



Warszawskie Linie Turystyczne z kolejnym rekordem

W 2024 r. z Warszawskich Linii Turystycznych skorzystało rekordowe 204 375 osób. Pasażerowie chętnie wybierali podróże autobusem „setką”, zabytkowymi tramwajami linii 36 i T, koleją wąskotorową do Tarczy-
na oraz promami przez Wisłę i statkiem do Serocka.

► WIĘCEJ na str. 2



KURIER SAMORZĄDOWY

WARSZAWA

Ekologiczne rozwiązanie czy dyskryminacja najuboższych?

■ Pierwsza w Polsce Strefa Czystego Transportu zaczęła działać w Warszawie 1 lipca. Obejmuje większość Śródmieścia i fragmenty otaczających je dzielnic. „Dzięki temu w mieście spadnie ilość zanieczyszczeń powietrza i poprawi się stan zdrowia jego mieszkańców” – twierdzi Zarząd Dróg Miejskich.

Strefa czystego transportu to wydzielony obszar, po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin (tzw. normy Euro, które są powiązane z datą produkcji pojazdu). SCT to stosowany w Europie od lat sposób na poprawę jakości powietrza w miastach oraz dbania o zdrowie mieszkańców. Jak podkreśla urząd miasta, w Europie funkcjonuje już ponad 320 stref czystego transportu, najwięcej w Niemczech i we Włoszech. W Polsce uchwałę o utworzeniu SCT na terenie miasta przyjął też Kraków. Właśny projekt SCT pod koniec grudnia 2022 r. zaprezentowały także władze Wrocławia.

– Wprowadzenie strefy czystego transportu może prowadzić do iluzji, że problem zanieczyszczenia powietrza jest rozwiązany – dodaje Jacek Jeżewski radny dzielnicy Bielany.



DOKOŃCZENIE str. 3

Strefa Czystego Transportu obowiązuje w Warszawie od 1 lipca 2024 r.

Fot. UM Warszawa

Kierowcy pod ścisłą kontrolą

■ Fotoradary, jako jedna z form monitorowania i egzekwowania przepisów ruchu drogowego, mają wiele zalet, które przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach miejskich. Nie zawsze jednak spełniają swoje funkcje prawidłowo.

W Warszawie kontrowersje budziły m.in. fotoradary, które stały na moście Poniatowskiego. Kierowcy zarzucali władzom miasta, że ustawiły je w miejscu, gdzie są zupełnie niepotrzebne.

– O tych fotoradarach powiedziano i napisano wiele. Że stoją nie tak jak trzeba i źle wyglądają, że po co w ogóle zostały zainstalowane. Cóż, twarde liczby jasno pokazują, że ich ustawienie wywarło gigantyczny wpływ na to, jak jeżdżą kierowcy przekraczający Wisłę i zdecydowanie ucywilizowało ruch na moście. Te żółte skrzynki może nie są najbardziej estetyczne, a ich stawianie popularne, ale tu chodzi przecież o nasze wspólne bezpieczeństwo – komentował wówczas prezydent Rafał Trzaskowski.

Urzędnicy miejscy podkreślali, że dzięki fotoradaram kierowcy stają się bardziej ostrożni i mniej skłonni do przekraczania dozwolonej prędkości. Przywoływali statystyki, które pokazują, że w miejscach, gdzie zainstalowano fotoradary, często docho-

dzi do spadku liczby kolizji oraz wypadków drogowych.

Dodatkowo, zdaniem zwolenników takiego rozwiązania, fotoradary działają jako element profilaktyki. Wiedząc, że w określonych lokalizacjach znajdują się urządzenia rejestrujące, kierowcy są mniej skłonni do łamania przepisów. To z kolei sprzyja kulturze odpowiedzialności na drogach i ułatwia utrzymanie porządku w ruchu drogowym. Nastawienie kierowców na przestrzeganie ograniczeń prędkości wpływa również na innych uczestników ruchu, takich jak rowerzyści i piesi.

Kolejną zaletą fotoradarów jest ich zdolność do monitorowania ruchu w czasie rzeczywistym. Wiele nowoczesnych systemów nie tylko rejestruje wykroczenia, ale także zbiera dane o natężeniu ruchu, co może być wykorzystane do udoskonalania infrastruktury drogowej oraz planowania. Dzięki tym informacjom lokalne władze mogą podejmować bardziej świadome decyzje dotyczące zarządzania ruchem oraz bezpieczeństwa na drogach.



W Warszawie kontrowersje budziły m.in. fotoradary, które stały na moście Poniatowskiego. Kierowcy zarzucali władzom miasta, że ustawiły je w miejscu, gdzie są zupełnie niepotrzebne.

Fotoradary przyczyniają się także do obniżenia kosztów związanych z interwencjami policji. Mniej wypadków to mniejsze wydatki na leczenie ofiar, odszkodowania oraz naprawy infrastruktury. Zamiast wysyłać funkcjonariuszy do patrołowania ulic, lokalne władze mogą skierować te zasoby na inne, ważne zadania.

Jednak mimo że mają swoje zalety, istnieje także wiele wad, które budzą kontrowersje i mo-

gą negatywnie wpływać na życie mieszkańców.

Jedną z głównych wad fotoradarów jest ich postrzeganie jako narzędzi do generowania dochodów dla samorządów. Często krytycy wskazują, że fotoradary są umieszczane w miejscach, gdzie niekoniecznie dochodzi do zwiększonego zagrożenia, a ich celem jest przede wszystkim zbieranie opłat za wykroczenia. W rezultacie kierowcy mogą czuć się oszukiwani, co wpływa

na społeczne zaufanie do instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach.

Kolejnym problemem jest kwestia bezpieczeństwa. – Fotoradary mogą prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, gdy kierowcy w obawie przed otrzymaniem mandatu nagle hamują lub gwałtownie zmieniają pasy, co stwarza ryzyko kolizji. Zamiast poprawiać bezpieczeństwo, takie zachowania mogą przyczyniać się do wypadków drogowych – podkreśla Jeżewski radny dzielnicy Bielany.

Dodatkowo, fotoradary są kosztowne w zakupie, instalacji i utrzymaniu. Wiele miast inwestuje znaczne sumy w tę technologię, co może powodować mniejsze wydatki na inne, bardziej potrzebne inicjatywy, takie jak poprawa infrastruktury drogowej czy rozwój transportu publicznego.

Innym istotnym aspektem jest również brak elastyczności fotoradarów. Wysokiej jakości sprzęt może nie zawsze być łatwy do przystosowania do zmieniających się warunków drogowych czy okoliczności. Niektóre

Fotoradary mogą prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, gdy kierowcy w obawie przed otrzymaniem mandatu nagle hamują lub gwałtownie zmieniają pasy, co stwarza ryzyko kolizji. Zamiast poprawiać bezpieczeństwo, takie zachowania mogą przyczyniać się do wypadków drogowych – podkreśla Jeżewski radny dzielnicy Bielany.

systemy są zbyt restrykcyjne, co utrudnia dostosowanie przepisów do realnych potrzeb mieszkańców.

Wreszcie, fotoradary mogą być postrzegane jako naruszenie prywatności. W miastach, gdzie zastosowanie kamer staje się powszechne, mieszkańcy mogą czuć się obserwowani, co wpłynie negatywnie na ich poczucie komfortu i wolności.

Warszawskie Linie Turystyczne z kolejnym rekordem

■ W 2024 r. z Warszawskich Linii Turystycznych skorzystało rekordowe 204 375 osób. Pasażerowie chętnie wybierali podróże autobusem „setką”, zabytkowymi tramwajami linii 36 i T, koleją wąskotorową do Tarczyna oraz promami przez Wisłę i statkiem do Serocka.

W letnie dni wielu warszawiaków wybierało się nad Wisłę i korzystało z trzech promów kursujących między brzegami rzeki. Łącznie w tym roku Wilga, Pliszka i Słonka przewiozły ponad 147 tys. pasażerów.

Promem Słonka przepławiali się chętni z Cypla Czerniakowskiego do plaży na Saskiej Kępie i z powrotem; Pliszka kursowała między nabrzeżem mostu Józefa Poniatowskiego, a plażą pod stadionem PGE Narodowym; zaś Wilga z Podzamcza płynęła na Pragę na plażę przy Zoo.

