji skromne wykonanie na poziomie niecałych 5%.

Brak też zapowiedzi budowy nowych parkingów P&R w formule PPP. Natomiast z istniejących parkingów w praktyce może korzystać każdy, jeżeli posiada ważny bilet ZTM (dobowy lub dłuższy). Oznaczałoby to miejsce parkingowe w cenie 250 zł za kwartalny Bilet Warszawianka, gdyby nie to, że na zdecydowanej większości parkingów obowiązuje przerwa techniczna (połączona z zakazem parkowania) w godzinach 2.30–4.30. Wyjątkami są jedynie: odkryty parking Młociny II oraz trzy z pięciu kondygnacji parkingu Ursus Niedźwiadek (a także P&R Warszawa Stadion, ale jedynie od poniedziałku do piątku). W praktyce wyklucza to możliwość dłuższego parkowania przez mieszkańców. Zasady te obowiązywały już w poprzedniej kadencji i nie dokonano w nich zasadniczych zmian.

METRO



„Do 2023 roku ukończymy budowę ostatniego etapu II linii metra – z Bemowa na Targówek. Równocześnie rozpoczniemy pracę nad przedłużeniem II linii na Ursus i do stacji Warszawa Toruńska.”

We wrześniu 2019 r. oddano do użytku trzy stacje II linii po stronie praskiej (Szwedzka, Targówek Mieszkalny, Trocka), a kwietniu 2020 trzy stacje na Woli (Płocka, Młynów, Księcia Janusza). Umowę na dokończenie wschodniego odcinka II linii metra (trzy stacje) oraz dwie umowy na

odcinek zachodni (sześć stacji) podpisano jesienią 2018, krótko przed rozpoczęciem kadencji przez Rafała Trzaskowskiego. W dwóch przypadkach budowa miała zakończyć się do 2021 r., w wypadku ostatnich trzech stacji odcinka zachodniego do 2022 roku. Wszystkie te terminy zdążono już prolongować, a w najbliższym czasie może być konieczne ich ponowne przesunięcie. Powodem była głównie pandemia (kwarantanny, problemy z łańcuchem dostaw), a częściowo też kwestie formalne (jak np. konieczność aktualizacji raportu oddziaływania na środowisko). O ile w wypadku większości stacji jest jednak realne zakończenie budowy w 2022 roku (a na pewno w ramach kadencji), o tyle ostatnie trzy zachodnie stacje (Lazurowa, Chrzanów i Karolin) są od grudnia 2020 r. dopiero na etapie procedowania pozwolenia na budowę. W tym wypadku nawet aktualny termin (maj 2024 r.) może być niemożliwy do osiągnięcia.

Jeśli chodzi o projektowanie przedłużenia II linii do Ursusa i na Żerań, zasadność ich budowania ma zostać przeanalizowana w ramach studium transportowego, które ma być wkładem do nowego miejskiego Studium zagospodarowania. Co najmniej w wypadku stacji końcowej Karolin dostosowano projekt do możliwości dalszego przedłużenia linii.



Mali pasażerowie liczą wagony na II linii metra



„Do 2025 roku zbudujemy dwie nowe, brakujące stacje na linii metra: plac Konstytucji i Muranów.”

Rafał Trzaskowski podjął odważną decyzję, by wybudować dwie brakujące stacje, z których ze względów oszczędnościowych zrezygnowano przy budowie I linii trzy dekady temu. W listopadzie 2019 Metro Warszawskie podpisało z Biurem Projektowym Metroprojekt umowę na wykonanie prac przedprojektowych oraz projektu budowlanego dla obu stacji wraz

z pełnieniem nadzoru autorskiego podczas budowy. Metroprojekt do lipca 2022 r. ma uzyskać pozwolenie na budowę dla obu stacji. Nie jest rozstrzygnięte, kiedy budowa się rozpocznie (choć w umowie określono pełnienie nadzoru autorskiego do 2026 r.). W 2019 r. zapowiedziano, że proces inwestycyjny powinien trwać 48 miesięcy, ale jego uruchomienie będzie zależać od dostępnych środków w budżecie miasta.



„Do 2021 wybudujemy łącznik stacji metra Centrum i Dworca PKP Śródmieście.”

Metro dopiero w kwietniu 2021 roku podpisało umowę na wykonanie analizy technicznej łącznika (czyli nawet nie projektu). Jednocześnie trwała stagnacja w rozmowach z PKP PLK, które już na początku 2019 r. przedstawiły koncepcję takiego połączenia ze swojej strony. Koordynacja działań i ustalenie wspólnej koncepcji obu instytucji powinny nastąpić jak najszybciej, ze względu na zbliżający się remont linii średnicowej (teoretycznie już od 2023). Według słów wiceprezydenta Michała Olszewskiego z września 2021 r. impas w rozmowach został przełamany, brak jednak na razie oficjalnych informacji co do wspólnych ustaleń.



„Rozpoczniemy budowę III linii metra na odcinku Stadion Narodowy – Gocław, przez rondo Wiatraczna (stacje: Mińska, Rondo Wiatraczna, Ostrobramska, Fieldorfa, Gocław), w stronę Siekierok, Stegien i stacji Wilanowska Dworzec Południowy.”

W grudniu 2019 r. podpisano umowę na wykonanie studium technicznego III linii metra – odcinek na Pradze-Południe. Mimo że jego wyniki nie były udostępnione publicznie (ani nawet radnym), Rada Warszawy na wniosek prezydenta w marcu 2021 r. przyznała finansowanie na wykonanie prac przedprojektowych tego odcinka III linii. Opublikowane później studium techniczne wykazało, że efektywność zaproponowanego przebiegu III linii jest wątpliwa. W zależności od realizacji (lub zaniechania) innych inwestycji oraz wyboru dalszego przebiegu III linii waha się od 0,62 do maksymalnie 1,09 (przy progu efektywności 1,0). Ten poziom efektywności wymagałby jednak np. rezygnacji z tramwaju na Gocław (także obiecanego w kampanii). Ratusz jednocześnie nie zlecił przeanalizowania zupełnie odmiennych wariantów III linii, jak np. zaproponowany w 2019 r. przez firmę Multiconsult przebieg z Białołęki przez Bielany, rondo Daszyńskiego i Grójecką w kierunku Służewca biurowego i Wilanowa.

W lipcu 2021 r. wybrano wykonawcę prac przedprojektowych 6 stacji III linii metra na Pradze-Południe. Mają się one zakończyć 18 miesięcy od podpisania umowy. To oznacza, że w 2023 r.

będzie gotowy m.in. program funkcjonalno-użytkowy oraz specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych. To jednak jeszcze nie projekt, a tym bardziej nie budowa.

Nie sposób odmówić Rafałowi Trzaskowskiemu determinacji w realizacji wyborczego postulatów ani przywiązania do idei rozbudowy warszawskiego metra. Jednakże brak wcześniejszych analiz – potwierdzających, że wybrany przed wieloma latami wariant jest optymalny w świetle zmian demograficznych i urbanistycznych w stolicy – to naszym zdaniem w wypadku tak kosztownej inwestycji poważny błąd.



„Już w pierwszych miesiącach nowej kadencji rozpoczniemy prace koncepcyjne i przygotowania do budowy IV linii metra (łącej Ursus i Mokotów) oraz V linii metra (łącej Młociny i Białołękę).”

Pokazywane przez Rafała Trzaskowskiego w trakcie kampanii „kreski na mapie” na razie nie zaczęły się przekładać na rzeczywistość. Można powiedzieć – na szczęście (lub ubolewać nad przedstawianiem pochopnych obietnic, niepopartych rozstrzygającymi analizami). Przebieg nowych linii metra ma zostać określony w nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy. Jego uchwalenie ratusz planuje obecnie na 2023 r., czyli koniec kadencji. Poprzedzić ma je studium transportowe dla sieci warszawskiego metra.

SZYBKĄ KOLEJ MIEJSKA



„Na już istniejących trasach SKM zbudujemy dodatkowe przystanki powiązane z II linią metra i innymi środkami transportu publicznego: Warszawa Szwedzka, Warszawa Wiatraczna (Grochów), Warszawa Koło (ulica Obozowa), Warszawa Powązki, Warszawa Ulrychów, Warszawa Jelonki (ulica Połczyńska).”

To zaskakująca obietnica, bo wygląda na to, że kandydat na prezydenta Warszawy przeoczył, że infrastruktura kolejowa leży w gestii państwowej spółki PKP PLK. Samorząd może co najwyżej budować infrastrukturę w jej otoczeniu (np. dojścia piesze do przystanków kolejowych). Z powyższych przystanków uruchomiono już Warszawę Powązką (1 listopada 2019 r.), a nowy przystanek Warszawa Koło (przy ul. Obozowej) otwarto 21 października 2018 r., czyli w dniu wygranej przez Rafała Trzaskowskiego w wyborach.



**„Uruchomimy dwie nowe linie Szybkiej Kolei Miejskiej:
kierunek Piaseczno (wydłużenie drogi S9 – w 2021 roku)
oraz w kierunku na Ożarów Mazowiecki.”**

W obu wypadkach Zarząd Transportu Miejskiego czeka na udostępnienie infrastruktury kolejowej w rejonie stacji Warszawa Zachodnia, być może będzie to więc możliwe od 2022 roku. Zakończenie przebudowy jest planowane na 2023 r., lecz przejezdność torów może zostać zapewniona wcześniej.

TRAMWAJE

Inwestycje tramwajowe to pięta achillesowa obecnej ekipy w ratuszu. Mimo że wymagają nawet dziesięciokrotnie niższych nakładów niż metro, a efektywność wielu z nich byłaby wyższa niż np. III linii metra (odcinek na Pradze-Południe ma wskaźnik efektywności nie więcej niż 1,09, gdy np. tramwaj wzdłuż Wilanowskiej 5,91 wg analiz zleconych przez ratusz), to zaliczają one duże opóźnienia lub są odkładane na bliżej nieokreśloną przyszłość.

Docenić natomiast należy rozwijanie priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach, czyli tzw. zielonej fali. W sierpniu 2021 r. obejmowała ona 63% skrzyżowań, przez które jeżdżą tramwaje (tj. 160 z 255), podpisano wtedy też umowę na wprowadzenie systemu na kolejnych dwóch trasach. Do końca 2021 r. skrzyżowań z priorytetem tramwajowym ma być 75%, do końca 2022 r. 90%, a docelowo wszystkie.



„Do 2022 roku zbudujemy tramwaj na Gocław oraz linię tramwajową łączącą Wilanów z Mokotowem, Ochotą i Wolą.”

W listopadzie 2019 roku ratusz wystąpił o przesunięcie na inny cel (zakup autobusów elektrycznych przez Miejskie Zakłady Autobusowe) wcześniej przyznanego unijnego dofinansowania budowy tramwaju na Gocław. Informacja ta została upubliczniona dopiero w sierpniu 2020, wraz z wyjaśnieniem, że jest to związane z trudną sytuacją finansową miasta. Mimo że ratusz nie znalazł ponad 150 mln potrzebnych dla wkładu własnego dla tej inwestycji, później bez problemu przeznaczył 187 mln zł na budowę kładki przez Wisłę. Obecnie budowa tramwaju przez Gocław staje całkowicie pod znakiem zapytania, ponieważ obniża efektywność III linii metra, co grozi brakiem dofinansowania unijnego dla budowy metra.



Żoliborz. Tramwaje Warszawskie w drodze

W wypadku linii ochocko-wilanowskiej we wrześniu 2021 roku rozpisano przetarg na budowę odcinka od Puławskiej do Miasteczka Wilanów. Jednakże nie jest przesądzona jego budowa w całości – jeśli kwoty oferentów będą zbyt wysokie, zakładany budżet może wystarczyć tylko na część tego odcinka. Prace projektowe nad pozostałą częścią linii, tj. między Dworcem Zachodnim a Puławską, trwają. Nie jest jednak pewne, czy cała linia zostanie zbudowana choćby do końca następnej kadencji samorządu.



„W 2025 roku oddamy do użytku tramwaj na Zieloną Białą oraz linię wzdłuż ulicy Modlińskiej.”

Po złożeniu przez Tramwaje Warszawskie w lipcu 2021 r. raportu o oddziaływaniu na środowisko, obecnie trwa postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej, z 2022 r. jako planowanym terminem jej uzyskania. Jeszcze w 2017 r. zakładano, że połączenie wschodniej Białej ze stacją metra Kondratowicza powstanie do 2022 r. Pod koniec 2020 mowa była już mowa o roku 2027, z ewentualną prolongatą tego terminu.

