

761

WS  
13.09.2011  
z up. PRZEWODNICZĄCEJ  
Rady m. st. Warszawy  
Ligia Krajewska  
Wiceprzewodnicząca Rady m. st. Warszawy

**Krystian Legierski**  
**Radny m. st. Warszawy**

URZĄD MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY  
BIURO RADY M. ST. WARSZAWY

19. 09. 2011 -6-

Nr .....  
*[Signature]*

**Pani Ewa Malinowska-Grupińska**  
**Przewodnicząca Rady m. st. Warszawy**

Warszawa 02.06.2011r.

Na podstawie § 34 Statutu m. st. Warszawy składam interpelację do  
Prezydent m. st. Warszawy.

**Szanowna Pani Prezydent,**

**zwracam się do Pani w sprawie usprawnienia dojazdu  
tramwajem w ciągu ul. Grójeckiej i al. Krakowskiej w kontekście  
uruchomienia parkingu w systemie „P+R” na Okęciu**

Na przełomie sierpnia i września br. uruchomiony został kolejny parking „P+R” zlokalizowany w obrębie pętli tramwajowo-autobusowej Okęcie. Fakt ten był szeroko komentowany w mediach ze względu na kontrowersje wokół nowej nazwy pętli („P+R Aleja Krakowska” zamiast tradycyjnej „Okęcie”), co jednak przesłoniło faktyczne problemy komunikacyjne, które ujawniły się po uruchomieniu nowego obiektu przesiadkowego tzn.: brak uprzywilejowania komunikacji publicznej oraz brak działań zmniejszających ruch wjazdowy samochodów do Centrum.

W związku z powyższym, wykonując mandat radnego Miasta Stołecznego Warszawy wnioskuję o:

1. Wprowadzenie priorytetów w sygnalizacji świetlnej dla tramwajów obsługujących węzeł komunikacyjny „P+R” w al. Krakowskiej.

Zgodnie z zasadami funkcjonowania parkingów przesiadkowych „P+R” użytkownicy samochodów osobowych pozostawiają swój środek transportu na obrzeżach Centrum, aby przesiąść się do komunikacji zbiorowej. Warunkiem koniecznym do zaistnienia takich przesiadek jest, aby łączny czas podróży z przesiadką był nie dłuższy, a najlepiej krótszy, niż bezpośrednia podróż do Centrum samochodem.

Na dzień dzisiejszy priorytet dla tramwajów kursujących do węzła Okęcie nie jest zapewniony. Sygnalizacje świetlne preferują ruch kołowy i za pomocą „zielonej fali” dla samochodów zachęcają wręcz do wjazdu do samego Centrum transportem prywatnym. Ruch tramwajowy nie otrzymuje żadnych udogodnień, a wręcz przeciwnie: sygnalizacje dla tramwajów są zsynchronizowane niekorzystnie, długość światła zielonego dla tramwajów jest mała, a ponadto w wielu miejscach torowisko jest blokowane przez pojazdy skręcające w lewo.

W związku z powyższym proszę o spowodowanie, aby jednostki miejskie opracowały i wdrożyły nowe programy sygnalizacji świetlnej w ul. Grójeckiej i al. Krakowskiej, które dają bezwarunkowy priorytet tramwajowy tak, aby pojazdy szynowe zatrzymywały się tylko na przystankach otrzymując sygnał zielony zawsze, gdy tego potrzebują.

Do takich działań zobowiązują miasto dokumenty strategiczne m.in. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy.

Brak uprzywilejowania tramwajów może skutkować zmniejszeniem wykorzystania parkingu „P+R” zgodnie z przeznaczeniem, a wzrost parkowania przez np. osoby dojeżdżające do okolicznych obiektów.

2. Zmniejszenie zachęty do wjazdu do Centrum samochodami osobowymi przez al. Krakowską w celu niedopuszczenia do powstania ruchu wzbudzonego.

Zachęcenie kierowców do pozostawienia prywatnego samochodu na parkingu „P+R” ma sens o tyle, o ile nie dopuści się do zajęcia zwolnionej przepustowości układu drogowego przez inne pojazdy – tak zwane zjawisko ruchu wzbudzonego. W warunkach warszawskich część kierowców rezygnuje z podróży samochodem z uwagi na zatłoczenie motoryzacyjne. Zmniejszenie tego zatłoczenia (dzięki parkingom „P+R”) automatycznie nie odciąży Centrum z ruchu samochodowego, ponieważ miejsce jednych kierowców zapełnią inni. Co za tym idzie pieniądze wydatkowane z budżetu miasta nie przełożą się na efektywne zarządzanie ruchem miejskim i poprawę warunków życia w Warszawie.

W związku z powyższym należy podjąć działania, które zmniejszą ryzyko powstania ruchu wzbudzonego. Sugeruje się, aby wykorzystać tutaj możliwość zmiany zasad sterowania sygnalizacją świetlną, aby nie zachęcała ona do podróży wzdłuż ul. Grójeckiej i al. Krakowskiej począwszy od parkingu „P+R”. Proponuje się wprowadzenie pełnego uprzywilejowania tramwajów z dopuszczeniem pogorszenia warunku ruchu samochodów (np. poprzez przestawienie koordynacji z samochodowej na tramwajową). Dzięki takiemu podejściu wjazd do Centrum będzie nadal zachowany, ale preferowany będzie ten środek transportu, który z punktu widzenia miasta jest bardziej efektywny (tramwaj). Zarazem przyspieszenie tramwajów przyczyni się do lepszego wydatkowania funduszy miejskich na komunikację zbiorową (więcej przewiezionych pasażerów mniejszą liczbą pojazdów).

3. Udzielenie wyjaśnień, dlaczego Zarząd Transportu Miejskiego równocześnie z budową parkingu „P+R” nie pozyskał środków na uprzywilejowanie tramwajów w ciągu ulic Grójecka – al. Krakowska i nie wdrożył priorytetów dla nich z chwilą oddania do użytku obiektu przesiadkowego. Dlaczego nie wykorzystano okazji do dostosowania sygnalizacji świetlnej na w/w ciągu do obowiązujących wymagań wynikających z rozporządzeń Ministra Infrastruktury.
4. Udzielenie wyjaśnień, dlaczego Zarząd Transportu Miejskiego nie przeprowadził konsultacji społecznych przed określeniem nazwy węzła przesiadkowego i kto podjął decyzję o przemianowaniu historycznej pętli „Okęcie”.

Podsumowując swoją interpelację pragnę raz jeszcze zwrócić uwagę na potrzebę realizowania przez jednostki miejskie polityki transportowej, określonej w aktach prawa wewnętrznego uchwalonych przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy. Brak realizacji polityki transportowej miasta naraża budżet Warszawy na straty, a jednocześnie powoduje narastanie zjawiska zatłoczenia motoryzacyjnego, które ujemnie wpływa na warunki życia w mieście.