Ogromną popularnością cieszyły się przejazdy autobusami linii 100. Zabytkowe ikarusy i słynne „ogórki” (najstarszy z 1972 roku) – ale także niskopodłogowe autobusy: jecz, MAN, neoplan i solaris z przełomu wieków – przewiozły w su-

mie ponad 30 tys. pasażerów. To niemal o 7 tys. osób więcej niż w 2023 roku.

W ten sposób można było odwiedzić najważniejsze warszawskie muzea – Powstania Warszawskiego, POLIN, Muzeum Narodowe, a także Stare Miasto czy Zoo. Po drodze pasażerowie oglądali z okien autobusów Pałac Kultury i Nauki, Łazienki, plac Zbawiciela, monumentalny MDM i oczywiście Wisłę.

Na tory wyjeżdżały tramwaje weekendowej linii T, obsługiwanej przez zabytkowy tabor. W tym, roku, tradycyjnie, obsługiwały ją tramwaje klasyczne, sterowane na korbę. Popularna „Tetka” stanowiła ogromną atrakcję dla miłośników transportu szynowego. Przejechało się nią ponad 18 tys. pasażerów, czyli o ponad 2 tys. więcej niż w ubiegłym roku. Na wakacyjnym szlaku można było spo-

tkać także zabytkowe tramwaje linii 36, które jeździły nie tylko w weekendy, ale także w tygodniu.

Pasażerowie po raz kolejny mieli okazję przejechać się legendarnymi pojazdami: szybkobieżnymi „parówkami” czyli 13N, „akwariami” 105Na czy też „kanciakiem” 102N. Tegoroczną gwiazdą sezonu WLT był tramwaj typu GT6 nr 187, zwany potocznie „Norymbergiem”, który przyjechał do Warszawy z Krakowa w ramach wymiany wagonów historycznych z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Krakowie. Do stolicy Małopolski pojechała „parówka”, a „Norymberg” jeździł w wybranych, weekendowych kursach jako T, a w tygodniu można spotkać go było na trasie linii 36.

Jak informuje urząd miasta, nie słabnie także zainteresowanie Piaseczyńską Koleją Wą-



Warszawskie Linie Turystyczne wrócić 1 maja 2025 r.

skotorową. Pociągi startujące ze stacji w Piasecznie, przyciągnęły w tym roku, podobnie jak w minionym, ponad 3,5 tys. chętnych, którzy aby do niej dotrzeć musieli skorzystać z połączeń normalnymi liniami WTP albo specjalnej, przeznaczonej tylko dla osób wybierających się na przejazd Piaseczyńską Koleją Wąskotorową, linii autobusowej 51 – obsługiwanej przez zabytkowe autobusy marki Jelcz i Ikarus.

Do wszystkich atrakcji pasażerów dowoziła rumuńska lokomotywa spalinowa ciągnąca wagony wyprodukowane w tym samym kraju. Do składu często podłączany był również wagon towarowy z 1914 roku. To niejako przypomnienie, że Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa, dawna Kolej Grójecka, pełniła również ważną rolę towarową.

Popularnością cieszyły się również całodienne rejsy do Serocka. W podróż „Zefirem” wy-

brało się w sezonie niemal 4,5 tys. podróżnych.

Wycieczka rozpoczynała się o godzinie 9:00 nad Kanałem Żerańskim, a kończyła powrotem do Warszawy ok. godziny 18:00. „Zefir” zabierał na pokład 100 pasażerów. Statek przepływał przez Zalew Zegrzyński, a na trasie można było obejrzeć ruiny mostu z końca XIX-wieku i wiele malowniczych widoków.

Warszawskie Linie Turystyczne wrócić 1 maja 2025 r.

DOKOŃCZENIE ze strony 1

Ekologiczne rozwiązanie czy dyskryminacja najuboższych?

– 87 proc. mieszkańców i mieszkańek Warszawy chce, aby władze lokalne podejmowały działania, których celem jest ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, a 76 proc. chce powstania strefy czystego transportu. Warto również podkreślić, że utworzenie stref czystego transportu w miastach o liczbie mieszkańców powyżej 100 tys. jest jednym z kamieni milowych Krajowego Planu Odbudowy. Warszawa poważnie traktuje swoje zobowiązania zarówno wobec mieszkańców, jak i przepisów prawa, dlatego chcemy uruchomić strefę czystego transportu w stolicy – mówił podczas konsultacji społecznych prezydent Warszawy Rafał Trzaskowski.

Strefa obejmuje większość Śródmieścia oraz przylegające do niego fragmenty Woli, Ochoty, Saskiej Kępy, Grochowa i Pragi. Granice strefy pokrywają się z głównymi drogami i liniami kolejowymi, które nie zostaną objęte strefą. Granice te wyznacza: al. Prymasa Tysiąclecia, Al. Jerozolimskie, ul. Kopcińska, ul. Wawelska, al. Armii Ludowej, al. Stanów Zjednoczonych, ul. Wiatraczna, a następnie tory kolejowe wzdłuż północnej obwodnicy kolejowej – aż do al. Prymasa Tysiąclecia.

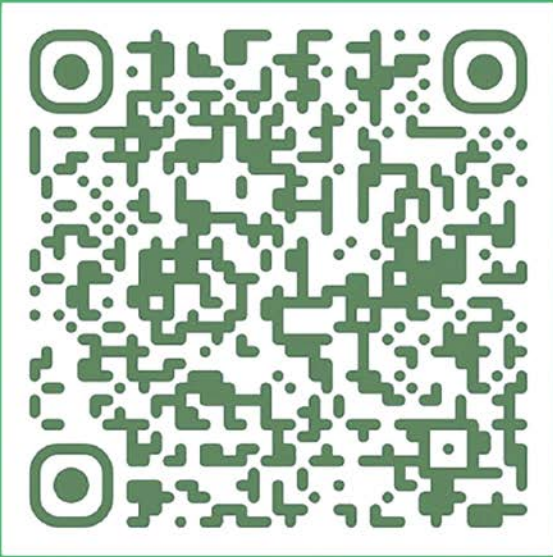
W pierwszym etapie ograniczenie wjazdu do SCT dotyczy pojazdów benzynowych niespełniających normy Euro 2 (starszych niż 27 lat) i pojazdów z silnikiem Diesla niespełniających normy Euro 4 (starszych niż 18 lat). Później, konsekwentnie co dwa lata, zwiększane będą wymagania dotyczące standardów emisji spalin dla aut poruszających się w strefie.

Rada Miasta może też w przyszłości zdecydować o powiększeniu strefy – taka decyzja będzie jednak wymagała wcześniejszych konsultacji z mieszkańcami.

– Stworzenie takich regulacji przez władze Warszawy to odpowiedź na postulaty dotyczące poprawy jakości powietrza, zgłaszane przez mieszkańców i mieszkanki. Temat ten podnoszony był wielokrotnie przez organizacje pozarządowe i ruchy społeczne zajmujące się zdrowiem i jakością życia w mieście. Wdrożenie SCT to także obowiązek władz Warszawy, wynikający z realizacji Programu Ochrony Powietrza dla Województwa Mazowieckiego – twierdzą miejscy urzędnicy.

Stare diesle głównym źródłem zanieczyszczeń

Z badania emisyjności pojazdów na warszawskich ulicach dokonanego jesienią 2020 r. przez zespół naukowców z ICCT wynika, że najwięcej zanieczyszczeń pochodzi od starszych samochodów, zwłaszcza tych z silnikami Diesla. Pomiary blisko 150 tys. pojazdów wykazały, że samocho-



dokładny
obszar SCT
na interaktywnej
mapie miejskiej

zdm.waw.pl/MapaSCT

Warszawa

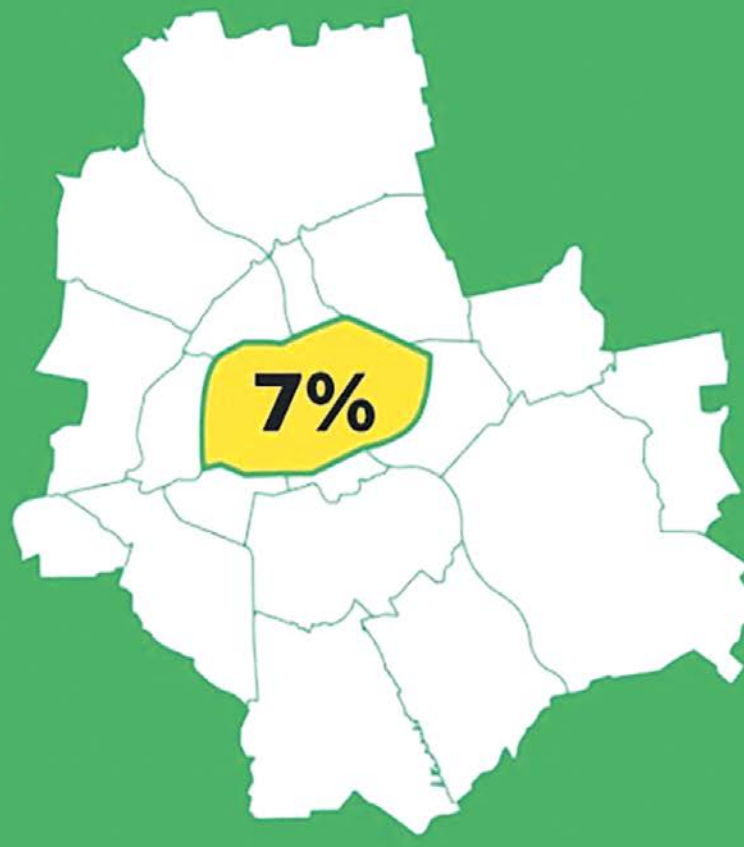
STOLICA
ZIELENI

Fot. UM Warszawa (2)