Przetarg na koncepcję trasy tej linii ma zostać ogłoszony w IV kwartale 2021 r. Tramwaje Warszawskie w 2020 r. szacowały, że linia wzdłuż Modlińskiej może powstać do końca dekady (a więc nawet po zakończeniu ewentualnej drugiej kadencji Rafała Trzaskowskiego).

Na Tarchominie (czyli w dzielnicy Białołęka) oddano do użytku we wrześniu 2021 r. dodatkowe 900 m linii tramwajowej z przystanku Nowodwory do krańca Winnica (nie były wprost wymienione w programie wyborczym z 2018 roku). Przedłużenie istniejącej linii tramwajowej ma ułatwić mieszkańcom tego rejonu dojazd do stacji metra Młociny. Koszt tej niewielkiej inwestycji wyniósł aż 75 mln, gdyż przy tej okazji – na wniosek Zarządu Transportu Miejskiego – wybudowano równoległe drugą jezdnię ulicy Światowida. Nazywana przez niechętnych jej mieszkańców „tarchostradą” jest obecnie zupełnie zbędna – na całej wcześniejszej części ulica Światowida ma tylko jedną jezdnię (z rezerwą pod drugą). Umowę dotyczącą całej inwestycji podpisano pod koniec 2019 r., gdy prezydent Trzaskowski z powodów finansowych odkładał na później wiele innych zamierzeń.



„Zbudujemy (...) linię tramwajową łączącą rondo Unii Europejskiej z metro Wilanowska – Dworcem Południowym.”

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska proceduje złożony przez Tramwaje Warszawskie raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Jego uzyskanie konieczne jest dla otrzymania decyzji środowiskowej. Na rozpoczęcie budowy przed końcem kadencji nie można już liczyć.



„Przy alei Wilanowskiej powstanie nowoczesny węzeł komunikacyjny.”

Sam Zarząd Transportu Miejskiego tak w 2015 r. opisywał to miejsce w swoim biuletynie: „Duża, niewygodna pętla autobusowa z wąskimi peronami i małymi wiatami. Później trzeba dojść do stacji metra przeciskając się pomiędzy straganami i handlarzami. Jeszcze gorzej jest zimą, gdy zalega śnieg i błoto”. W 2017 r. przedstawił koncepcje całonocnego zagospodarowania tego rejonu, opracowane przez Schuessler-Plan Inżynierzy. Obecnie są one schowane do szuflady ze względu na wysokie koszty realizacji.

Dziwić może jednak brak próby podjęcia tematu tej inwestycji np. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego – jedna z czterech koncepcji zakładała zabudowę rejonu dworca kilkupiętrowymi biurowcami. Przy zachowaniu pełnej funkcjonalności komunikacyjnej byłoby to na pewno efektywne wykorzystanie tej świetnie skomunikowanej przestrzeni.



„Zbudujemy (...) nową linię wzdłuż ulicy Kasprzaka oraz nowe linie tramwajowe na Odolanach.”

W sierpniu 2021 r. wybrano wykonawcę linii na ulicy Kasprzaka (od Skierniewickiej do Wolskiej). Zakończenie budowy jest planowane na 2023 rok. Linia będzie obsługiwać m.in. Odolany.

Drugą inwestycją w tym rejonie miała być trasa łącząca linię wilanowską od Dworca Zachodniego przez Odolany z linią na ul. Kasprzaka. Jednakże jeszcze w marcu 2018 roku (czyli przed wyborami) było przesądzone, że powstanie ona po zakończeniu budowy linii wilanowskiej i nie wcześniej niż w 2027. W związku z aktualnym opóźnieniem budowy linii wilanowskiej nawet ten termin obecnie jest wątpliwy.



„Rozpoczniemy przygotowania do budowy nowego połączenia tramwajowego Bielany, Bemowa, Żoliborza Południowego i Śródmieścia Północnego (wzdłuż ulicy Powązkowskiej oraz ulicy S. Maczka) oraz linii tramwajowych na Zielony Ursynów (wzdłuż ulicy Puławskiej) i połączenia tramwajowego stacja Wilanowska – Wilanów (wzdłuż ulicy Wilanowskiej).”

W sprawie powyższych połączeń nie podjęto realnych działań.

AUTOBUSY



„Wyznamy nowe buspasy. Po uruchomieniu SKM z Piaseczna buspas zostanie wytyczony także na ulicy Puławskiej.”

W porównaniu ze skomplikowanymi i drogimi inwestycjami komunikacyjnymi – takimi jak budowa metra czy linii tramwajowych – wytyczenia buspasów można dokonać dużo szybciej i dużo niższym kosztem. Mimo to w połowie kadencji Rafał Trzaskowski nie ma tu znaczących dokonań. Przez pierwsze 1,5 roku wyznaczono tylko buspasy tymczasowe, związane z budową II linii metra. Następnie w czerwcu 2020 r. otwarto 1700 m buspasa na Radzymińskiej, od Jórskiego do Łodygowej (w kierunku Marek, w kierunku centrum działał już wcześniej).

Z uruchomieniem buspasa na ul. Puławskiej nie czekano wprowadzić na SKM-kę i wyznaczono go w obu kierunkach już w lipcu 2020 r. – ale tylko między węzłem Wyścigi a Metrem Wilanowską, zamiast rozpocząć go od granicy miasta. Brakująca część ma zostać wyznaczona po otwarciu tzw. Puławskiej-bis.

W sierpniu 2021 r. otwarto buspas w obu kierunkach na ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. Jego organizacja ruchu została zatwierdzona jeszcze w maju 2020 r. i miała zostać wdrożona w tamte wakacje. Za zwłokę nie można tu winić procedur przetargowych, bo ZDM zrobił to przy pomocy miejskiego Zakładu Konserwacji i Remontu Dróg.

Ten buspas ma szansę otworzyć serię nowych buspasów w drugiej połowie kadencji, zarówno stałych (jak np. na ul. Modlińskiej w kierunku centrum od ul. Aluzyjnej do ul. Światowida, czy na ul. Czerniakowskiej w obu kierunkach od Torwaru do Trasy Siekierkowskiej), jak i tymczasowych na czas remontu estakad Trasy Łazienkowskiej (m.in. w al. Stanów Zjednoczonych od ronda Wiatraczna do Przyczółku Grochowskiego, w obu kierunkach). Ratusz zapowiada 38 km nowych buspasów (obecnie jest to 68 km), przy czym buspasy w obu kierunkach liczone są podwójnie. Jednak są to posunięcia wdrażane zaskakująco późno – istotnych działań w tym zakresie można było oczekiwać już w trakcie pierwszych dwóch lat kadencji. W dodatku część z buspasów ma być wdrożona tylko tymczasowo.

Pozytywnie należy ocenić rozpoczęcie w 2021 roku wdrażania tzw. zielonej fali dla autobusów na skrzyżowaniach. Zainicjowano je w zimie i na wiosnę testami na części Wału Miedzeszyńskiego i fragmencie ul. Puławskiej, a także na ul. Radzymińskiej. W tym ostatnim przypadku skrócono dzięki temu czas przejazdu autobusów na odcinku od ul. Tarnogórskiej (Zacisze) do ul. Gorzykowskiej (Targowej) aż o jedną trzecią.



Buspas na ulicy Jana III Sobieskiego



„Flotę autobusów miejskich zwiększymy o ponad 300 pojazdów. Od 2019 roku jednostki miejskie nie będą kupowały taboru napędzanego silnikami Diesla. Zamiast nich – pojazdy gazowe i elektryczne, zeroemisyjne.”

Miejskie Zakłady Autobusowe od 2019 r. nie kupują autobusów zasilanych olejem napędowym. Kupować takie pojazdy mogą nadal przewoźnicy prywatni, wykonujący usługi dla Zarządu Transportu Miejskiego. ZTM nadal dopuszcza autobusy z silnikami Diesla w przetargach, przyznając jednocześnie dodatkowe punkty za wykorzystanie taboru niskoemisyjnego.

Odnosnie do liczby autobusów obsługujących Warszawski Transport Publiczny (MZA oraz operatorzy prywatni), to zwiększyła się ona w połowie kadencji jedynie o 60 pojazdów (z 1809 we wrześniu 2018 r. do 1869 w czerwcu 2021 r., dodatkowo część floty została zastąpiona nowym taborem).



„Rozwiniemy system dynamicznej informacji dla pasażerów autobusów – podobny do tego, który już dziś działa na wielu przystankach tramwajowych.”

Dotychczas nie zamontowano na przystankach autobusowych wyświetlaczy z rozkładami jazdy, analogicznych do tych znanych z przystanków tramwajowych. Zamiast tego w sierpniu 2021 r. na 15 przystankach autobusowych w Śródmieściu, na Mokotowie i na Woli zamontowano testowo (do końca roku) duże ekrany firmy AMS. Dostępne są na nich informacje o aktualnej lokalizacji autobusów, a także m.in. lokalne informacje.

A photograph of a red car in a traffic jam. The car is in the foreground, slightly out of focus, with its rear lights visible. The background is heavily blurred, showing other cars and bright, circular light bokeh from streetlights or traffic signals, creating a warm, golden-hour atmosphere.

Komunikacja samochodowa

Poniżej odniesiemy się do obietnic Rafała Trzaskowskiego związanych z komunikacją samochodową, mających jednocześnie znaczenie dla rozwoju zrównoważonej mobilności.



„W tym samym roku [2025] domkniemy budowę obwodnicy śródmiejskiej – do ruchu oddamy odcinek z ronda Wiatraczna do ronda Żaba.”

Praska część obwodnicy śródmiejskiej to evergreen kolejnych warszawskich kampanii wyborczych – przypomina linię horyzontu, którą wciąż widać, ale nie można się do niej zbliżyć. Ostatnie widoczne działanie w tej sprawie to przeprowadzone w 2017 r. konsultacje społeczne na temat kształtu obwodnicy. Już na początku 2019 r., czyli zaraz po rozpoczęciu kadencji, ratusz zapowiedział przesunięcie inwestycji. W listopadzie 2019 r., przedstawiając budżet na kolejny rok, Rafał Trzaskowski przyznał, że odkłada ją na półkę, do czasu poprawy sytuacji budżetowej (lub uzyskania dofinansowania rządu).

To jedna z nielicznych nowych inwestycji drogowych, która mogłaby ucieszyć zarówno zwolenników transportu samochodowego, jak i zrównoważonego transportu. Z jednej strony oznaczałaby możliwość otwarcia nowego połączenia drogowego, skracającego drogę samochodem w niektórych relacjach. Z drugiej strony – pozwalałaby wytłumaczyć, że ograniczanie ruchu samochodowego w szeroko pojętym centrum nie odbywa się ze szkodą dla tranzytu międzydzielnicowego, skoro jest alternatywa w postaci małej obwodnicy. W szczególności zniknęłaby ostatnia wymówka dla braku zmian na ulicy Targowej. Jest ona wciąż tranzytową arterią, w niczym nie przypominając głównej miejskiej ulicy jednej z centralnych dzielnic miasta. Jednocześnie, w wypadku budowy tej obwodnicy w przekroju 2×2 z rezerwą pod równoległą obwodnicę tramwajową (co postulowały m.in. Tramwaje Warszawskie), mógłby na tej inwestycji zyskać w przyszłości też transport zbiorowy.



„Do końca 2019 roku miejskie stacje ładowania samochodów powstaną na dziewięciu istniejących parkingach P+R. Na koniec 2020 roku samochody elektryczne będzie można ładować w co najmniej 500 punktach stolicy.”

Z końcem 2019 stacje ładowania znajdowały się na 5 parkingach P+R, z końcem 2020 osiągnięto cel stacji ładowania na dziewięciu parkingach P+R.

W grudniu 2020 r. Rada Warszawy przyjęła „Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych na obszarze m.st. Warszawy”. Zakłada on budowę 408 ogólno-

dostępnych stacji z łącznie 816 punktami. Inwestycję ma realizować sukcesywnie w najbliższych latach PGE Dystrybucja SA o/Warszawa (Wesoła) oraz innogy Stoen Operator sp. z o.o. (pozostałe dzielnice).



„Zniesiemy opłatę za abonament parkingowy na pierwszy samochód w rodzinie dla mieszkańców Warszawy – osób płacących w Warszawie podatki.”

Ta obietnica nie została zrealizowana, nie ma też obecnie takich zapowiedzi. Miałaby ona też niewielkie znaczenie dla poszczególnych mieszkańców (mówimy o kwocie tylko 30 zł rocznie). Większe miałaby chyba dla ratusza. Nie musiałby on odpowiadać na pytania, czemu mieszkańcy nie mogą znaleźć miejsc do parkowania, skoro płacą co roku za parkingową usługę powyższą kwotę (w przeliczeniu: „aż” 8 groszy dziennie).