Rada Miasta może też w przyszłości zdecydować o powiększeniu strefy – taka decyzja będzie jednak wymagała wcześniejszych konsultacji z mieszkańcami.

Obszar

- **37 km²** – większość Śródmieścia oraz fragment Woli, Pragi-Północ i Pragi-Południe
- ulice graniczne są poza strefą (np. Trasa Łazienkowska)

Warszawa

STOLICA
ZIELENI

dy wyprodukowane przed 2006 r., choć stanowiły tylko 17 proc. floty, odpowiadały za 37 proc. emisji tlenków azotu (NOx) i 52 proc. emisji pyłów (PM).

Chociaż idee stojące za SCT mają wiele pozytywnych opinii, w praktyce wprowadzenie takich stref wiąże się z wieloma wadami, które warto rozważyć. Jedną z głównych wad stref czystego transportu jest ich potencjalny wpływ na lokalną gospodarkę. Wprowadzenie restrykcji

na wjazd dla starszych, bardziej zanieczyszczających pojazdów, w szczególności tych na benzynę czy diesel, może zniechęcić klientów do odwiedzania określonych obszarów. Sklepy, restauracje i inne lokalne przedsiębiorstwa mogą odczuć negatywne skutki mniejszego ruchu, co może prowadzić do spadku przychodów. Dla małych firm, które nie mają możliwości dostosowania swojego taboru, takie zmiany mogą być katastrofalne.

Istnieje również ryzyko, że SCT mogą prowadzić do społecznej nierówności. – Osoby, które nie mają możliwości zakupu nowszych pojazdów, mogą być dyskryminowane – mówi Tomasz Herbach radny Warszawy. – To zjawisko może prowadzić do marginalizacji osób, które są mniej zamożne i nie mogą sobie pozwolić na zakup nowych, ekologicznych aut. W rezultacie, problem zanieczyszczenia powietrza może nie zostać roz-

wiązany, a tylko przeniesiony na mniej uprzywilejowane grupy.

Dodatkowo, w miastach, gdzie są już wprowadzone różnorodne formy transportu, wprowadzenie strefy czystego transportu może prowadzić do chaosu komunikacyjnego. Pojazdy mogą zacząć omijać strefy, kierując się na węższe, ulice o mniejszym natężeniu ruchu, co z kolei generuje dodatkowe korki w innych obszarach. Mieszkańcy mogą odczuwać frustrację zwią-

zaną z rosnącym natężeniem ruchu na ich ulicach.

– Wprowadzenie strefy czystego transportu może prowadzić do iluzji, że problem zanieczyszczenia powietrza jest rozwiązany – dodaje Jacek Jeżewski radny dzielnicy Bielany. Zamiast faktycznie zmniejszać emisje, nowoczesne technologie mogą skupić się na eliminacji starych pojazdów, co nie zawsze przekłada się na rzeczywistą poprawę jakości powietrza – podkreśla.

Samochody niemile widziane

■ Rower lub komunikacja miejska zamiast samochodu – do takich decyzji chcą przekonać warszawiaków urzędnicy i aktywiści miejscy. Jednak ograniczanie ruchu samochodowego w Warszawie to temat, który wywołuje wiele emocji i kontrowersji.

Jak twierdzą urzędnicy, jedną z najważniejszych zalet ograniczania ruchu samochodowego jest poprawa jakości powietrza w mieście. Zmniejszenie liczby pojazdów na ulicach sprzyja redukcji emisji spalin, co przekłada się na lepszą jakość powietrza i korzystnie wpływa na zdrowie publiczne.

– 87 proc. mieszkańców i mieszkanki Warszawy chce, aby władze lokalne podejmowały działania, których celem jest ograniczenie zanieczyszczenia powietrza – podkreślał prezydent Rafał Trzaskowski podczas dyskusji o Strefie Czystego Transportu.

Kolejnym atutem, na który wskazują przeciwnicy samochodów, jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Zmniejszenie liczby samochodów skutkuje mniejszą liczbą wypadków, co staje się szczególnie istotne w rejonach z dużym natężeniem ruchu pieszego, takich jak centrum miasta czy okolice szkół. Przy ograniczonej prędkości pojazdów, kierowcy mają większe możliwości do szybkiej reakcji na sytuacje awaryjne. W efekcie



Fot. Henryk Niestrój z Pixabay

Atutem, na który wskazują przeciwnicy samochodów, jest poprawa bezpieczeństwa na drogach

wprowadzenie strefy ograniczonego ruchu sprzyja stworzeniu bardziej przyjaznej przestrzeni dla pieszych i rowerzystów.

Ograniczenie ruchu samochodowego ma również pozytywny wpływ na komfort życia mieszkańców. Zmniejszenie uciążliwo-

ści hałasu wpływa na poprawę jakości życia, sprzyja wypoczynkowi oraz integracji społecznej. Ponadto, przestrzeń miejska staje się bardziej przyjazna dla pieszych, co zachęca do korzystania z przestrzeni publicznych, takich jak parki, place czy ka-

wiarnie.

Ograniczenia w ruchu samochodowym przyczyniają się także do promowania zrównoważonego transportu. W miastach wprowadzane są zachęty do korzystania z komunikacji publicznej, rowerów oraz spacerów.

Oferowanie lepszych i bardziej ekologicznych rozwiązań transportowych może prowadzić do trwałych zmian w zachowaniach mieszkańców, a także zmniejszenia zależności od samochodów.

Jednym z głównych zarzutów wobec takiego rozwiązania jest jego negatywny wpływ na lokalną gospodarkę. Ograniczenie dostępu do niektórych obszarów może zniechęcać klientów do korzystania z lokalnych usług oraz sklepów. Przedsiębiorcy mogą obawiać się, że mniejszy ruch samochodowy negatywnie wpłynie na ich wyniki finansowe.

Wielu ekspertów wskazuje też, że ograniczenia w ruchu mogą ograniczać mobilność osób starszych lub osób z niepełnosprawnościami, dla których samochód może być jedynym dostępnym środkiem transportu. – W przypadku braku odpowiedniej infrastruktury dla osób, które nie mogą korzystać z auta, mogą pojawić się poważne problemy z dostępem do usług czy instytucji – podkreśla Jacek Jeżewski radny dzielnicy Bielany.

Dodatkowo, wprowadzenie

Wielu ekspertów wskazuje też, że ograniczenia w ruchu mogą ograniczać mobilność osób starszych lub osób z niepełnosprawnościami, dla których samochód może być jedynym dostępnym środkiem transportu.

ograniczeń może powodować niebezpieczeństwa na drogach. Użytkownicy dróg mogą mieć trudności z dostosowaniem się do nowych przepisów, co w niektórych przypadkach prowadzi do konfliktów między kierowcami a innymi uczestnikami ruchu. – Niekiedy może wystąpić także zjawisko „omijania” stref ograniczonego ruchu, co przekłada się na większe natężenie ruchu w okolicznych ulicach, gdzie przepisy nie są tak surowe – mówi Tomasz Herbach radny Warszawy.

Kierowco, spiesz się powoli!

■ Strefa Tempo 30 zwiększy bezpieczeństwo mieszkańców i uspokoi ruch czy zaleje miasto spalinami samochodów stojących w korkach? Opinie na ten temat są podzielone.

Strefa Tempo 30, czyli obszar, w którym maksymalna prędkość pojazdów wynosi 30 km/h, to rozwiązanie, które ma przynieść korzyści zarówno mieszkańcom, jak i środowisku. Jak podkreślają zwolennicy takiego rozwiązania, jedną z głównych zalet takiej strefy jest znaczące zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niższa prędkość pojazdów pozwala na szybszą reakcję kierowców na nieprzewidziane sytuacje, co jest szczególnie istotne w obszarach o dużej liczbie pieszych, rowerzystów oraz dzieci.

Kolejną zaletą strefy Tempo 30 jest poprawa komfortu życia mieszkańców. Mniej intensywny ruch sprzyja bardziej przyjaznej atmosferze w miastach, co z kolei zachęca do spędzania czasu na świeżym powietrzu, spacerowania czy korzystania z rowerów.

Takie rozwiązanie ma również wielu krytyków. – Jest to dość zaskakujący pomysł, nawet absurdalny – powiedział podczas dyskusji o Strefie Tempo 30

– Jest to dość zaskakujący pomysł, nawet absurdalny – powiedział podczas dyskusji o Strefie Tempo 30 wiceprzewodniczący miejskiej komisji Infrastruktury i Inwestycji radny Maciej Binkowski. – Warszawa i tak jest w dużej mierze objęta strefą ograniczenia do 50 km/h, która jak najbardziej zdaje egzamin.

wiceprzewodniczący miejskiej komisji Infrastruktury i Inwestycji radny Maciej Binkowski. – Warszawa i tak jest w dużej mierze objęta strefą ograniczenia do 50 km/h, która jak najbardziej zdaje egzamin. Są nawet miejsca gdzie wiele sygnałów świadczy o tym, że ta prędkość mogłaby być nie-

co większa. Tymczasem Rafał Trzaskowski, który unika inwestycji w komunikację publiczną, w poprawę infrastruktury – chociażby wieloletnie opóźnienia w budowie linii tramwajowych – po raz kolejny pokazuje, że jego działania mają wręcz znamiona wykluczania grupy społecznej poruszającej się samochodami. Poruszającej się w celach wykonywania swojej pracy, swoich obowiązków, a nie jakiegoś luksusu – dodał.

Jak podkreślają krytycy tego rozwiązania, jedną z głównych obaw związanych z wprowadzeniem takiej strefy jest spowolnienie ruchu drogowego. W kontekście intensywnego ruchu miejskiego, obniżenie prędkości może prowadzić do większych korków i opóźnień, co wpływa na płynność komunikacyjną. Uciążliwość związana z dłuższymi czasami przejazdu może zniechęcać kierowców, co w rezultacie skutkuje frustracją i zwiększonym stresem.

Kolejnym istotnym problemem jest możliwe postrzeganie strefy Tempo 30 jako nad-

miernego ograniczenia ze strony władz lokalnych. Krytycy mogą uważać, że stosowanie takich ograniczeń jest przesadne, zwłaszcza w obszarach, gdzie natężenie ruchu nie jest tak wysokie. To może prowadzić do uznania, że władze miejskie nie kierują się dobrem mieszkańców, lecz ideologią.

Dodatkowo, wprowadzenie strefy Tempo 30 może powodować zamieszanie w nawigacji miejskiej. Kierowcy przyzwyczajeni do wyższych prędkości mogą mieć trudności z dostosowaniem się do nowej sytuacji, co w niektórych przypadkach może prowadzić do wykroczeń oraz łamań przepisów.

Warto również zauważyć, że strefy Tempo 30 nie zawsze są wystarczająco egzekwowane. W sytuacji, gdy nie ma odpowiedniego nadzoru, niektórzy kierowcy mogą ignorować wyznaczone ograniczenia prędkości, co podważa sens takiego rozwiązania. Bez odpowiednich działań kontrolnych, zamiana strefy Tempo 30 w strefę pełną wykroczeń staje się realnym zagrożeniem.



Fot. Jacek Jeżewski

Jak podkreślają krytycy tego rozwiązania, jedną z głównych obaw związanych z wprowadzeniem takiej strefy jest spowolnienie ruchu drogowego.

Parkuj i płać!

Nowe parkomaty działają od 4 listopada na obszarze Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Saskiej Kępie i Kamionku. Urządzenia te będą teraz sukcesywnie instalowane na terenie całej warszawskiej strefy – zapowiadają urzędnicy. Nie wszyscy jednak są fanami tego pomysłu.

Łączna powierzchnia nowej strefy to blisko 6 km kw. Na Saskiej Kępie wyznaczono ok. 2,2 tys. miejsc na 64 ulicach. Dodatkowo ok. 620 miejsc przeznaczonych jest tylko dla mieszkańców z identyfikatorami B-35 i B-39. Stało tam 95 parkomatów. Na Saskiej Kępie to ponad 1800 znaków drogowych i wymalowanie znakami poziomymi powierzchni ponad 5 tys. m kw.

– Wprowadzenie SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku pomoże uporządkować parkowanie i poprawi sytuację parkingową mieszkańców – zapewniają mieszkańcy urzędnicy.

Jak podkreślają zwolennicy takiego rozwiązania, główną zaletą płatnego parkowania jest zwiększenie dostępności miejsc parkingowych. Podkreślają, że w miastach, gdzie parkowanie jest nieodpłatne, często można zaobserwować tzw. „wojny parkingowe”, w których kierowcy krążą w poszukiwaniu wolnej przestrzeni. Wprowadzenie opłat może więc skutkować bardziej odpowiedzialnym korzystaniem z miejsc parkingowych, co z kolei prowadzi do ich szybszego zwalniania i lepszej rotacji. Dzięki temu więcej osób ma możliwość zaparkowania w do-



Łączna powierzchnia nowej strefy to blisko 6 km kw. Na Saskiej Kępie wyznaczono ok. 2,2 tys. miejsc na 64 ulicach. Stało tam 95 parkomatów.

godnej lokalizacji, co jest szczególnie ważne w rejonach o dużym natężeniu ruchu.

godnej lokalizacji, co jest szczególnie ważne w rejonach o dużym natężeniu ruchu.

Kolejnym atutem płatnego parkowania jest generowanie dodatkowych przychodów dla miast. Dochody z opłat parkingowych mogą być reinwestowane w infrastrukturę drogową, utrzymanie czystości, oraz rozwój transportu publicznego.

Płatne parkowanie może również przyczynić się do zmniejszenia zatorów drogowych. Gdy parkowanie jest bezpłatne, więcej osób decyduje się na korzystanie z samochodów, co prowadzi do większej liczby pojazdów na drogach. Wprowadzenie opłat sprawia, że niektórzy kierowcy mogą zrezygnować z podróży samochodem na rzecz innych form transportu, co przyczynia się do odciążenia ulic.

Zmniejszenie liczby samochodów na ulicach prowadzi natomiast do poprawy jakości powietrza w miastach, a także ograniczenia hałasu. Zdaniem ekologów w dłuższej perspektywie, może to prowadzić do zdrowszego stylu życia mieszkańców.

Jednak nie można zapominać o wadach takich rozwiązań. Jednym z najważniejszych aspektów krytykowanych przez kie-

rowców jest wzrost kosztów, który związany jest z opłatami za parking.

– Dla wielu osób szczególnie w trudnych ekonomicznie czasach, dodatkowe wydatki na parkowanie mogą być znaczącym obciążeniem budżetowym, a nie w każdym przypadku można zamienić samochód na autobus miejski czy rower – podkreśla Tomasz Herbach radny Warszawy.

Kolejną wadą jest problem z dostępnością miejsc parkingowych. Chociaż płatne parkowanie ma na celu poprawienie rotacji pojazdów, w praktyce liczba miejsc dla samochodów zmniejsza się, przez co kierowcy muszą krążyć w poszukiwaniu miejsca, co generuje dodatkowy stres oraz zanieczyszczenie powietrza.

Pojawia się też opinia, że płatne parkowanie może także przyczyniać się do nierównego traktowania grup społecznych. Osoby o niższych dochodach mogą nie mieć możliwości opłacenia parkingu, co ogranicza ich dostępność do usług czy pracy. W rezultacie, może to pogłębiać już istniejące nierówności

– Dla wielu osób szczególnie w trudnych ekonomicznie czasach, dodatkowe wydatki na parkowanie mogą być znaczącym obciążeniem budżetowym, a nie w każdym przypadku można zamienić samochód na autobus miejski czy rower – podkreśla Tomasz Herbach radny Warszawy.

społeczne i ekonomiczne, a także prowadzić do marginalizacji niektórych obszarów miejskich.