Zamiast tego ratusz podjął próby innych zmian w abonamencie parkingowym. Nie pojawiło się to w programie, ale na spotkaniach wyborczych Rafał Trzaskowski wspominał, że należy rozważyć ograniczenie liczby wydawanych abonamentów na lokal do dwóch, a może nawet do jednego auta (obecnie funkcjonuje ograniczenie do jednego pojazdu z abonamentem na mieszkańca). Wprawdzie nie zdecydował się na ten krok, ale zamiast tego Rada Warszawy w październiku 2020 r. uchwaliła wprowadzenie dodatkowej opłaty. Opłata za pierwsze auto w lokalu miałaby nadal wynosić 30 zł, ale abonament parkingowy dla drugiego (i każdego kolejnego) auta w mieszkaniu wynosiłby 1200 zł. Uchwała ta została jednak uchylona przez wojewodę mazowieckiego. Zakwestionował on nie tyle samą zasadę, co raczej kwestie proceduralne związane z planowanym wydawaniem abonamentów (głównie regułę „kto pierwszy, ten lepszy” w kolejce po pierwszy, tańszy abonament). Mimo tego ratusz nie podjął drugiej próby w tej sprawie.

Inaczej było w wypadku abonamentu obszarowego. Obok możliwości parkowania jedynie w pobliżu parkometrów w okolicy miejsca swojego zamieszkania (rocznie 30 zł), ratusz chciał wprowadzić abonament obszarowy (za 600 zł), umożliwiający parkowanie na większym obszarze części dzielnicy, w której się mieszka. Po stwierdzeniu przez wojewodę nieważności pierwszej uchwały w tej sprawie (z kwietnia br.), Rada Warszawy w zmodyfikowanej formie uchwaliła ją ponownie we wrześniu br. Obecnie ratusz czeka na ponowną decyzję wojewody.

Poza zmianami w abonamencie parkingowym ratusz zaczął systematycznie rozszerzać Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, po latach zastoju w tej kwestii. W 2020 r. włączono do Strefy część Woli i Pragi-Północ, w 2021 r. objęta nią zostanie cała Ochota i Żoliborz. Na 2022 r. planowane jest rozszerzenie Strefy na pozostałą część Pragi-Północ (z wyjątkiem Pelcowizny), Saską Kępę i rejon Starego Mokotowa, a na 2023 r. na rejon Wierzbna i Odolany. Nie wprowadzono natomiast na razie śródmiejskiej Strefy, z wyższymi stawkami, bardziej zachęcającymi do korzystania z komunikacji miejskiej przy podróżach do centrum. Część pol-

skich miast skorzystała już z tej możliwości (odpowiednia regulacja ustawowa weszła w życie we wrześniu 2019). Analizy (konieczne dla wprowadzenia strefy śródmiejskiej) mają zostać przeprowadzone przez ratusz po zakończeniu pandemii.

Z punktu widzenia zrównoważonej mobilności należy docenić, że ratusz zaczyna prowadzić bardziej efektywną politykę parkingową. Kontrowersje może budzić fakt, że wielu kierowców może być tym zaskoczona po ostatniej kampanii wyborczej.



Przestrzeń miejska – ulice, place, centra lokalne

ULICE MIEJSKIE ZAMIAST ARTERII – CENTRUM



„Chcemy, żeby plac Defilad stał się Nowym Centrum Warszawy, wraz z otaczającym go kwartałem wytyczonym ulicami Marszałkowską, Królewską, Krakowskim Przedmieściem, Nowym Światem i Alejami Jerozolimskimi. Ta część miasta stanie się strefą »niespieszną«, przyjazną spacerom, charakterystyczną dla spokojnych centrów wielkich miast. (...) Dzięki zagospodarowaniu pierzei ulicy Marszałkowskiej, Alej Jerozolimskich i innych śródmiejskich ulic – dziś zdominowanych przez samochody – możliwy stanie się rozwój warszawskich ulic handlowych. Centrum Warszawy powinno wypełnić się domami towarowymi, kawiarniami i butikami.”

11 grudnia 2019 roku prezydent Rafał Trzaskowski zaprezentował projekt pn. **Nowe Centrum Warszawy**. Śmiało można powiedzieć, że jest to obecnie sztandarowe hasło ekipy Rafała Trzaskowskiego. Jego założenia opisane w programie wyborczym w dużym stopniu zostały powtórzone podczas powyższej prezentacji. Dziwić może, że dopiero rok po rozpoczęciu kadencji, a jeszcze bardziej – że z tej koncepcji stosunkowo niewiele zrealizowano (nawet na etapie projektowym) przez kolejny rok. Media sugerowały, że opóźnienia te powstały z winy wiceprezydenta Roberta Soszyńskiego, odpowiedzialnego do lutego 2021 r. za mobilność, niechętnego propieszym zmianom.

W program ten wpisują się wskazane wcześniej działania wokół placu Pięciu Rogów, ale także przebudowy dużych miejskich arterii – Jana Pawła II, Marszałkowskiej, a przede wszystkim Alej Jerozolimskich. Skala proponowanych (i projektowanych) zmian znacząco przekracza programowe zapowiedzi Rafała Trzaskowskiego, w których skupiano się na „zagospodarowaniu pierzei” oraz działaniach na placach czy mniejszych ulicach.

Co zatem odnośnie do śródmiejskich ulic zostało zrealizowane i co jest projektowane?

Al. Jana Pawła II to na razie jedyna większa inwestycja wpisująca się w Nowe Centrum Warszawy, która została zakończona. Na odcinku od ronda ONZ do ronda Czterdziestolatka jezdnia została zwężona z 4–5 pasów do 3 w każdą stronę. Wytyczono dwa przejścia naziemne na rondzie oraz dodatkowe na południe od ronda, przy Nowogrodzkiej.

Pojawiły się też dwa przejazdy rowerowe. Szczególne znaczenie ma ten przy ul. Nowogrodzkiej, ponieważ wprowadza ciągłość trasy rowerowej z Ochoty do Śródmieścia. Jest to też innowacja w skali Warszawy – skrzyżowanie w osi wschód–zachód można pokonać rowerem,

natomiast dla samochodów ta relacja jest niedostępna. To rzadkie rozwiązanie w Warszawie (natomiast często spotykane w miastach, które od dłuższego czasu wdrażają zasady zrównoważonej mobilności). W prosty sposób zwiększa atrakcyjność transportu rowerowego w porównaniu z samochodowym w podróży np. z Ochoty do Śródmieścia.

Pozytywnie należy ocenić budowę drogi dla rowerów po stronie zachodniej (od ronda ONZ aż do Nowogrodzkiej), choć jej minusem jest brak jej separacji od chodnika. Po stronie wschodniej ruch rowerowy jest odseparowany od pieszego, lecz niestety – droga dla rowerów kończy się za ulicą Żółtą na środku chodnika. Do plusów można zaliczyć oczywiście sporo nowej zieleni.



Droga rowerowa po wschodniej stronie al. Jana Pawła II kończy się w chodniku lub ul. Żółtej

Aczkolwiek inwestycja jest dużym ułatwieniem dla pieszych i rowerzystów w tej części Warszawy, warto jednak zauważyć, że na samym rondzie Czterdziestolatka wytyczono tylko dwa przejścia dla pieszych (i jeden przejazd rowerowy). Po stronie południowej piesi na wózkach muszą fatygować się aż do przejścia przy ul. Nowogrodzkiej, a po stronie wschodniej – do ul. Emilii Plater. Można mieć nadzieję, że te braki (wynikające przede wszystkim z kolizji z istniejącymi wejściami do przejść podziemnych) zostaną nadrobione przy okazji przebudowy linii średnicowej i zmian w Alejach Jerozolimskich.

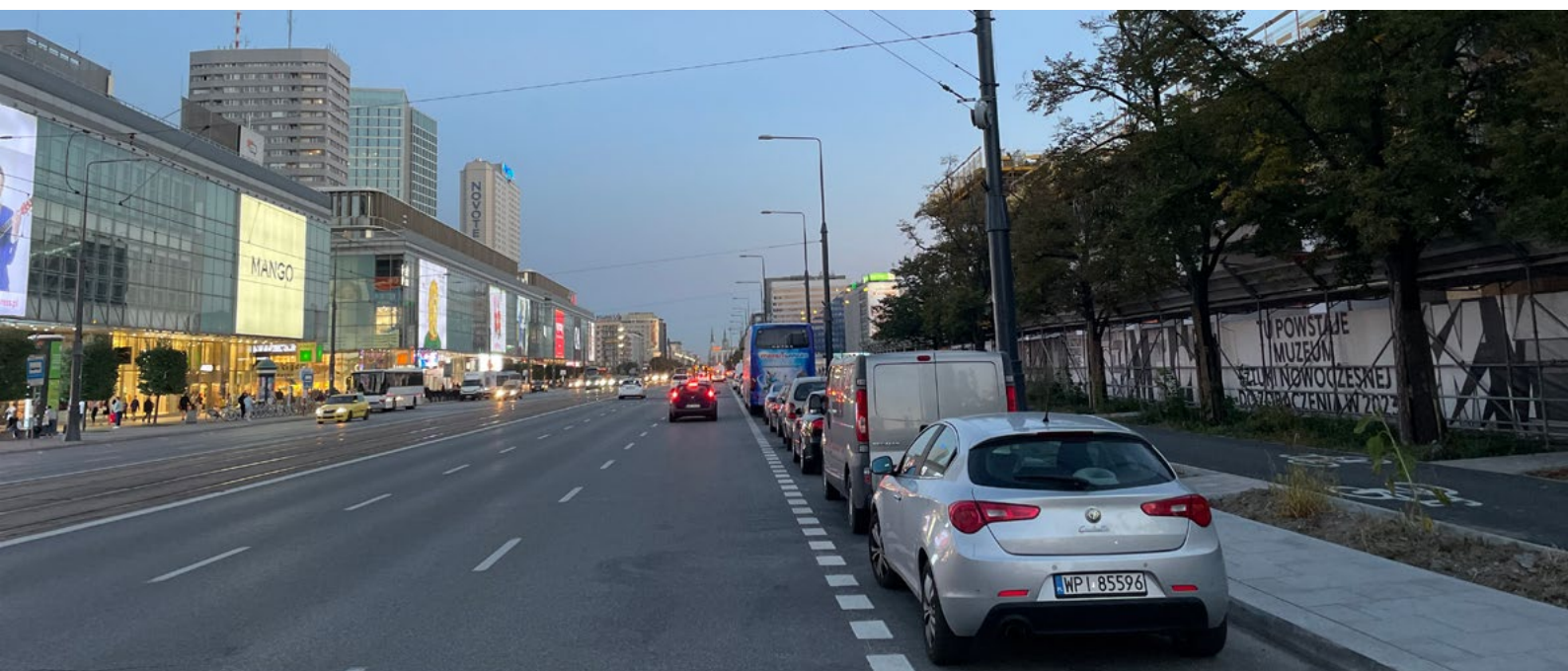
Wydaje się, że ta inwestycja była dla ekipy Rafała Trzaskowskiego pokonaniem pewnej mentalnej bariery. Przed jej realizacją w mediach społecznościowych – a także tradycyjnych – można było spotkać wiele głosów krytycznych, wieszczących komunikacyjny paraliż centrum. Po zakończeniu budowy praktycznie 100% reakcji było pozytywnych, a np. przejścia naziemne zostały przyjęte wręcz jako oczywistość, która w tym miejscu powinna być od zawsze. Można przypuszczać, że te reakcje przyspieszyły zapowiedzi kolejnych inwestycji w ramach Nowego Centrum Warszawy, których wysyp miał miejsce w 2021 roku.

Warto zwrócić uwagę, że powyższy mechanizm jest czymś stałym przy wprowadzaniu większych zmian, burzących dotychczasowy porządek. Zmiana budzi niepokój i aktywizuje tych, którzy są jej przeciwni – przy jednoczesnej stosunkowo mniejszej aktywności zwolenników zmiany. Jak pisał klasyk filozofii polityki już w XVI wieku: „Reformator bowiem napotyka wrogów w tych wszystkich, którzy na starych urządzeniach dobrze wychodzili; a tych, którzy wyjdą dobrze na nowych, ciepłych zaledwie znajduje obrońców”.