Warto również zwrócić uwagę na problemy związane z egzekwowaniem opłat. Wprowadzenie systemów monitorujących i kontrolujących przestrzeganie zasad parkowania może być kosztowne dla miejskich budżetów. Dodatkowo niektóre osoby mogą odczuwać frustrację z powodu kar za niewłaściwe parkowanie, co budzi negatywne emocje wśród mieszkańców.

Mniej samochodów na Kamionku i Saskiej Kępie

Zarząd Dróg Miejskich zbadał zapewnienie miejsc postojowych na Kamionku i Saskiej Kępie. „Samochodów jest mniej. Tym samym więcej wolnych miejsc parkingowych dla tych, którzy najbardziej ich potrzebują. W tym przede wszystkim dla mieszkańców” – informują drogowcy.

Uplłynął ponad miesiąc od czasu włączenia Kamionka i części Saskiej Kępy do warszawskiej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Od 4 listopada parkujący tam zobowiązani są za każdym razem do zapłaty za postój wzdłuż tamtejszych ulic. Wyjątkiem są posiadacze abonamentu. Wniosek o abonament mogą jednak złożyć tylko mieszkańcy strefy posiadający samochód oraz rozliczający PIT w Warszawie.

Jak twierdzą urzędnicy, opłaty wymuszają rotację parkujących samochodów oraz ograniczają liczbę aut spoza strefy. Dzięki temu znacznie łatwiej znaleźć miejsce do zaparkowania, co jest głównym celem SPPN. Korzystają na tym kierowcy, którzy naprawdę potrzebują zaparkować w jej granicach. Takimi kierowcami są przede wszystkim mieszkańcy.

„Wspomniane ograniczenie to nie tylko cel, do którego dążymy. To już się dzieje. Wiemy, bo sprawdziliśmy. Chociaż minął dopiero miesiąc poszerzenia SPPN o Kamionek i Saską Kę-



Abonament mieszkańca pozwala m.in. na parkowanie w SPPN bez konieczności opłacania postoju za każdym razem.

pę, to można już zauważyć duże zmiany w parkowaniu w tych częściach stolicy. Na wybranych do pomiaru ulicach – wybraliśmy takie, gdzie o miejsce przed wprowadzeniem SPPN było naprawdę trudno – różnica między liczbą dostępnych miejsc a ich średnim wypełnieniem znaczą-

co się powiększyła” – informuje Zarząd Dróg Miejskich. Dodaje, że miejsce do zaparkowania znaleźć łatwiej nawet na ulicach, na których wprowadzenie SPPN ograniczyło możliwość nielegalnego postoju ze względu na poprawę bezpieczeństwa.

Aby jednak w pełni korzystać ze wspomnianych zmian, potrzebny jest abonament. W zależności od wybranego rodzaju to koszt 30 zł (rejonowy) lub 600 zł (obszarowy) rocznie. Od początku października, kiedy to umożliwiliśmy składanie mieszkańcom Kamionka i Saskiej Kępy wniosków o abonament, do dziś wydaliśmy ponad 4 tys. abonamentów mieszkańcom nowej strefy.

Mieszkańców, którzy nie mają jeszcze wykupionego abonamentu, ZDM zachęca do złożenia wniosku. Pozwala on nie tylko na parkowanie w SPPN bez konieczności opłacania postoju za każdym razem. Abonenci mogą również parkować w „strefach mieszkańca” na obszarze objętym abonamentem, czyli na odcinkach przeznaczonych do postoju wyłącznie dla nich.

Ekologiczne parkingi P+R na Młocinach i Wilanowskiej

Ostatnia kondygnacja parkingu P+R Metro Młociny zostanie przebudowana. Będzie nowa posadzka, panele fotowoltaiczne, pompa ciepła i magazyn energii. W ramach podpisanej właśnie umowy wymienione zostanie również całe oświetlenie węzła na energooszczędne. A na Wilanowskiej – zielona ściana.

Parking wielopięsziomowy P+R Metro Młociny działa od 2008 roku. To największy obiekt w sieci Parkuj i Jedź, z którego codziennie korzystają setki kierowców. Po kilkunastu latach użytkowania ostatnia kondygnacja, która jest jednocześnie zadaniem obiektu, wymaga generalnego remontu. W 2021 roku Zarząd Transportu Miejskiego wykonał koncepcję architektoniczną, która pozwoliła nakreślić dalsze kierunki inwestycji.

– Zabraliśmy się do pracy od podstaw i najpierw wykonaliśmy analizę, która podpowiedziała nam, jak ulepszyć parking, żeby był nie tylko wygodniejszy i bardziej estetyczny, ale też ekologiczny. A co za tym idzie – tańszy w użytkowaniu – mówi Katarzyna Strzegowska, dyrektorka Zarządu Transportu Miejskiego.

Wymieniona zostanie nie tylko nawierzchnia, po której jeżdżą auta. ZTM chce, żeby par-



king stał się bardziej ekologiczny, a nowe rozwiązania pozwoliły znacznie ograniczyć zużycie energii ze źródeł konwencjonalnych.

Nad częścią miejsc parkingowych powstaną zadaszenia. To właśnie na nich zostaną zamontowane instalacje fotowoltaiczne – o łącznej mocy około 150 kWp. Pojawia się też nowe efektywne energetycznie centrale wentylacyjne, odpowiadające za wymianę powietrza na dworcu autobusowym oraz w Punkcie Obsługi Pasażerów. Pompa ciepła przygotowuje ciepłą wodę użytkową w budynku parkingu P+R Metro Młociny.

Wykonawca zbuduje także magazyn energii, wymieni też oświetlenie na bardziej eko-

logiczne. – Liczymy na to, że dzięki nowym rozwiązaniom można będzie zaoszczędzić nawet 60 proc. energii elektrycznej, zużywanej dotychczas na oświetlenie węzła – dodaje Katarzyna Strzegowska.

W zieloną, w dosłownym tego słowa znaczeniu, zmieni się natomiast zachodnia ściana parkingu P+R Metro Wilanowska. Zamontowany zostanie na niej stelaż ze stalowych linek, który stanie się podporą dla winobluszczącej pięciolistkowej. Mimo, że to bardzo szybko rosnąca roślina – rocznie jej pnąca mogą przyrastać nawet do 2 metrów, to ściana parkingu ma 80 m długości i 10 m wysokości. To aż 800 m kw. Powierzchni.

Nowe przejście przez Ostrobramską otwarte

■ Piesi mogą już korzystać z nowego przejścia przez ul. Ostrobramską na skrzyżowaniu z ulicami Poligonową i Grenadierów. Dzięki niej można wygodnie i przede wszystkim bezpiecznie przedostać się na drugą stronę ulicy bez konieczności korzystania z pobliskiej kładki.

W ramach inwestycji posadzono nowe drzewa i dobudowano infrastrukturę rowerową. W międzyczasie otworzyliśmy oferty na budowę pochylni na pobliskim Przyczółku Grochowskim. Zapewniliśmy pieszym i rowerzystom wygodniejsze połączenie między ulicami Ostrobramską i Kinową.

Nowe przejście dla pieszych przez ul. Ostrobramską dołączyło do blisko 100 innych wybudowanych w ostatnich latach. Nowa zebra znajduje się na skrzyżowaniu z ulicami Poligonową i Grenadierów. Do tej pory piesi w pobliżu mieli tylko do dyspozycji kładkę. Teraz bez problemu przejdą przez ulicę „w poziomie 0”. To ułatwienie dla wszystkich, ale przede wszystkim dla osób z niepełnosprawnością ruchową, osób starszych, czy rodziców z dziećmi w wózkach.

Budowa nowego przejścia wiązała się z koniecznością przebudowy sygnalizacji na skrzyżowaniu. Tak też się stało. Oprócz tego nie zabrakło innych zmian. Zwłaszcza rowerowych. Wraz z



Nowe przejście dla pieszych przez ul. Ostrobramską dołączyło do blisko 100 innych wybudowanych w ostatnich latach.

nową zebra powstał nowy przejazd rowerowy. Łączy drogę dla rowerów po południowej stronie ul. Ostrobramskiej z kolejnym nowym przejazdem przez ul. Grenadierów.

Przejazd przez ul. Grenadierów łączy się z kolei z nową infrastrukturą rowerową, która prowadzi wzdłuż Ostrobramskiej i skręca do odnogi ulicy Gre-

nadierów prowadzącej w kierunku ul. Białowieskiej. Tam również powstał nowy przejazd rowerowy, a znajdujące się tam przejścia zostały doświetlone. Do tego zamontowaliśmy detekcję rowerzystów. Znajduje się ona kawałek przed przejściem, a nie na przejściu. Dzięki temu program może się dostosować do sytuacji bez zmusza-

nia rowerzysty do zatrzymania. Podobne rozwiązanie zaimplementowaliśmy m.in. na ul. Świętokrzyskiej.

Wyremontowane zostały m.in. chodniki, a wyspy rozdzielające jezdnie ul. Ostrobramskiej i ul. Poligonowej poszerzono. Nie zabrakło też nowej zieleni. Na wspomnianych poszerzonych wyspach pojawiło się 9 nowych drzew – lip.

W ramach przebudowy sygnalizacji zastosowano także znany już z pl. Na Rozdrożu czy skrzyżowania ulic Branickiego i Sarmackiej patent. Mowa o chowanych pod ziemią skrzynkach. Wcześniej skrzynki były montowane nad ziemią. Nie wyglądało to jednak najlepiej, a poza tym takie skrzynki mogły stanowić barierę w ruchu pieszo-rowerowym czy ograniczać widoczność. Natomiast z postępem technologii – ochrona przed wilgocią i zalaniem – oraz spadkiem jej ceny można skrzynki bez problemu „zakopać”. Prace na skrzyżowaniu ulic Ostrobramskiej z Poligonową i Grenadierów prowadziła firma Traffic Polska. Jej oferta opiewała na nieco ponad 2,5 mln zł.

Teraz z kolei ZDM szuka wykonawcy, który kawałek dalej, przy węźle Przyczółek Grochowski wybuduje pochylnię. Konstrukcja ma zapewnić osobom z niepełnosprawnością ruchową oraz rowerzystom wygodne połączenie między ul. Ostrobramską a ul. Kinową.

Niedawno drogowcy otrzymali nadesłane oferty. Zgłosiło się dwóch wykonawców. Jeden zaproponował wybudowanie pochylni za nieco ponad 7,1 mln zł. Drugi za ponad 4,2 mln zł. Teraz ZDM przyjrzy się obu ofertom. Po wyborze wykonawcy podpisze z nim umowę. Od tego momentu wykonawca będzie miał 24 tygodnie na wykonanie zadania.

Na nowej pochylni zostanie przeprowadzony ciąg pieszo-rowerowy. Konstrukcja powstanie po północno-wschodniej stronie tamtejszego węzła drogowego, po wewnętrznej stronie łącznicy umożliwiającej kierowcom jadącym al. Stanów Zjednoczonych w stronę ronda Wiatraczna dojazd do ul. Kinowej. Na pochylni poprowadzimy ciąg pieszo-rowerowy, który będzie biegł również po wiadukcie. Będzie rozpoczyna-

nać się przy istniejącym przejściu podziemnym – gdzie znikną schody – i zostanie podłączona do wiaduktu w miejscu przygotowanym jeszcze w ramach jego przebudowy.

Do wiaduktu od ul. Kinowej będą prowadzić wyremontowany chodnik oraz nowa droga dla rowerów, która będzie połączona z istniejącymi już drogami oraz przejazdami rowerowymi w rejonie ul. Rozłuckiej. Wzdłuż ul. Ostrobramskiej nowy ciąg pieszo-rowerowy rozdzieli się na chodnik i drogę dla rowerów, która zakończy się przejazdem przez ul. Międzyborską.

Nowe przejście przez ul. Ostrobramską oraz pochylnia są kolejnymi elementami na rzecz zwiększania dostępności w okolicy. Między innymi przy okazji wspomnianej przebudowy wiaduktu odnowiono chodniki, ciągi pieszo-rowerowe i perony przystankowe, które zostały podniesione do poziomu 16 cm ponad jezdnię, by ułatwić wsiadanie do autobusów. Przebudowano także schody po północnej stronie wiaduktu, dostosowując je do aktualnych norm.

Zima nie zaskoczy drogowców?

■ Miejskie służby są gotowe na oczyszczanie ulic zimą – przekonują władze Warszawy. W pogotowiu czeka m.in. 400 pługów i setki pracowników z szuflami.

W Warszawie za całoroczne oczyszczanie jezdni i chodników odpowiada wielu zarządców. Zimą kluczową jednostką, która zajmuje się odśnieżaniem stolicy, jest Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM). Dla służb sezon zimowy rozpoczął się już w połowie października i trwa pół roku. W tym czasie firmy, które pracują na zlecenie ZOM-u, mają zabezpieczony sprzęt, środki i pracowników do tego, żeby o każdej porze doby rozpocząć działania na ulicach i terenach dla pieszych.

– Zima to ten czas w roku, kiedy nasze prace szczególnie wpływają na bezpieczeństwo mieszkańców i funkcjonowanie stolicy. Gdy pojawia się ryzyko gołoledzi czy opadu śniegu, naszym priorytetem jest sprawne reagowanie, które złągodzi uciążliwość zjawisk pogodowych – mówi Robert Szymański, dyrektor stołecznego Zarządu Oczyszczania Miasta. – Naszymi działaniami obejmujemy te drogi, którymi kursują autobusy, a także przystanki WTP. To ogromny zakres prac i odpowiedzialność, bo aż 44 proc. war-



Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada zimą za 1500 km dróg i ma do dyspozycji ponad 300 posypywarek i pługów.

szawików korzysta z transportu miejskiego codziennie, a co 4. osoba przynajmniej raz w tygodniu – dodaje.

Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada zimą za 1500 km dróg i ma do dyspozycji ponad

300 posypywarek i pługów. Taką liczbą pojazdów przystępuje do pracy w przypadku długotrwałego i intensywnego śnieżenia. Natomiast przy bardziej standardowych opadach, czy do zabezpieczania jezdni przed

gołoledzią, wysyłanych jest 170 posypywarek. Służby oczyszczania mają również procedurę, gdy ryzyko wystąpienia śliskości dotyczy mostów, wiaduktów czy stromych ulic. Wówczas na te konkretne odcinki dróg wyje-

dają 42 posypywarki – i taka akcja została zrealizowana minionej nocy. Nad ranem konieczne były także działania służb oczyszczania na drogach Bielan, Żoliborza, Wawra, Wesołej i Rembertowa. W sumie wzięło w nich udział 75 posypywarek.

Ulice gminne, po których nie kursują autobusy, odśnieżane są na zlecenie urzędów dzielnic, które dysponują ok. 100 posypywarkami i pługami.

Zimą również istotne jak oczyszczanie dróg, jest odśnieżanie terenów dla pieszych. W stolicy znaczna część chodników przylega do nieruchomości, a więc za ich sprzątanie, usuwanie śniegu i zabezpieczenie przed śliskością odpowiada właściciel. Oczyszczaniem części terenów dla pieszych zajmuje się m.in. Zarząd Oczyszczania Miasta. Dotyczy to 4500 przystanków autobusowych i tramwajowych, dojeżdż do metra, przejść przez jezdnię oraz części tras dla rowerów – to w sumie 4 mln mkw. terenów. Przy opadach śniegu i ryzyku gołoledzi, priorytetem są miejsca o największym natężeniu ruchu pieszych, np. węzły przesiadkowe, a także

Oczyszczaniem części terenów dla pieszych zajmuje się m.in. Zarząd Oczyszczania Miasta. Dotyczy to 4500 przystanków autobusowych i tramwajowych, dojeżdż do metra, przejść przez jezdnię oraz części tras dla rowerów – to w sumie 4 mln mkw. terenów.

szczególnie istotne ze względu na bezpieczeństwo przechodniów, schody czy kładki.

Jak podkreślają urzędnicy, w Centrum Dowodzenia ZOM przez całą dobę monitorowane są prognozy oraz dane ze stacji meteorologicznych ustawionych na warszawskich ulicach. Kontrolerzy sprawdzają w terenie stan nawierzchni jezdni i chodników. Kompleksowa analiza tych informacji pozwala podejmować decyzje o akcjach adekwatnych do sytuacji drogowo-pogodowej.

Unijne pieniądze na drogi rowerowe w metropolii warszawskiej

Warszawa, Marki i Wołomin otrzymały około 58 mln zł ze środków Unii Europejskiej na budowę dróg rowerowych. W stolicy część tych środków została już wykorzystana na wytyczenie nowych lub przebudowę istniejących odcinków tras dla rowerzystów.