Kolejne zmiany obejmą **ulicę Marszałkowską**. Do początku 2022 roku ma zakończyć się budowa przejść dla pieszych wokół ronda Dmowskiego, na przedłużeniu ulic Widok, Parkingowej, Nowogrodzkiej i Poznańskiej, z dojściem do przystanków tramwajowych. To rozwiązanie z jednej strony mające charakter protezy – na przejścia na samym rondzie trzeba będzie poczekać do przebudowy Alej Jerozolimskich. Z drugiej strony trwałe – zachowanie tych przejść w przyszłości zapewni obustronne dojście do przystanków tramwajowych, co skróci drogę wielu pieszych. To rozwiązanie warte jest powielania w innych miejscach, choć nadal zbyt rzadko spotykane w Warszawie.

Planowane jest też powstanie trzech przejazdów rowerowych (z wyjątkiem osi ulicy Parkingowej). Razem z kończoną budową odcinka drogi dla rowerów od ul. Świętokrzyskiej do Alej Jerozolimskich (powstającej kosztem terenu zieleni) oznacza to uzupełnienie luki w trasie rowerowej północ-południe w samym centrum Warszawy (aczkolwiek ze sporym nadłożeniem drogi przez ul. Poznańską). Jednocześnie z pasa ruchu o szerokości aż 6 metrów na wysokości m.in. Domów Centrum wydzielono pas postojowy dla aut. Pytanie, czy zamiast zwiększania liczby miejsc postojowych w centrum (co może stanowić zachętę do wyboru auta jako środka transportu), właśnie w tym miejscu nie powinna powstać droga dla rowerów.

Docelowo Marszałkowska ma przejść większą przemianę, ze szpalarami drzew przy samym torowisku tramwajowym i zmianą przekroju do 2 × 2. W maju br. wybrano wykonaw-



„Nowa” Marszałkowska. Cztery pasy dla aut w jednym kierunku. Widoczna na prawo, nowa droga rowerowa powstała kosztem zieleni i chodnika

ców na zaprojektowanie odcinka od pl. Konstytucji do ul. Nowogrodzkiej i od ul. Królewskiej do pl. Bankowego. Mają też powstać dodatkowe przejścia dla pieszych przy ul. Wilczej i Żurawiej i na Osi Saskiej, a także trasy rowerowe (po stronie zachodniej na północ od ul. Królewskiej i po stronie wschodniej na południe od ronda Dmowskiego).

Jednakże po zakończeniu przebudowy linii średnicowej przez PKP PLK (czyli najwcześniej pod koniec tej dekady) największą metamorfozę mają przejść **Aleje Jerozolimskie** od ronda Czterdziestolatka do wiaduktu mostu Poniatowskiego. Po każdej stronie ulicy przekrój ma obejmować torowisko, tylko jeden pas ruchu ogólnego, buspas, zatoki postojowe, drogę dla rowerów, pasy zieleni i chodnik. To chyba najgorzej komentowana inwestycja ekipy Rafała Trzaskowskiego, w szczególności przez osoby przywiązane do wizji centrum miasta jako oczywistego punktu tranzytowego. Ma ona przywrócić temu traktowi wygląd zgodny z jego nazwą, tj. alei, czyli ulicy ze szpalerami drzew. Jednocześnie spowoduje, że od pl. Bankowego aż do Trasy Łazienkowskiej nie będzie żadnej arterii o więcej niż jednym pasie ruchu ogólnego w jedną stronę na osi wschód–zachód. Zamiast tego Warszawa ma szansę zyskać prawdziwie miejską, zieloną ulicę. Tę śmiałą, jak na polskie warunki, wizję z pewnością należy zaliczyć na duży plus dla prezydenta miasta.



Aleja Niepodległości. Dyskryminacyjny podział przestrzeni miejskiej – trzy pasy ruchu dla aut oraz parkowanie skośne na chodniku, brak infrastruktury rowerowej, wąski chodnik

Podczas gdy władze Warszawy zapowiadają spektakularne przebudowy w Alejach Jerozolimskich i na ul. Marszałkowskiej, jednocześnie nie mogą uporać się z elementarnymi zmianami w **al. Niepodległości** i na **ul. Chałubińskiego**. Od 2018 r. trwa projektowanie dla ZDM dróg dla rowerów od ul. Nowogrodzkiej do ul. Domaniewskiej (wraz ze zmianami w sygnalizacji, zakładającymi priorytet dla tramwajów), choć miało zakończyć się w roku 2019. Co więcej, od co najmniej roku pod znakiem zapytania stoi budowa odcinka tej drogi między Wawelską a Nowogrodzką, ponieważ musiałaby się wiązać z przebudową jezdni (i zmniejszeniem obecnego przekroju 2×3). Może się okazać, że długa trasa rowerowa N–S będzie mieć lukę w swoim centralnym odcinku.



„Zarząd Gospodarowania Nieruchomościami zrewiduje politykę lokalową i stawki za wynajem lokali komercyjnych na parterach budynków. Chcemy, by atrakcyjne czynsze przyciągały handel i usługi.”

Obietnica kojarzy się głównie z pustymi parterami Marszałkowskiej, dlatego warto o niej wspomnieć w kontekście Nowego Centrum Warszawy. Prezydent nie zdążył zrealizować swoich zapowiedzi, gdy w marcu 2020 r. przyszła pandemia i lockdown, które wpłynęły znacząco na obroty wielu firm. Pozytywnie należy ocenić program pomocowy wdrożony przez ratusz dla przedsiębiorców korzystających z miejskich lokali. O 90% obniżono czynsze za okres zamknięcia danego lokalu, a odpowiednio mniej w wypadku spadku obrotów. W sumie obniżki czynszów oraz najmów i dzierżawy miejskich nieruchomości do połowy 2021 r. wyniosły 66 mln zł. Dodatkowo w wypadku ogródków gastronomicznych obniżono opłaty za zajęcie pasa drogowego najpierw o 50%, a od czerwca 2020 r. o 75%. Mimo tego wsparcia tylko między grudniem 2019 r. a październikiem 2020 r. (według danych uzyskanych przez „Gazetę Stołeczną”) liczba pustostanów w miejskich lokalach wzrosła o 130, do blisko 580 lokali.



„Kolejny odcinek Wisłostrady, na wysokości placu Zamkowego, przeniesiemy do tunelu. Dzięki temu na górze będziemy mogli stworzyć nowy warszawski park.”

To śmiały projekt, dla którego konkurencją w kampanii wyborczej była wizja Pawła Rąbija przykrycia śródmiejskiej części Trasy Łazienkowskiej, czy koncepcja Zielonej Osi Justyny Glusman, zakładająca park linearny od ul. Grójeckiej do Wisły (z przeniesieniem ul. Wawelskiej pod ziemię). Podobnie jak pomysły konkurentów, także ten Rafała Trzaskowskiego pozostał jedynie na papierze i nie toczą się nad nim żadne prace.

ULICE MIEJSKIE ZAMIAST ARTERII – POZA CENTRUM



„Równolegle z odnową centrum miasta postępować będzie odnowa dzielnic – już realizowany projekt rewitalizacji serca Pragi jest zapowiedzią zmian, które nastąpią w innych częściach miasta. Warszawa leży na obu brzegach Wisły i nie może być »miastem pękniętym«. Wszystkie dzielnice po obu stronach rzeki powinny rozwijać się harmonijnie.”

Obserwując kolejne zapowiedzi zmian w Nowym Centrum Warszawy, zapomniani mogą czuć się mieszkańcy innych dzielnic niż Śródmieście. Chociaż poniższe projekty nie pojawiły się wprost w programie Rafała Trzaskowskiego, wymieniamy je, aby pokazać nierównowagę między skupianiem się przez urzędującego prezydenta na inwestycjach w centrum i poza nim.

Przebudowa **ulicy Grójeckiej** w zieloną arterię o przekroju 2×2 z drogami rowerowymi (na odcinku od placu Zawiszy do ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r.) od paru lat jest na etapie projektowania wraz z drugą inwestycją – przebudową pl. Narutowicza. Ta, choć jej realizacja miała zakończyć się w roku 2018, ugrzęzła w uzgodnieniach między miejskimi jednostkami. Sprawie nie pomaga z pewnością podzielenie obu inwestycji między dwie miejskie jednostki – ZDM i Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Ta ostatnia instytucja, uznawana za sceptyczną wobec zrównoważonego transportu, została niedawno włączona do Stołecznego Zarządu Rozbudowy Miasta, co jednak na razie nie przełożyło się na przyspieszenie wspomnianej inwestycji na Ochocie.

Na **ulicy Puławskiej** na Mokotowie mieszkańcy wciąż nie mogą doczekać się tak oczywistej zmiany, jak przeniesienie parkowania ze zbyt wąskich chodników na jezdnię. Zapowiadana w tej sprawie zmiana miała być wdrożona w wakacje 2021 r. tylko jako „tymczasowa” na odcinku od ul. Dolnej do ul. Goworka, ale nawet w tej formie nie została na razie zrealizowana. Ten odcinek to też tzw. teleport dla warszawskich rowerzystów – oddana na początku 2020 r. droga rowerowa wzdłuż Puławskiej kończy się przy ulicy Dolnej.

Na **ulicy Targowej** nie widać nawet światełka w tunelu. Zamiast salonem Pragi, ulica ta jest nadal przelotową arterią. Mimo znakomitego transportu zbiorowego w tym rejonie i zbudowaniu dla kierowców części Trasy Świętokrzyskiej między ul. Kijowską a ul. Zabraniecką, brak obecnie choćby zapowiedzi „Targowej dla ludzi”. Ulica nadal jest zdominowana przez samochody, które nawet między skrzyżowaniami zajmują po 3–4 pasy ruchu (plus pas postojowy). Mimo szerokiej jezdni brakuje buspasów i autobusy często stoją w korkach. Rowerzyści mają do dyspozycji jedynie poprowadzoną przy chodniku drogę rowerową po jednej stronie ulicy. Po drugiej stronie unikają aut, poruszając się często chodnikiem, czyli przestrzenią zarezerwowaną dla pieszych. Przy chodnikach brak jest drzew, a to wszystko na ulicy o szerokości pasa drogowego 50 metrów i więcej.



Ulica Targowa – pięć pasów ruchu dla aut, brak drogi rowerowej, brak szpaleru drzew

Przebudowa **ulicy Górczewskiej** także pokazuje niejednoznaczne podejście władz miasta do zrównoważonego transportu. Po zbudowaniu metra utrzymywanie przekroju 2×3 (w tym buspasy) straciło rację bytu. Całkowite rozkopanie tej wolskiej arterii i budowa jej od nowa umożliwiłyby dokonanie niskim kosztem kompleksowych zmian. Tymczasem zmodernizowano tylko kilometrowy wschodni odcinek ulicy, tj. na wschód al. Prymasa Tysiąclecia, zmieniając przekrój na 2×2, poszerzając chodniki i budując drogę dla rowerów (niestety tylko po stronie północnej, po południowej powstały dodatkowe miejsca parkingowe). Na odcinku zachodnim zachowano natomiast dotychczasowy jej kształt, będący reliktem myślenia o mieście z lat 90., dosłownie zabetonowując możliwość zmian w tym miejscu na najbliższe parędziesiąt lat. Chociaż media wskazywały tu na rolę ówczesnego wiceprezydenta Roberta Soszyńskiego, niewątpliwie tak kluczowa i widoczna inwestycja nie mogłaby zostać zrealizowana bez kierunkowej decyzji prezydenta Trzaskowskiego dla jej docelowego charakteru.

Niejednoznaczna jest też przyszłość **ulicy Kondratowicza** na Bródnie, która także ma zostać przebudowana po budowie linii metra między ul. św. Wincentego a Rembielińską. W 2017 roku konsultowano wizję ulicy z nowymi szpalerami drzew, obustronnymi drogami rowerowymi i szerokimi chodnikami. Jednak już w drugim roku kadencji Rafała Trzaskowskiego stanęła ona pod znakiem zapytania po licznych zastrzeżeniach zgłaszanych przez Biuro Polityki Mobilności i Transportu. Z kolei rok później wiceprezydent Michał Olszewski (autor likwidacji tego biura i podzielenia jego zadań między różne miejskie jednostki) informował prasę, że przeszkody zostały usunięte.

Podsumowując, za coraz śmielszymi zapowiedziami metamorfozy śródmieścia stolicy nie nadążają potrzebne zmiany na arteriach w innych dzielnicach.

PLACE ZAMIAST PARKINGÓW



„Zbudujemy więcej parkingów podziemnych. Te inwestycje zostaną zrealizowane przez powołaną do tego celu spółkę miejską. Uzyskaną dzięki parkingom podziemnym przestrzeń uliczną oddamy zieleni i małej architekturze miejskiej. Taką metamorfozę przejdą między innymi place Konstytucji, Bankowy i Teatralny.”

Ten postulat był wątpliwy już w trakcie jego ogłoszenia. Ratusz od 2013 r. zabiegał o znalezienie firm chętnych do budowy takich parkingów w partnerstwie publiczno-prywatnym. Prawie całkowita porażka tej inicjatywy pokazała, jak rynek ocenia realność takiego przedsięwzięcia. Scedowanie jej na „spółkę miejską” musiałoby oznaczać poniesienie przez budżet miasta gigantycznych kosztów budowy, sięgających 100 tys. zł za miejsce (szacunek ratusza dla budowy parkingów pod boiskami szkolnymi, co zgadza się chociażby z kosztami budowy podobnego parkingu przy Muzeum Narodowym w Krakowie). Trudno też ocenić, na ile warszawscy kierowcy byliby chętni do korzystania z tych parkingów. Wiele komercyjnych parkingów (min. 11 tys. miejsc w centrum Warszawy, w tym w pobliżu kluczowych placów, jak obliczyło stowarzyszenie Miasto Jest Nasze) cieszy się ograniczonym powodzeniem, a alternatywą dla nich jest parkowanie na trawnikach czy chodnikach poza miejscami wyznaczonymi (przy skrajnie niskiej efektywności Straży Miejskiej).

Do 2024 r. prawdopodobnie powstanie parking podziemny pod pl. Powstańców Warszawy, który jednak będzie realizowany nie przez spółkę miejską, ale w partnerstwie publiczno-prywatnym. Podpisana w marcu 2020 r. umowa zakłada budowę parkingu na 420 miejsc przez prywatną firmę, która ma nim zarządzać przez 40 lat. Umożliwi to przebudowę i zazelenienie placu wg założeń z konsultacji społecznych z 2017 r.



„Samochodoza” na placu Teatralnym

Na plus dla prezydenta można zaliczyć praktyczne wycofanie się z koncepcji budowy parkingów przez miasto i rozpoczęcie swego rodzaju pilotażu na pl. Powstańców (który być może przekona innych inwestorów do opłacalności takiego przedsięwzięcia). Jednakże minusem jest brak choćby widocznych chęci dokonania (zapowiadanych wcześniej) „metamorfoz” na innych placach.



„Do końca 2021 roku zmodernizujemy kolejne miejsca:
plac Trzech Krzyży, plac Grunwaldzki, plac Bankowy,
plac Zawiszy, plac Teatralny.”

„Najpiękniejsze parkingi Warszawy” – tak brzmiała nazwa albumu fotograficznego wydanego w 2018 roku przez stowarzyszenie Miasto Jest Nasze. Ten ironiczny tytuł w 2021 roku pozostaje nadal aktualny. Zapowiadane w programie zmiany nie weszły w fazę nie tylko koncepcji, ale nawet pierwszych zapowiedzi.

Porażką wizerunkową zakończyła się słynna „strefa relaksu” na placu Bankowym. Miała ona być testem przed ewentualną przebudową. Jak podkreślali niektórzy – testem zbędnym, a blisko milion wydany na jej przygotowanie mógłby być finansowym wkładem w przebudowę placu w skwer, który w tym miejscu był przed II wojną światową. Razem z pozostałymi dużymi placami w centrum – jak wymienione powyżej – jest on nadal gigantycznym parkingiem, a nie placem miejskim.



„(...) powstanie wielkomiejski plac, duży parking podziemny
oraz nowe przestrzenie zieleni: zrewitalizowany Park
Świętokrzyski z jednej i Zielona Aorta Warszawy
z drugiej strony.”

Jedynym większym placem, który ma szansę na przemianę w najbliższych latach, jest plac Defilad. W listopadzie 2018 r. – kilka dni po zaprzysiężeniu Rafała Trzaskowskiego na prezydenta Warszawy – rozstrzygnięto konkurs na koncepcję **placu Centralnego**, czyli części placu Defilad, która w przyszłości ma zostać otoczona nowymi budynkami. Koncepcja rzeczywiście miała radykalnie zwiększyć powierzchnię terenów zieleni w tym miejscu. Wzbudziła jednak równocześnie kontrowersje, głównie z uwagi na pozornie dość przypadkowe zaprojektowanie przestrzeni chodników i zieleńców (z lotu ptaka będzie można dostrzec, że odzwierciedla ona przedwojenny układ kamienic). We wrześniu 2021 r. złożono wniosek o pozwolenie na budowę placu.

Nieaktualna jest budowa podziemnego **parkingu pod placem Centralnym**, co ratusz oficjalnie potwierdził w lipcu 2019 r. Budowę uniemożliwił niejasny status własnościowy jednej z działek w tym rejonie, związany z roszczeniami. Warto jednak pamiętać, że w okolicy istnieją już niewykorzystywane w pełni parkingi kubaturowe, a parking terenowy przed PKiN jest używany tylko w 40%, wg danych podawanych przez samego prezydenta.

W **parku Świętokrzyskim** nie poczyniono większych inwestycji (trudno też powiedzieć, na czym miałyby one polegać). Natomiast już w lipcu 2019 roku okazało się, że nie powstanie **Zielona Aorta**, czyli linearny park między metrem Centrum a Dworcem Centralnym. Jeszcze w kwietniu 2018 r. rozstrzygnięto konkurs na zagospodarowanie tego terenu – z dodatkowymi szpalerami drzew, skupiskami krzewów i sadzawką. Realizację planowano zakończyć na październik 2019 r. Ratusz „zapomniał”, że w kolejnych latach ma się rozpocząć przebudowa linii średnicowej, obejmująca m.in. budowę łącznika między stacją Warszawa Śródmieście a Metrem Centrum. Miała ona kolidować z Zieloną Aortą. Zamiast tego wykonano mniejsze nasadzenia krzewów, a potencjalnej realizacji inwestycji można się spodziewać pod koniec lat 20., czyli po zakończeniu ewentualnej drugiej kadencji prezydenta Trzaskowskiego.



„(...) rozpoczęły się prace nad budową Muzeum Sztuki Nowoczesnej oraz teatru TR Warszawa.”

W ramach Nowego Centrum Warszawy rzeczywiście pną się do góry mury gmachu **Muzeum Sztuki Nowoczesnej**, powstającego od strony ul. Marszałkowskiej w północnej części placu Defilad. Zakończenie budowy jest planowane na 2023 rok. Dla budynku teatru **TR Rozmaitości** w grudniu 2020 uzyskano pozwolenie na budowę, jednak w 2021 z powodów finansowych odłożono ogłoszenie przetargu na jego wykonanie.



„Od strony Metra Świętokrzyska powstanie Aleja Sportów Miejskich.”

To ciekawa obietnica, bo kandydat na prezydenta sięgnął po projekt do budżetu obywatelskiego pod nazwą Skwer Aktywności Miejskich. Miał on zostać zrealizowany jeszcze w 2016 roku, ale urzędnicy przez parę lat nie byli w stanie go wykonać. Być może wpisanie go do programu wyborczego umożliwiło w końcu jego realizację w 2020 r. pod nazwą Taras PSW. Na terenie dawnego parkingu na skraju parku Świętokrzyskiego powstała przestrzeń adresowana głównie do skaterów i rolkarzy.

Już własną inicjatywą ekipy Rafała Trzaskowskiego jest Skwer Sportów Miejskich, na którego budowę w sierpniu 2021 r. Zarząd Zieleni rozpisał przetarg. Na trawniku w rejonie tunelu metra przy Arsenale mają zostać zasadzone drzewa i krzewy oraz pojawić się alejki spacerowe. Zostanie też stworzona przestrzeń rekreacyjna, także skierowana głównie do deskorolkowców i rolkarzy. Planowane na III kwartał 2022 r. zakończenie prac pozwala zakładać, że nawet ich ewentualne opóźnienie pozwoli oddać skwer do użytku jeszcze przed końcem kadencji.

CENTRA LOKALNE



„Każda warszawska dzielnica powinna mieć takie swoje lokalne centrum, w którym skupia się energia jej mieszkańców. (...) Już dziś w 10 pilotażowych lokalizacjach: na Białołęce (ul. Modlińska), Mokotowie (skwer Broniewskiego »Orszy«), Ochocie (ul. Mołdawska), Pradze-Północ (pl. Hallera), w Rembertowie (ul. Chruściela), na Targówku (ul. Kondratowicza), w Ursusie (os. Niedźwiadek), w Wawrze (ul. Walcownicza), Wilanowie (Miasteczko Wilanów) oraz na Żoliborzu (pl. Grunwaldzki) rozpoczęliśmy przygotowania do budowy centrów lokalnych (planowanie przestrzenne, projekty zieleni itp.).”

Ta lista została ogłoszona przez warszawski ratusz jeszcze w 2015 roku, w wyniku współpracy ze Stowarzyszeniem Architektów Polskich (SARP) i po konsultacjach społecznych. Miała to być pilotażowa dziesiątka, która pozwoliłaby w przyszłości rozwijać tę formułę na szerszą skalę. Jednakże po sześciu latach przygotowań (i w połowie kadencji Rafała Trzaskowskiego) nie widać końca tego pilotażu. Do realnych osiągnięć można zaliczyć:

- **BIAŁOŁĘKA:** prace są dość zaawansowane – Stołeczny Zarząd Rozbudowy kończy opracowanie dokumentacji projektowej dla remontu kamienicy pod adresem ul. Modlińska 257 na potrzeby domu kultury, z planowaną realizacją na rok 2023.
- **WAWER:** zakończenie przebudowy części targowiska przy ul. Walcowniczej w Falenicy (2020 r., kolejny etap planowany jest na jesień 2021 r.) oraz budowa w pobliżu Kulturoteki, mieszczącej filię Wawerskiego Domu Kultury, bibliotekę i kawiarnię.
- **URSUS:** zakończenie w 2021 r. na Niedźwiadku budowy kompleksu boisk i parkingu oraz przebudowy placu zabaw Hasanka (z odłożeniem na przyszłość zmiany w sąsiednim parku Hassów).

- **ŻOLIBORZ:** uruchomienie Centrum Lokalnego w rejonie pl. Grunwaldzkiego w 2020 r. – w formule prowadzonego przez dzielnicę Miejsca Aktywności Lokalnej przy ul. Ludwika Rydygiera (parterowy pawilon z jedną salą oraz wielofunkcyjne boisko).

Gorzej poszło w pozostałych wypadkach:

- **OCHOTA:** przebudowa bazarku przy ul. Mołdawskiej, po opracowaniu koncepcji poprzedzonej konsultacjami społecznymi (2016 r.), ugrzęzła w analizach urzędników i została odłożona do szuflady.
- **MOKOTÓW:** zatrzymano się na etapie wyboru w konkursie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej Centrum Lokalnego Skwer „Orszy” (2016 r.). Z koncepcji zrealizowano jedynie ogródek społecznościowy dla mieszkańców po drugiej stronie Puławskiej (w pobliżu pałacyku Szustra)
- **REMBERTÓW:** zagospodarowanie placu obok urzędu dzielnicy przy ul. gen. Chruściela (połączone z przeniesieniem istniejącego parkingu pod ziemię) nie wyszło poza fazę konsultacji społecznych (2016 r.).
- **PRAGA-PÓŁNOC:** jedyne osiągnięcie w wypadku pl. Hallera to remont miejskich lokali użytkowych (plus tężnia, ale z budżetu obywatelskiego). W przyszłym roku ma być przebudowany plac zabaw. Pozostałe elementy z koncepcji powstałej po konsultacjach społecznych z 2016 r. nie zostały zrealizowane.
- **TARGÓWEK:** pięć koncepcji przygotowanych w ramach warsztatów w 2016 roku nie zaowocowało żadnym projektem.
- **WILANÓW:** pierwotny pomysł centrum lokalnego w rejonie ulic Nałęczowskiej i Sobieskiego, przy granicy z Mokotowem, został zarzucony z uwagi na uwarunkowania planu miejscowego. Nową lokalizację wskazano na przedpolu Miasteczka Wilanów. Jednakże zamiana „plaży” na park przy skrzyżowaniu ulic Wilanowskiej i Przyczółkowej przeszła jedynie konsultacje społeczne (2016 r.).