Wniosek o dofinansowanie projektu pn.: „Rozwój sieci tras rowerowych Warszawy – etap III” dotyczy 24 odcinków dróg dla rowerzystów (DDR) i otrzymał z programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 dofinansowanie w wysokości 58,3 mln zł. Blisko 50 mln zł dotyczy infrastruktury rowerowej i pieszej w Warszawie, natomiast pozostałe środki zostaną zagospodarowane przez partnerów z ościennych gmin.

W ramach 20 odcinków DDR na terenie Warszawy wybudowano i przebudowano już ok. 7 km tras rowerowych w różnych częściach miasta. Powstała m.in. ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Marszałkowskiej – od Metra Centrum do Placu Bankowego. Uzupełniono też sieć dróg rowerowych w dzielnicy Ursynów – na ul. Wąwozowej i Sępa Szaryńskiego, ul. Rosoła oraz ul. Płaskowickiej.

Do wybudowania pozostały trasy rowerowe m.in. w takich lokalizacjach, jak: ul. Waszyngtona (od Ronda Waszyngtona do Ronda Wiatraczna), sieć in-



W ramach 20 odcinków DDR na terenie Warszawy wybudowano i przebudowano już ok. 7 km tras rowerowych w różnych częściach miasta.

frastruktury rowerowej w okolicy ul. Andersa; Al. Solidarności od ul. Okopowej do Al. Jana Pawła II; Al. Jana Pawła II (strona wschodnia) od Ronda ONZ do Al. Solidarności; Al. Jerozolim-

skie od ul. Śmigłowca do ul. Popularnej czy też wzdłuż ul. Strazackiej od ul. Cyrulików do ul. Żołnierskiej.

Nowa infrastruktura została zaprojektowana w dogodnych

lokalizacjach przy istotnych węzłach przesiadkowych, takich jak m.in.: Metro Centrum

– Dworzec Warszawa Śródmieście, Metro Młociny – Parking P+R Młociny, Metro Dwo-

rzec Gdański – PKP Warszawa Gdańska.

Ponadto przebieg ścieżek rowerowych wytyczono wzdłuż kilkudziesięciu przystanków autobusowych i tramwajowych oraz licznych budynków użyteczności publicznej.

W ramach przedsięwzięcia pamiętano również o potrzebach pieszych – w projekcie znajduje się aż 17 km chodników wzdłuż dróg rowerowych – z uwzględnieniem wszelkich wymogów w zakresie dostępności. Część z nich została już wybudowana lub wyremontowana. Natomiast żadna z realizacji nie odbyła się kosztem miejskich przestrzeni obsadzonych zielenią.

Powstała infrastruktura rowerowa łącząca miejsca zamieszkania i pracy umożliwi wybór roweru jako alternatywy w poruszaniu się po terenie metropolii. Zwiększy się także bezpieczeństwo ruchu drogowego, ponieważ rowerzyści nie będą musieli korzystać z chodników czy też jezdni.

Projekt wpisuje się również w koncepcję Nowego Centrum Warszawy, gdzie jednym z głównych wyzwań jest zapewnienie

Nowa infrastruktura została zaprojektowana w dogodnych lokalizacjach przy istotnych węzłach przesiadkowych, takich jak m.in.: Metro Centrum – Dworzec Warszawa Śródmieście, Metro Młociny – Parking P+R Młociny, Metro Dworzec Gdański – PKP Warszawa Gdańska.

odpowiednich warunków infrastrukturalnych dla skokowo zwiększającego się ruchu rowerowego w tej części miasta.

Do zakresu projektu włączono również inwestycje o charakterze lokalnym tj. przedsięwzięcia z budżetu obywatelskiego, będące efektem głosowania mieszkańców – np. drogi rowerowe wzdłuż ul. Rembielińskiej, ul. Światowida czy ul. Grenadierów.

Planowany termin zakończenia realizacji projektu to koniec 2027 r.

Bezpieczniej w Ursusie

Zarząd Dróg Miejskich poprawił bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych na ul. Regulskiej. Tuż przy Szomańskiego, pojawiły się progi zwalniające. Przeprowadzone prace to nie tylko efekt audytu bezpieczeństwa – o zmiany w tym miejscu apelowali również mieszkańcy w ramach budżetu obywatelskiego.

Przejście przez ul. Regulską znajduje się na prostym odcinku drogi. Audytorzy jednoznacznie stwierdzili, że w jego obszarze kierowcy nagminnie przekraczają prędkość, co oczywiście wiąże się z ryzykiem najechania na pieszego. Takie zdarzenie, jak twierdzą audytorzy, mogło doprowadzić do bardzo groźnych skutków.

Przejście ocenione zostało na 2 w skali od 0 do 5. Nie jest to ocena najniższa z możliwych, ale poprawa bezpieczeństwa na „dwójkach”, również jest priorytetem ZDM.

Zaleceniem audytorów było wdrożenie rozwiązań infrastrukturalnych, które zmuszą kierowców do zdjęcia nogi z gazu. Progi zwalniające są tanim, ale szybkim w realizacji i bardzo skutecznym rozwiązaniem, na które ostatecznie się zdecydowali drogowcy.

Zmiany na Regulskiej to nie tylko efekt audytu bezpieczeństwa. O jego poprawę apelowali również mieszkańcy. Jednym z elementów projektu



Tuż przy Szomańskiego, pojawiły się progi zwalniające.

„Bezpieczny Ursus – zadbajmy o bezpieczeństwo pieszych na przejściach” była właśnie Regulska. W ramach prac zwiększono też wyloty poprzecznych ulic.

Wszystkie prace zostały już zakończone, a piesi zyskali kolejne bezpieczne przejście w Warszawie.

Dzięki decyzji Rady Warszawy od października trwają intensywne przygotowania do realizacji przez ZDM nowego dodatkowego programu poprawy bezpieczeństwa drogowego w stolicy. Specjalny fundusz zapewnił na lata 2025-28 164 mln zł tylko na ten cel.

Zmiany na Regulskiej to nie tylko efekt audytu bezpieczeństwa. O jego poprawę apelowali również mieszkańcy.

Dodatkowe fundusze pozwolą drogowcom przyspieszyć wdrażanie niezbędnych zmian. Te jednak, niezależnie do wszystkiego, sukcesywnie dzieją się od lat. Warszawa opiera się w tej kwestii na drobiazgowym audycie ponad 4 tysięcy przejść, który był metodycznie, rok po roku, prowadzony w każdej dzielnicy.

80 nowych autobusów elektrycznych w stolicy

Miejskie Zakłady Autobusowe otrzymały dofinansowanie zakupu 80 autobusów elektrycznych. Umowa z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska przewiduje wsparcie inwestycji w wysokości ponad 236 milionów złotych.

Zakup 80 nowych autobusów elektrycznych to najnowsza inwestycja taborowa Miejskich Zakładów Autobusowych. Jak podkreślają urzędnicy, dotacja jest jedną z największych pozyskanych przez MZA w ostatnich latach. Jest to też największy projekt w skali kraju – złożony w ramach priorytetowego programu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej: Zeroemisyjny transport Zielony transport publiczny – nabór trzeci.

W ramach inwestycji Warszawa zyska dofinansowanie na zakup 50 przegubowców oraz 30 pojazdów o długości 12 metrów. Wszystkie autobusy będą napędzane czystą energią.

Każdy z elektrycznych pojazdów będzie miał możliwość ładowania wtyczkowego, niską podłogę, klimatyzację, elektroniczną informację wewnętrzną i zewnętrzną oraz pełen zestaw udogodnień dla osób niepełnosprawnych. W tej chwili trwa przetarg, do którego zgłosiły się firmy: Solaris Bus & Coach, hiszpański Irizar oraz Bunsnex – przedstawiciel chińskie-



Każdy z elektrycznych pojazdów będzie miał możliwość ładowania wtyczkowego, niską podłogę, klimatyzację, elektroniczną informację wewnętrzną i zewnętrzną

W ramach inwestycji Warszawa zyska dofinansowanie na zakup 50 przegubowców oraz 30 pojazdów o długości 12 metrów. Wszystkie autobusy będą napędzane czystą energią.

go Yutonga.

Cały zakup został oszacowany na 328 milionów zł, a przy-

znane dofinansowanie to dokładnie 236 305 600 zł. Spółka zawarła umowę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska, a pieniądze będą pochodzić z unijnego Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Pełna nazwa wspieranego projektu to: „Ograniczenie emisji zanieczyszczeń przez transport miejski w Warszawie poprzez wymianę autobusów spaliny-owych na autobusy o napędzie elektrycznym”.