Po początkowych ambitnych i ciekawych planach (wybór dziesiątki lokalizacji w 2015 r., konsultacje społeczne 2016 r.) połowa lokalizacji nie doczekała się realnych działań przez sześć lat i nie są one już nawet planowane. Może to dziwić tym bardziej, że Marlena Happach, która była zaangażowana w tę inicjatywę ze strony SARP w 2015 roku, rok później została dyrektorem Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta. Jednocześnie wiceprezydent Michał Olszewski, który od początku w ratuszu promował pomysł na centra lokalne, w trakcie kadencji Rafała Trzaskowskiego stopniowo umacniał swoją pozycję. W 2015 r. zapewniał, że „proces tworzenia centrów lokalnych nie kończy się na wybranej dziesiątce”. Teoretycznie projekt centrów lokalnych powinien więc mieć w ratuszu mocne wsparcie, a jednak w większości jest odległy od realizacji. Może to być jeden z wielu przykładów inwestycji wymagających porozumienia różnych miejskich instytucji i grzęznących na biurokratycznych mieliznach. Albo tego, że ekipa obecnego prezydenta większą rolę przykładą do widocznych inwestycji w centrum, niż mniejszych (choć przecież też istotnych) działań w innych dzielnicach.

Podsumowanie

An aerial photograph of a busy urban intersection in Krakow, Poland. The scene is dominated by yellow and red trams, which are a key part of the city's public transport. Several trams are visible, including one stopped at a station platform on the left and others moving through the intersection. A yellow and red bus is also present, along with numerous cars of various colors. Pedestrians are seen walking on the sidewalks and crossing the street. The intersection features a central roundabout with a flower bed and a pedestrian crossing with a zebra crossing. The overall atmosphere is one of a bustling city center.

Bilans osiągnięć Rafała Trzaskowskiego w zakresie realizacji wyborczych obietnic odnoszących się do miejskiej mobilności nie jest jednoznaczny.

Największa zmiana zaszła w zakresie **używanego języka**. Rafał Trzaskowski zaczął wprost mówić o tym, czego unikali jego poprzednicy, a co od lat jest podstawą współczesnej inżynierii ruchu i urbanistyki każdego wielkiego miasta – centrum aglomeracji nie pomieści aut wszystkich kierowców, którzy chcieliby do niego wjechać. Priorytet muszą mieć liczniejsi piesi, rowerzyści i transport zbiorowy. Miasto musi stawiać na zrównoważony transport, czyli transport efektywny i wydajny ekonomicznie, a jednocześnie minimalizujący negatywne efekty zewnętrzne (które w największym stopniu są związane z transportem samochodowym) – zanieczyszczenie powietrza, hałas, terenochłonność, wypadki, zmniejszanie terenów zieleni na ulicach i placach. Jego wdrożenie musi wiązać się ze znaczącym przekształcaniem przestrzeni publicznych. Nie można tego jednak nazwać rewolucją, lecz raczej powrotem lub zbliżeniem do tradycyjnej („przedsamochodowej”) urbanistyki.

Przejawem tej językowej i mentalnej zmiany było ogłoszenie przez prezydenta w grudniu 2019 r. programu **Nowego Centrum Warszawy**, który realnych kształtów zaczął nabierać dopiero w trzecim roku kadencji. Zmiana przekroju alei Jana Pawła II z pięciu do trzech pasów w każdą stronę (plus budowa przy rondzie dwóch przejść dla pieszych i jednego przejazdu rowerowego, a dalej: trzeciego przejścia i drugiego przejazdu) to zmiana istotna, ale w zasadzie co najwyżej podstawowa i z pewnością nie rewolucyjna. Większą przemianą może być budowa pl. Pięciu Rogów, która – przecinając ostatnią trasę tranzytową dla aut w tym rejonie – daje szansę na metamorfozę całego kwartału i podporządkowanie go potrzebom pieszych. Kolejne zapowiedzi – dotyczące przede wszystkim Alej Jerozolimskich, a także Kruczej, Chmielej czy Złotej – są oparte na idei zrównoważonego miasta, choć na ich realizację trzeba będzie poczekać do następnej kadencji (a w wypadku Alej nawet dłużej).

Program Nowego Centrum Warszawy może mieć pozytywny wpływ na rozwój **komunikacji pieszej** (choć głównie w centrum) i docenienie roli tej formy przemieszczania się po mieście. Poważnym ograniczeniem w jej rozwoju jest jednak brak efektywnych działań Straży Miejskiej. To instytucja, która przynajmniej w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących parkowania (co obiecywał Rafał Trzaskowski) powinna zostać całkowicie zreorganizowana. Brak też rozwoju stref tempo-30, mimo zapowiedzi, że $\frac{2}{3}$ ulic ma się w nich znaleźć.

Skoncentrowanie się na Śródmieściu odbija się niestety niekorzystnie na **innych dzielnicach**. Prezydent podkreśla konieczność zmniejszania roli samochodów, ale dotyczy to centrum miasta. Główne arterie innych dzielnic – jak Targowa, Grójecka czy Puławska – nadal są całkowicie podporządkowane ruchowi samochodowemu. Zajmując zdecydowaną większość szerokości tych ulic (z parkowaniem na chodnikach włącznie), degraduje on ich przestrzeń i uniemożliwia ich przekształcenie w miejskie ulice, będące centrum życia społecznego poszczególnych dzielnic. Zapowiadane zmiany są odkładane (Grójecka, Puławska), niejednoznaczne (Kondratowicza) lub brak ich w ogóle (Targowa, można też wymienić Grochowską).

Przy omawianiu innych dzielnic niż Śródmieście warto też wspomnieć o **programie centrów lokalnych**, który w dużym stopniu zakończył się porażką. W wypadku tylko 4 z 10 planowanych centrów zaowocował realnymi działaniami.

Choć sieć **dróg rowerowych** jest stopniowo rozwijana, w żaden sposób nie przekłada się to na podstawowy postulat z kampanii, a więc stworzenie spójnej sieci – szczególnie w centrum miasta. Drogi rowerowe są też nadal wyznaczane najczęściej kosztem chodników i zieleni, tak aby nie naruszać przestrzeni dotychczas zarezerwowanej dla kierowców, czyli jezdni. Zupełnie niezrozumiały jest brak konsekwencji we wdrażaniu na kolejnych ulicach kontraruchu rowerowego – najtańszego sposobu rozwoju sieci rowerowej. Mankamentem jest też brak działań pilotażowych, dla których dobrą okazją była pandemia, czyli zrezygnowanie z wyznaczania tymczasowych dróg rowerowych na jezdniach, co zrobiło wiele innych europejskich stolic.

W zakresie **transportu zbiorowego** Rafał Trzaskowski obiecywał w 2018 r. „Stolicę lepszej komunikacji”. Tutaj pozytywnie wyróżnia się z pewnością (dofinansowywany z funduszy unijnych) sprawny zakup taboru zarówno dla Metra, SKM, Tramwajów Warszawskich, jak i Miejskich Zakładów Autobusowych. Gorzej jest niestety z rozwojem sieci komunikacji miejskiej. Prawie pełną porażką na koniec kadencji zakończy się ambitny program rozwoju sieci tramwajowej – zrealizowana zostanie jedynie linia na ul. Kasprzaka oraz mniej niż połowa linii ochotko-wilanowskiej. Zupełnie niezrozumiały jest trwający pół kadencji prawie całkowity zastój w rozwoju sieci buspasów – najtańszego i najszybszego sposobu na zwiększenie efektywności komunikacji miejskiej. Z pewnymi opóźnieniami (częściowo wynikającymi z obiektywnych uwarunkowań) kończona jest II linia metra. Z kolei najbardziej kontrowersyjną decyzją w zakresie rozwoju transportu zbiorowego jest z pewnością ta o przebiegu pierwszego odcinka III linii metra – stanowiąca konsekwentną realizację obietnicy wyborczej, ale jednocześnie podjęta w sposób mało transparentny.

Część ograniczeń związanych z realizacją programu prezydenta może wynikać z obiektywnych przyczyn. Podstawowy powód to z pewnością **uwarunkowania finansowe** – kryzys gospodarczy, związany z pandemią, a także polityka rządu, ograniczająca finansowanie samorządów. Nie może to być jednak wytłumaczenie dla braku rozwoju chociażby wspomnianego wcześniej kontraruchu (prawie bezkosztowego, szczególnie gdy jest wdrażany przy okazji innych zmian) i rozwoju buspasów (dających realne oszczędności dzięki szybszemu obiegowi taboru), czy „zawieszenia” funkcjonowania dróg rowerowych w śnieżną zimę (przy koszcie stosunkowo niewielkim nawet w budżecie „rowerowym”). Gdy mowa o ograniczeniach budżetowych, warto wspomnieć wydatki naszym zdaniem zupełnie nieuzasadnione, jak np. druga jezdnia ul. Światowida budowana przy okazji linii tramwajowej.

Innym ograniczeniem są **uwarunkowania polityczne** i otoczenie prezydenta nie zawsze przekonane do idei zrównoważonej mobilności. Główną postacią był tutaj wiceprezydent Robert Soszyński, do lutego 2021 r. nadzorujący miejskie jednostki odpowiedzialne za transport i mobilność. W samej radzie miasta zaplecze prezydenta wydaje się też być czasami parę kroków za nim, czego przykładem są choćby krytyczne głosy dotyczące planowanej metamorfozy Alej Jerozolimskich. Nie bez znaczenia są także poglądy władz poszczególnych dzielnic (rządzonych w większości przez ugrupowanie prezydenta), często zupełnie nierozumiejących potrzeby poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego na mniejszych ulicach, którymi zarządzają. Jednakże prawdziwe przywództwo polega na przełamywaniu ograniczeń i kreowaniu wizji, do której przekonuje się innych. W tym wypadku można odnieść wrażenie, że wizja prezydenta dopiero jest tworzona, a podejmowane działania nie zawsze są konsekwentne.

Podsumowując powyższą analizę: wskazywany publicznie przez prezydenta kierunek w zakresie miejskiej mobilności jest pozytywny, ale podejmowane działania w zakresie realizacji wyborczych obietnic pod wieloma względami są połowiczne i niekonsekwentne. Należy mieć nadzieję, że pewne przyspieszenie – widoczne w ostatnim półroczu – przełoży się na większą dynamikę działań w drugiej połowie kadencji. Przy kontynuowaniu programu Nowego Centrum Warszawy konieczne jest też podjęcie intensywnych działań na rzecz zrównoważonej mobilności w innych dzielnicach.

Na koniec pozwolimy sobie na **subiektywną ocenę**, wykraczającą poza podsumowanie realizacji wyborczych obietnic. Naszym zdaniem, zmiany na rzecz transformacji od „miasta dla aut” do „miasta dla wszystkich” potrzebują politycznej odwagi, charakteryzującej przywódców innych europejskich stolic, jak np. Paryża czy Londynu, na których przyjaźń prezydent często się powołuje. Wymagają także odrobiny radykalizmu, a przede wszystkim spójności. Uważamy, że czas na politykę małych kroków w Warszawie upłynął 10–20 lat temu. Obecnie niezbędna jest odważna, zielona rewolucja, którą przechodzą właśnie inne miasta w Europie. W Warszawie jest ona szczególnie istotna ze względu na zanieczyszczenie powietrza i zdominowanie przestrzeni miejskiej przez samochody. Przestrzeni, której transfer od samochodów do pieszych, rowerzystów i zieleni na dobre się nawet nie zaczął, choć być może powinien się właśnie kończyć.

Zmiany w Warszawie trzeba oceniać nie tylko przez pryzmat obietnic samego prezydenta, czy w porównaniu do innych miast polskich, ale przede wszystkim do innych metropolii europejskich, o których sam prezydent nieraz wspomina. Nawet stolice, które osiągnęły znacznie większy od Warszawy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jakość przestrzeni miejskiej, nie zatrzymują się w pół kroku. Nadal wykazują się – w ostatnich latach – progresją i urbanistycznym radykalizmem, czasami kontrowersyjnym politycznie. Jest on wdrażany dla dobra wspólnego – mowa m.in. o zamianie parkingów na skwery kieszonkowe, znaczącej redukcji miejsc postojowych, zamianie jezdni dla aut na szpalery drzew i drogi rowerowe, transformacji wszystkich ulic (poza głównymi) w bezpieczne strefy piesze i strefy tempo-30. To właśnie przez pryzmat tych osiągnięć i zmian w wielu innych stolicach powinniśmy oceniać postępy prezydenta Rafała Trzaskowskiego, a nie w izolacji od nich. Po przyjęciu takiej perspektywy należałoby uznać, że rozwój miejskiej mobilności w Warszawie jest powolny, a dystans do innych metropolii europejskich powiększa się, zamiast się zmniejszać.

Aneks:

**Możecie wszystko,
bo macie przestrzeń.
Odbierzcie ją
samochodom!**

Ze znanym urbanistą i ekspertem ds. mobilności
Mikaelem Colville-Andersenem rozmawia
Rafał Kosmal (WAS)



Mikael i córka Lulu-Sophia



Rafał z Zosią

Rafał: Czy kiedykolwiek znudziło Ci się „kopenhagenizowanie” miast?