Miasto planuje wdrożyć Warszawski System Biletowy

Rozpoczął się kolejny etap wyboru wykonawcy Warszawskiego Systemu Biletowego (WSB). Po jego wprowadzeniu zmieni się sposób opłaty za przejazd. Pasażer będzie mógł za podróż Warszawskim Transportem Publicznym zapłacić kartą płatniczą, smartfonem lub smartwatchem z uruchomioną funkcją płatniczą NFC, aplikacją mobilną lub skasować bilet papierowy z kodem QR.

Podpisanie umowy z wybranym wykonawcą WSB planowane jest na drugi kwartał 2025 roku. Obsługę systemu zapewnią zdalny internetowy portal pasażera, aplikacja mobilna lub tradycyjne kanały obsługi. Nadal będą mogły być używane Karty Miejskie i bilety papierowe z kodem QR (a nie, jak obecnie, z paskiem magnetycznym).

Nowy system biletowy pozwoli na optymalizację kosztów podróży, dostosowanie ceny do rzeczywistego wykorzystania środków transportu, a w przyszłości da możliwość wprowadzenia płatności za liczbę przejeżdżanych przystanków lub kilometrów.

Łatwiejsze będzie także planowanie podróży dzięki dedykowanej aplikacji mobilnej i portalowi pasażera. Wystarczy, że wyznaczymy cel podróży, a system dobierze najlepszą dla nas trasę. Ponadto system będzie przekazywał aktualne informacje o zmianach w komunikacji miejskiej.

Pasażer nie będzie musiał ku-



pować biletów w automacie biletowym lub innym punkcie sprzedaży. Zamiast kasować tradycyjny bilet, na ekranie nowego kasownika zaznaczy wybrany bilet lub liczbę biletów i zapłaci za przejazd kar-

tą płatniczą, smartfonem lub smartwatchem z uruchomioną funkcją płatniczą NFC. Bilet zostanie przypisany cyfrowo do użytego nośnika.

W przyszłości będzie jeszcze prościej – zamiast wybie-

rać bilet na ekranie kasownika, wystarczy przyłożenie karty płatniczej, smartfona lub smartwatcha z uruchomioną funkcją płatniczą NFC do czytnika w kasowniku podczas wsiadania do pojazdu, co będzie jednoznaczne nie tylko z zakupem biletu, ale także z jego skasowaniem. Przy wysiadaniu także trzeba będzie przyłożyć do kasownika tę samą kartę lub inny użyty nośnik. W ten sposób zostanie pobrana opłata za przejazd.

Rozwiązanie to polega na inteligentnym, automatycznym rozliczaniu opłat za przejazd po zakończeniu dnia – na podstawie liczby i czasu przejazdów oraz stref taryfowych, w których następowały wejścia i wyjścia ze środków transportu (poprzez uwzględnienie biletów jednorazowych, minutowych lub kombinacji tych biletów). System naliczy najkorzystniejszą dla pasażera opłatę, przy czym ostateczna opłata nie przekroczy ceny biletu 24-godzinnego.

Wykonawca Warszawskiego Systemu Biletowego wybierany jest w formie dialogu kon-

kurencyjnego. Ta forma zamówienia publicznego polega na tym, że w odpowiedzi na ogłoszenie zainteresowani wykonawcy (którzy spełnią wstępne warunki postawione przez zamawiającego), mogą składać wnioski o dopuszczenie o udziału w postępowaniu.

Zamawiający z oferentami, którzy zakwalifikowali się do udziału w postępowaniu, prowadzi dialog z w zakresie proponowanych przez nich rozwiązań technicznych i warunków współpracy. Po jego zakończeniu doprecyzowuje swoje wymagania i zaprasza ich do składania ofert. Zastosowanie takiej procedury pozwala zamawiającemu na dokładniejsze określenie swoich potrzeb i wymagań.

Dzięki rozmowom z potencjalnymi dostawcami można także lepiej zrozumieć dostępne na rynku technologie i rozwiązania, co pozwala na dokładniejsze opracowanie wymagań systemu, który warszawski ZDM chce zamówić.

Z nowych form płatności za przejazd WTP skorzystamy za ok. 2 lata.



Pasażer nie będzie musiał kupować biletów w automacie biletowym lub innym punkcie sprzedaży. Zamiast kasować tradycyjny bilet, na ekranie nowego kasownika zaznaczy wybrany bilet lub liczbę biletów i zapłaci za przejazd kartą płatniczą, smartfonem lub smartwatchem z uruchomioną funkcją płatniczą NFC. Bilet zostanie przypisany cyfrowo do użytego nośnika.

Warszawiacy lubią komunikację miejską

Mieszkańcy bardzo dobrze oceniają Warszawski Transport Publiczny – wynika w z najnowszego Barometru Warszawskiego, czyli badania potrzeb, postaw i opinii na temat jakości funkcjonowania stolicy. Respondenci najbardziej zadowoleni są z jakości taboru, bezpieczeństwa i liczby przystanków.

96 proc. udzielających odpowiedzi uznaje funkcjonowanie komunikacji miejskiej, obok bezpieczeństwa, czystości i porządku i bezpieczeństwa na drogach, za najważniejszy obszar życia w mieście, a 89 proc. respondentów uważa, że jest on dobrze zarządzany (30 proc. bardzo dobrze i raczej dobrze 59 proc.).

Korzystanie z komunikacji miejskiej codziennie lub prawie codziennie zadeklarowało 42 proc. badanych. W ogólnej ocenie jakość podróżowania WTP warszawiacy oceniają na 7,61 – w skali 10 stopniowej (gdzie 10 to ocena bardzo dobra a 1 bardzo zła). W szkolnej skali byłaby to „mocna czwórka”.

Wśród 77 proc. warszawiaków, przemieszczających się do pracy, na uczelnię czy do szkoły, 66 proc. deklaruje, że wybiera przy tej okazji transport publiczny. To pasażerowie, którzy przemieszczają się komunikacją miejską regularnie. Większości z nich dotarcie do celu zajmuje nie więcej niż 30 min. (do 15 minut – 8 proc., 16-30 minut – 40 proc.). Około 23 proc. badanych w ogóle nie musi dojeżdżać.



Wszystkie aspekty funkcjonowania komunikacji publicznej są bardzo ważne lub raczej ważne dla zdecydowanej większości mieszkańców. Częstotliwość kursowania, bezpieczeństwo w pojazdach, sieć połączeń, punktualność oraz czystość w pojeździe są ważne dla co najmniej 95 proc. warszawiaków.

Mieszkańcy biorący udział w badaniu oceniali różne cechy komunikacji miejskiej m.in. częstotliwość kursowania, sieć połączeń, bezpieczeństwo w pojazdach, punktualność, czystość w pojeździe i temperaturę w środku, informacje dla pasażerów, oznaczenia, czy jakość taboru. Okazuje się, że warszawiacy najbardziej

zadowoleni są z: jakości taboru i informacji (82 proc.), bezpieczeństwa w pojazdach (81 proc.), liczby przystanków (79 proc.). Najmniejsze zadowolenie wzbudzają jednak ceny biletów, które w Warszawie nie zmieniły się od 2013 roku i dziś są jednymi z najniższych w Polsce.

Autobusy nocne nadal mają

swoich fanów, ale maleje liczba osób regularnie z nich korzystających – to ok. 0,5 proc. badanych (w zeszłym roku ok. 1 proc.), a przynajmniej raz w tygodniu ok. 2 proc. (poprzednio 3 proc.). Równocześnie zwiększyła się jednak grupa osób, którym czasami zdarza się przejazd nocnym autobusem, do ok. 20 proc.

Okazuje się, że warszawiacy najbardziej zadowoleni są z: jakości taboru i informacji (82 proc.), bezpieczeństwa w pojazdach (81 proc.), liczby przystanków (79 proc.). Najmniejsze zadowolenie wzbudzają jednak ceny biletów, które w Warszawie nie zmieniły się od 2013 roku i dziś są jednymi z najniższych w Polsce.

(18 proc. w zeszłym roku).

Badanie Barometr Warszawski zlecił ratusz, a pracownia badawcza PBS przeprowadziła je we wrześniu 2024 roku. Na pytania dotyczące różnych aspektów życia w stolicy odpowiedziało 3155 mieszkańców w wieku powyżej 15 lat ze wszystkich dzielnic, a wyniki pokazały, co jest dla warszawiaków ważne, z czego są zadowoleni i co można poprawić.