Mikael: Dobre pytanie! (*głośny śmiech*) Myślę, że nudzi mnie... powtarzanie się. Od 15 lat. Ale to właśnie musimy robić. Trzeba się powtarzać, aby więcej osób zdało sobie sprawę, że to, co mówisz, jest prawdziwe i konieczne. Nudzą mnie miasta, które stawiają małe kroki. Miasta, które nie potrafią zdobyć się na wielki skok w przód. Skok, który jest łatwy i możliwy.

Nie robiłem ostatnio zbyt wiele „kopenhagenizacji”. Z wyjątkiem wywiadów. Mam swój serial telewizyjny „Miasto na miarę człowieka” („The Lifesized City”) i to na nim skupiłem się najbardziej w ciągu ostatnich 3 lat. Odszedłem z firmy Copenhagenize w 2019 roku.

Czasem pracuję nad projektami jako konsultant, ale tylko wtedy, jeżeli klient jest wizjonerem i naprawdę zamierza zmienić krajobraz miejski w bardzo krótkim czasie.

Chyba się tym nie męczę. To raczej rodzaj podróży, którą wybrałem. Jestem facetem, który mówi o tym globalnie i nie nuży mnie to. Nudzi mnie za to, gdy zmiany postępują zbyt wolno. Nazwałbym siebie niecierpliwym idealistą, bo dla mnie nigdy nie będzie wystarczająco szybko. Również dlatego, że widziałem miasta, które potrafią się zmienić w krótkim czasie. Więc wiem, że jest to możliwe.

Byłeś już w Warszawie. Jak wrażenia?

Owszem, byłem. Życie jest dzisiaj oczywiście fajniejsze niż w 1990 roku, a więc podczas mojej wcześniejszej wizyty. Jednakże pod względem mobilności miejskiej Warszawa była wtedy lepszym miejscem. W 1990 roku wszyscy zaczęli kupować samochody – co było typowe w bloku wschodnim – więc władze zapowiedziały, że zrobią jeszcze więcej miejsca dla tych samochodów. I wtedy się zaczęło. O wiele przyjemniej było poruszać się po Warszawie wtedy niż obecnie.

Lubię Polskę. Zawsze się w niej podkochiwałem. Niezależnie od tego, czy mówimy o rowerach cargo, „kopenhagenizacji” czy wcześniej o Cycle Chic... Polska wszystko to obejmuje i przy-

swaja. Pierwszym krajem, w którym przetłumaczono moją książkę – „Być jak Kopenhaga” – była Polska i byłem z tego bardzo dumny.

Macie kilka naprawdę fajnych dzielnic, ale gdy spojrzymy na szerokie ulice i miejskie place, wszystko idzie nie tak. Bo koncentrujecie się tylko na samochodach. Więc auta „biją się” o miejsce z tramwajami. Piesi tracą mnóstwo czasu, pokonując skrzyżowania i walczą z samochodami na chodniku, gdyż – co naprawdę unikalne – na chodnikach parkują u Was samochody. Dodaj do tego szybko rosnącą liczbę rowerzystów, którzy potrzebują dużo więcej miejsca.

Zawsze staram się być pozytywny. Macie niesamowity transport publiczny. Szerokie ulice. Mieszkańców śródmieścia, którzy chętnie po nim spacerują i jeżdżą na rowerze. Tak naprawdę możecie zrobić wszystko. Macie tak wiele możliwości! Wdrażanie kultury rowerowej nie powinno być więc u Was tak trudne, jak w wielu miastach Ameryki. Wymaga to jednak relokacji przestrzeni. Musicie pilnie zdemokratyzować waszą przestrzeń publiczną. Warszawa! Naprawdę macz potencjał. Ale musisz zwrócić przestrzeń bardziej inteligentnym formom transportu. Nie samochodom.

Mam również wielu znajomych z Warszawy na WhatsApp, przez co tym bardziej lubię to miasto.



Jak dzielimy przestrzeń publiczną w mieście (Karl Jilg)

Jedną z Twoich myśli przewodnich jest „zmiana paradygmatu” [paradigm shift]. Czy możesz wyjaśnić, czym jest i czy Warszawa jej potrzebuje?

(Głośny śmiech) Czy Warszawa potrzebuje? O *****, tak! Każde miasto tego potrzebuje. Mieszkamy w miastach od 7 tysięcy lat. I w zasadzie zawsze było w nich tak samo. Na całym świecie. Bezpośrednie planowanie i adaptacja do potrzeb mieszkańców. Potem pojawił się samochód. W USA w latach dwudziestych. W Europie były to lata 50. W Europie Wschodniej? Później.

Zmiana paradygmatu, w której samochody zaczęły wjeżdżać do naszych miast, była astronomiczna. Największa w historii. W mieście zmieniło się wszystko.

Ulice były wcześniej przestrzenią demokratyczną. Dla wszystkich. Tam się spotykaliśmy i przebywaliśmy. Robiliśmy wszystko. Potem nagle pojawił się samochód i całkowicie zmienił postrzeganie naszych ulic. W historii miast nigdy nie nastąpiła zmiana paradygmatu, która byłaby większa i bardziej destrukcyjna.

Nadszedł już czas. Najwyższy czas. Czas wrócić do przyszłości. Zmienić ten paradygmat w coś inteligentnego i ludzkiego. Drastycznie zmniejszyć liczbę samochodów. Jak niektóre miasta. Na przykład Paryż. Paryż jest wspaniały. Robią wszystko, co możliwe, aby ograniczyć ruch samochodowy. Oslo również. Albo Sewilla 10 lat temu. Od 0,2% do 7% do udziału rowerzystów w ruchu miejskim w zaledwie 4 lata! Bo infrastruktura rowerowa dosłownie spadła z nieba. Bez zbędnych pytań. To była zmiana paradygmatu, której potrzebujecie.



Arogancja przestrzeni (Fabian Todorovic)

Powtórzę: Warszawa potrzebuje zmiany! Potrzebujecie tego wizjonerskiego procesu podejmowania decyzji politycznych, którego teraz tak bardzo wam brakuje. Potrzebujecie wizji dotyczących poprawy zdrowia publicznego i jakości życia w mieście.

Czy zmiana paradygmatu muszą towarzyszyć hejt i opór? Jak ty sobie z nim radzisz? Jak mają sobie radzić władze Warszawy, które muszą dokonać takiej zmiany?

Hejt jest nieunikniony. Musi być ignorowany. Gdy wprowadzano zakaz palenia w miejscach publicznych, nikt nie pytał palaczy i koncernów tytoniowych o zdanie. Po prostu to zrobi-

liśmy. Bum! Nagle nie możesz już palić w środku. To kwestia zdrowia publicznego. Choroba społeczna. OK, niektórzy byli wkurzeni. I co z tego? To nieważne. Bo tak jak palenie, musimy ograniczyć ruch samochodów w mieście. Przejmować się tym, że kierowcom się to nie podoba? Bo chcesz zmienić miasto na lepsze? Poprawić zdrowie, bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców? Nie. Nie przejmujesz się tym. Po prostu to robisz. Szybko i zdecydowanie.

Kierowcy się denerwują? Kogo to obchodzi! Nie chodzi już o nich. Mieli swój czas. Całe 70 lat dyktatury transportowej. A teraz nadszedł czas, w którym ponownie zdemokratyzujemy nasze ulice i miasta. Mówimy o metodzie kija i marchewki. Marchewka ma zachęcać. Jest nią infrastruktura rowerowa, szersze chodniki, lepszy transport zbiorowy. Kij sprawi, że miasto stanie się mniej dostępne dla samochodów. Władze utrudnią i zwiększą koszty poruszania się autem po mieście, niejako zmuszając ludzi do zmiany zachowań i poszukiwania szybszych rozwiązań problemu sprawnego poruszania się po mieście.



Arogancja przestrzeni na warszawskiej ulicy Kruczej

Czy orientujesz się w zmianach, jakie dokonały się w infrastrukturze rowerowej w ostatnich latach w Warszawie?

Wiem, co robi większość miast na całym świecie. Taką mam pracę. Niestety w Warszawie nie jest wspaniale. Zwłaszcza w zestawieniu z tym, jak dużo władze o tym mówią i zważywszy na to, jak wielu macie świetnych aktywistów. Jeśli mam być szczery, to nie widzę u was żadnych zmian, które by mnie naprawdę zachwyciły. I to jest do bani.



Kopenhaga. Momenty, na które parkujące auta nigdy nie pozwolą

Większość miast posiada najlepszą infrastrukturę rowerową w swoim centrum. Warszawa może wydawać się przeciwieństwem, gdyż to właśnie tam najbardziej jej brakuje. Priorytetem pozostają miejsca parkingowe i szersze ulice. To właśnie na nich wielu mieszkańcom zależy najbardziej. Jak władze miejskie powinny zarządzać tymi – często niezdrowymi – oczekiwaniami, wprowadzając zmiany niezbędne dla dobra wspólnego?

Macie przestrzeń. Ha! Czasami pytam polityków. Czy nie chcecie dbać o zdrowie swoich mieszkańców? Nienawidzicie dzieci? Bo to naprawdę do tego się sprowadza. Jeśli nadal planujesz miasto dla samochodów, to nie robisz absolutnie nic dla zdrowia publicznego. Przyczyniasz się do tego, że twoi mieszkańcy chorują. Zabijasz ich! Nie sądzę, by jakkolwiek polityk uznał to za dobry pomysł. Chyba że mamy do czynienia z bezdusznym dyktatorem.

Moja rada dla władz? Przestańcie to robić. Mamy rok 2021. Jeśli nie postrzegacie roweru jako części rozwiązania, które może ulepszyć nasze miasta, sami jesteście częścią problemu. To takie proste. Wiemy, że za każdym razem, gdy robimy więcej miejsca dla samochodów

– miejsc parkingowych, szerszą drogę czy nową miejską przelotówkę – zawsze przybędzie więcej aut niż było na początku. Nie tylko robisz więcej miejsca na istniejące samochody, ale zaczyna ich przybywać. To popyt indukowany. Najlepiej znana prawda w planowaniu ruchu, która została bezwzględnie potwierdzona w ciągu ostatnich 100 lat na całym świecie.

Musi chodzić o to, jakiego miasta chcesz w przyszłości, a nie o miasto, w którym chcesz zaparkować dzisiaj, tylko dlatego, że masz samochód! Chodzi nie tylko o wizjonerskie planowanie. Chodzi o poprawę zdrowia publicznego. O wyobrażenie sobie miasta, które może być lepsze. A nie ma lepszego miasta z większą liczbą samochodów. Albo nawet z liczbą samochodów, którą mamy dzisiaj. Chodzi o drastyczne zmniejszenie tej liczby tak, jak robi to wiele miast na całym świecie.

Czy Warszawa może rozwijać infrastrukturę rowerową bez zwężania dróg i eliminacji miejsc parkingowych? Czy też nie możemy zjeść i mieć tego ciastka?

Nie! (*uderza kubkiem z kawą o stół*) Czym jest ulica? To cała przestrzeń pomiędzy fasadą jednego budynku po tej stronie i drugiego po przeciwległej stronie ulicy. To jest przestrzeń publiczna. To, co robicie w tej przestrzeni, determinuje wizję władz Warszawy i stanowi testament jej poczynań. Ulice zawsze się zmieniały. Na przestrzeni wieków zmiany bywały drastyczne, więc z pewnością możemy je powtórzyć.

W Warszawie macie dużo przestrzeni. Musicie tylko zdecydować, jak chcecie jej użyć. Nie ma na świecie nikogo, komu udało się wcisnąć rowery w istniejące struktury i matrycę planowania zorientowanego na samochód. To po prostu nie jest możliwe. Jedynym sposobem jest realokacja tej przestrzeni. Zdemokratyzujcie ulice, dając rowerom szeroką infrastrukturę, która musi być jednokierunkowa po obu stronach jezdni.

Ale tu nie chodzi tylko o rowery. Chodzi o sadzenie drzew, ustawianie ławek. Przestrzeń miejsc parkingowych może być znacznie efektywniej wykorzystana w życiu publicznym jako infrastruktura rowerowa czy szersze chodniki. Potrzebujecie przestrzeni, aby poprawić transport i jakość życia w mieście. Na szczęście macie jej bardzo dużo. Rzeczywiście teraz zajmują ją samochody. Ale to już długo nie potrwa.

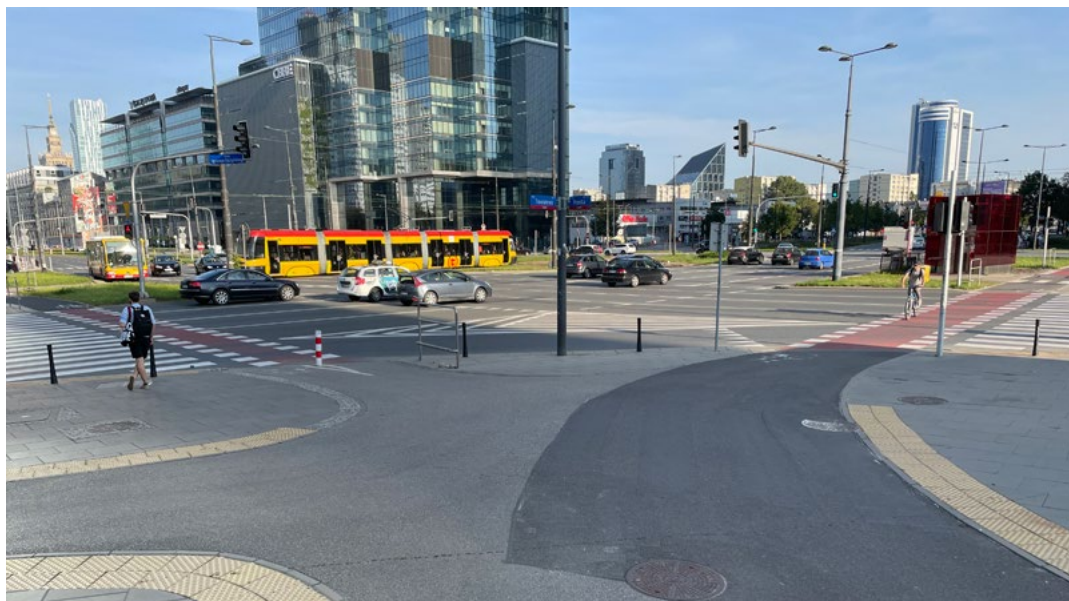
Co sądzisz o łączeniu rowerzystów i pieszych bez ich fizycznej separacji (dość popularne w Polsce ciągi pieszo-rowerowe) na jednej trasie? Czy kiedykolwiek zrobilibyście ścieżkę rowerową na płycie chodnikowej? Pozwolili na jazdę po chodnikach?

Nie. Bo to jest głupie. Infrastruktura rowerowa istnieje od ponad wieku. Już w 1915 roku w Kopenhadze władze wpadły na pomysł fizycznego oddzielenia rowerów od jezdni i pieszych, dając rowerzystom ich własną, wydzieloną przestrzeń. Bo rowerzyści i piesi są jak substancje niemieszalne.

Owszem, mamy kilka przykładów takich rozwiązań w Kopenhadze – w parkach wzdłuż portu, gdzie znajdują się ścieżki o różnym przeznaczeniu – ale tylko wtedy, gdy naprawdę nie ma innej opcji i zawsze na bardzo krótkim odcinku. Z wyjątkiem tego miejsca wszędzie oddzielamy rowery od pieszych. Mieszanie pieszych i rowerzystów jest bardzo głupie. I wiemy o tym od co najmniej 100 lat. Rzeczywiście w międzyczasie próbowaliśmy kilku dziwnych teorii, ale ponieważ nigdy nie zadziałały, na pewno nie spróbujemy ich ponownie. To samo w Niderlandach.

Rowerzyści nie powinni jeździć po chodniku. Należy im przydzielić dobry asfalt na odseparowanej infrastrukturze osłoniętej od jezdni i chodnika. Nie na linii ostrzału samochodów zaparkowanych po niewłaściwej stronie drogi rowerowej – tak, że wjeżdżają w ich otwierane drzwi lub zostają potrąceni przez ruszające czy parkujące auto. Możesz mi wierzyć, że wiemy, gdzie i jak umieścić infrastrukturę. Wszystko zostało wymyślone, sprawdzone. Nie ma już żadnych wątpliwości, jak zaprojektować miasto dla rowerów. Wszystko jest gotowe do skopiowania z najlepszych duńskich praktyk – i wklejania dalej. To bardzo proste. Musimy dać rowerzystom przestrzeń, której potrzebują i na którą zasługują. Pieszym również.

Linie tramwajowe w Warszawie są niesamowite. Buspasy są niesamowite. Wszystkie te rzeczy działają. Najskuteczniej transportują ludzi ulicami miasta.



Rondo Daszyńskiego. Rowerowe skrzyżowanie w środku chodnika. Na prawo wejście do metra

Wiemy, że jeśli mamy najlepszą infrastrukturę rowerową – jak w Kopenhadze – to na samych rowerach w ciągu godziny może nią przejechać 5900 osób. W tym samym czasie samochodami – na jednym pasie – przejedzie tylko 1300 osób. To po prostu duński pragmatyzm. Chłodna kalkulacja. Zimna matematyka. Bez urazy! Wiemy więc, że dobra infrastruktura rowerowa pozwoli nam sprawniej przewozić ludzi po mieście, umożliwiając im dojazd na czas do pracy, na zakupy, do przedszkola po dzieci lub wieczorną rozrywkę. I cokolwiek innego.

Nie psujmy tej efektywności mieszając rowerzystów z pieszymi. Nie tylko spowalniając rowery, ale i zagrażając pieszym. To jest *lose-lose*. Przyjmijmy jako fakt, że rowery są niezwykle wydajne jako środek transportu w mieście i zróbmy wszystko, aby nadać im priorytet.



Parking Zgoda 9. Przestrzeń publiczna pod kołami samochodów

Czy znasz miasta dawnego bloku wschodniego, które potrafiły szybko przekształcić się w progresywne miasta o wyższej jakości życia? Jeśli tak, jak to osiągnięto?

Urbanistyka Europy Wschodniej to rozmowa, którą powinniśmy prowadzić przy butelce wina, ale generalnie bloki to jedno, a pomiędzy nimi – na podwórkach – często znajdowała się dość pokaźna przestrzeń publiczna. Więc architektura i budynki mogą być obecnie uważane za brzydkie, ale sam projekt nie był taki zły. Wiele miast bloku wschodniego miało całkiem niezłe działający transport publiczny, a więc głównie tramwaje i autobusy.

Wiele miast bloku wschodniego po wojnie zbudowało szerokie ulice i infrastrukturę dla tramwajów i autobusów. Funkcjonowało wiele dobrze zaplanowanych bulwarów. Powinniśmy przeanalizować, jak możemy ponownie wykorzystać tę przestrzeń w bardziej inteligentny sposób.

Jako pierwsze przychodzi mi na myśl rosyjskie miasto Almietjewsk. Wygląda na to, że przygotowałeś się do wywiadu, więc pewnie również je odkryłeś. Miasto w Tatarstanie, gdzie 6 lat temu wybrano nowego burmistrza, który nagle wykrzyczał na całą Eurazję: „Chcemy być najbardziej przyjaznym rowerzystom miastem w całej Rosji”.

To był prawdopodobnie najlepszy projekt, jaki kiedykolwiek ukończyłem, ponieważ pozwolono nam tam robić absolutnie wszystko, co chcieliśmy. Kasa nie stanowiła problemu. W tym liczącym 160 tysięcy mieszkańców mieście w ogóle nie było rowerów, a celem burmistrza było osiągnięcie 10% ruchu rowerowego w ciągu 5 lat. I cel ten osiągnięto. W tym mieście znajduje się dziś najlepsza infrastruktura rowerowa na świecie. Całkowicie zintegrowana, nieprzerwana sieć infrastruktury o łącznej długości 100 km. Absolutnie wspinała w absolutnie

sowieckim mieście, które powstało w latach 50. na polach naftowych Tatarstanu w Rosji. Więc jest to możliwe!

Inne miasta? Lublana jest cudowna. Może niezupełnie z bloku wschodniego, trochę na granicy między dwiema stronami, ale to rzeczywiście jedno z bardziej progresywnych miast. W latach 60. mieli szczęście wybrać wizjonerskiego burmistrza, który tupnął nogą, krzycząc: „2% populacji jeździ na rowerze. Chcę więcej!”. Jego planiści i inżynierowie pojechali więc do Kopenhagi robić zdjęcia. Po powrocie pokazali ratuszowi: „Tak to robią w Kopenhadze”. A burmistrz powiedział: „Zróbcie to tutaj!”, więc zrobili. Zbudowali niesamowitą sieć 40-kilometrowej infrastruktury w stylu kopenhaskim, w ciągu roku zwiększając udział rowerów w ruchu miejskim z 2% do 10%! A obecny burmistrz Zielonej Stolicy Europy 2016 nadal pracuje nad zwiększeniem ruchu rowerowego, którego udział w podziale zadań przewozowych obecnie wynosi 15%.

Kolejne miasto – Sankt Petersburg. Nie jest wspaniałe, ale w ciągu ostatnich kilku lat w mieście pojawiła się wola polityczna, dzięki której udaje się polepszyć warunki jazdy na rowerze. Projekty nie są idealne, ale władze odbierają już przestrzeń samochodom i zwracają ją rowerzystom. A to nie jest łatwa decyzja polityczna. Decyzja, na którą wielu burmistrzów nie potrafi się zdobyć.

Zadałeś mi dobre pytanie. Trudne! Próbuję myśleć o innych miastach. Budapeszt – od lat dzieją się tam nowatorskie rzeczy. Również ze względu na nowego, postępowego burmistrza. Może nie tak szybko, jak sobie tego życzę, ale zmiany stopniowo są wprowadzane. Budapeszt ma też wielu świetnych aktywistów.

Znam również kilka polskich miast, które nie radzą sobie źle. Łódź. Kraków. Tam, gdzie podjęto zauważalne wysiłki, aby uspokoić ruch uliczny i przekazać przestrzeń rowerzystom, usprawniając transport w mieście.

Często latasz. Wiele z tych lotów jest krótkodystansowych. W listopadzie 2019 r. powiedziałeś, że nie masz nic przeciwko lataniu. Nic się nie zmieniło?

Latanie to 3% światowych emisji dwutlenku węgla. Transport drogowy? Nieporównywalnie więcej. Do tego wciąż rośnie, wychodząc poza wszelkie rankingi.

Mamy ważniejsze sprawy do załatwienia. I na tym powinniśmy się najpierw skupić. Jeśli mówimy o CO₂, to przecież budynki także stanowią ogromną część emisji. Musimy uczynić je bardziej wydajnymi i bardziej zdecydowanie postawić na zrównoważony rozwój w sektorze budowlanym. Jest tak wiele naprawdę ważnych rzeczy do zrobienia. Latanie nie jest jednym z nich.

Wiem, co masz na myśli. Ludzie mówią: latanie, CO₂. Tak, ale nikt nigdy nie kalkuluje tego w aspekcie ludzkim.

Wszyscy młodzi aktywiści skupiają się na podróżnikach klasy biznes, jak na jakimś diabelskim plemieniu. Ale to, co latanie pozwala osiągnąć, w ogóle nie jest brane pod uwagę. A przecież

łączy ludzi i kultury. Otwiera umysły. Pomaga dbać o długotrwałe relacje. Rodziny. Ludzi żyjących dalej, niż kiedykolwiek wcześniej. Ludzi, którzy muszą się spotykać. Latanie pełni tu ważną funkcję socjologiczną.

Zawsze warto latać mniej. Mieszkam w Danii, gdzie nie mamy dobrych połączeń kolejowych w kierunku południowym. Gdy jadę do Szwecji – świetnie. Ale gdy muszę się wybrać do Berlina? To 7,5 godziny w pociągu. Samolotem? 45 minut. Więc jeśli jadę do Berlina na weekend lub do pracy, polecę. To oczywiste. Mam przecież dzieci. 15 godzin podróży? Ja chcę tam dotrzeć, wrócić, a potem być z rodziną.

Ale za każdym razem, gdy jestem poza Danią – na przykład w niedzielę lecę do Amsterdamu – to dalej będę jechał pociągiem. Do Paryża. Pod koniec miesiąca muszę odwiedzić Frankfurt, więc polecę tam z Kopenhagi, ale potem znów wsiądę w pociąg do Paryża. Gdy tylko uda mi się trafić na pociąg – szybki pociąg – to z niego nie wysiadam. To po prostu nie działa z Kopenhagi. Nie mam nic przeciwko lataniu. I inni też nie powinni mieć.



Zapraszamy do kontaktu z nami!

 **WarszawskiAlarmSmogowy**

 **Warszawski_AS**

 **warsaw_smog_alert**

www.alarmsmogowy.pl

WarszawskiAlarmSmogowy@gmail.com