

**EKSKURSJE W DYSKURSIE: Nie negując znaczenia zbiorkomu, interesuję się drogową infrastrukturą. Chciałbym poznać Twoje stanowisko w kwestii warszawskich obwodnic, tras przelotowych i wylotowych, w szczególności (i poproszę o krótkie ustosunkowanie się do każdej z osobna):**

JOANNA ERBEL: Bliskie jest mi podejście, które reprezentuje Zielone Mazowsze, które podkreśla, że myśląc o obwodnicach musimy zacząć od zmiany myślenia. Obwodnice nie mają służyć swobodnemu poruszaniu się samochodem z jednej dzielnicy do drugiej – np. z Bemowa na Ursynów. Takim podróżom służy transport publiczny lub rower, i to te środki transportu powinno się traktować priorytetowo. Obwodnice powinny służyć rozładowaniu niezbędnego w mieście ruchu samochodowego, który stanowi około 10%: dostawy do sklepów, wywóz śmieci, przejazd do szpitala etc.), aby ten nie przeszkadzał mieszkańcom i mieszkańcom w ich codziennym życiu – chodzeniu pieszo po mieście, jeździ rowerem czy odpoczynku. Miasto ma określoną pojemność i planując infrastrukturę drogową powinno się to mieć na względzie. Poszerzanie ulic to pułapka. Zgodnie z prawem Lewisa-Modridga szersze drogi zanim zwiększą przepustowość ulic powodują korki.

Jeśli chodzi o konkretne drogi, to w poza Trasą Olszynki Grochowskiej i Trasy N-S to wszystkie te drogi są poza kompetencjami prezydent m.st. Warszawy. W tym momencie wcale nie jest oczywiste, że potrzebujemy trasy N-S. Jest ona zbyt blisko centrum i kilka, kilkanaście lat po jej poszerzeniu będzie trzeba będzie ją zwęzić, aby uspokoić ruch. W przypadku trasy Olszynki Grochowskiej – połączenie kolejowe mogłoby tam być przedłużeniem linii tramwajowej w św. Wincentego, czyli też szyny, Sama droga zaś powinna mieć przekrój miejskiej ulicy.

Trasa Salomea-Wolnica jest w budowie, więc nie ma tu za bardzo możliwości ruchu. W przypadku każdej z tej inwestycji drogowych należy przypilnować, aby budowane przez rząd trasy nie były nadmiernie uciążliwe dla otoczenia: nie tworzyły barier w granicach miasta (np. wystarczająca liczba pieszo-rowerowych połączeń poprzecznych - a nie np. 2,5 km bez możliwości pokonania trasy jak na POW).

Co do dokończenia Południowej Obwodnicy Warszawy w ciągu S2 (Puławska - Lubelska), Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu S17 (Drewnica-Lubelska), Wylotu z Warszawy na południe (w ciągach S7 i S8), to są to działania komplementarne z wcześniejszymi (doprowadzenia A-2 do Warszawy i wybudowania zachodniej obwodnicy). Należy je zatem zrealizować, skoro mają zapewnione projekty i finansowanie. Rząd powinien jednak określić, jaki układ tras "S" wokół Warszawy będzie ostateczny, i jasno powiedzieć, że nie

będzie budowy kolejnych by-passów od obwodnic i kolejnego ringu. Konieczne jest domknięcie pierścienia obwodnicy, aby zdjąć tranzyt z Trasy Łazienkowskiej i ul. Targowej).

Myśląc o obwodnicach i trasach wylotowych trzeba pamiętać, że obwodnic i wylotówek w klasie dróg ekspresowych przyczyni się do wzrostu urban sprawl. Wychodząc naprzeciw temu zjawisku należy zapewnić wydajną formę komunikacji szynowej wszędzie tam, gdzie czasowo nastąpi poprawa przepustowości układu drogowego. W innym wypadku natężenie ruchu po krótkim okresie odczuwalnego zmniejszenia ponownie osiągnie bardzo wysoki poziom. rekomendowanym rozwiązaniem jest budowa linii kolejowych w pasie drogowym w miejscach, gdzie następowało będzie wyprowadzenie tranzytu drogowego na nową drogę (obwodnicę lub wylotówkę).

Proponowane trasy kolejowe biec powinny do Piaseczna, Grójca, Janek, Łomianek i Modlina.

**Hasło “zwężania ulic” budzi odruch paniczny wśród warszawskich kierowców. Jakie konkretnie być zwężała - a jakich jednak nie? Poproszę o kilka konkretnych przykładów jednego i drugiego.**

Większość ulic w Warszawie jest - w porównaniu do wielu innych miast - i tak bardzo szeroka. Wiele miast marzyłoby zapewne, aby mieć tyle przestrzeni do zagospodarowania. Tymczasem w stolicy przestrzeń ta oddana jest niemal wyłącznie samochodom. Ulice, na których warto by więc rozważyć zwężenie, to w pierwszej kolejności te, które są wśród gęstej zabudowy i dezintegrują tkankę miejską, tworząc nieprzekraczalne granice dla niezmotoryzowanych. Np. Aleje Jerozolimskie lub Marszałkowska. Śródmieście jest przez nie aktualnie rozcięte wszerz i wzdłuż, a kierowcy nie są bynajmniej jedynymi uczestnikami ruchu, którzy się po nich poruszają. Zwężenie takie w pierwszej kolejności polegałoby na przeniesieniu parkowania z chodników z powrotem na jezdnię oraz stworzeniu przestrzeni dla bezpiecznego ruchu rowerzystów. Natomiast koncepcja ta nie dotyczy ulic, które pełnią przede wszystkim funkcję kanalizowania i rozprowadzania ruchu samochodowego, bez znaczącego uszczerbku dla innych uczestników ruchu. Takie ulice to np. Wisłostrada, Dolina Służewiecka lub Prymasa Tysiąclecia. W postulatcie zwężania ulic nie chodzi o zwężanie na oślep. Chodzi raczej o stworzenie hierarchicznej siatki ulic i podjęcie decyzji, którądy skanalizować ruch samochodów, tak aby na reszcie ulic dało się stworzyć układ wygodny nie tylko dla kierowców, lecz wszystkich użytkowników.

Ulicami, które można tanio zwęzić to te, które są poszerzone wyłącznie na papierze i wokół których jest obecnie sporo kontrowersji. Są to ul. Prosta, Wybrzeże Helskie, Wołoska czy Trasa Świętokrzyska, przeciwko której protestują mieszkanki i mieszkańcy Michałowa .

Myśląc o zwężaniu ulic musimy pamiętać, że można to robić na dwa sposoby – jeden to zwężanie przewymiarowanych pasa ruchu bez zmniejszania ich liczby (np. dla danej drogi klasy Z, czyli drogi zbiorczej) prawo dopuszcza pasy nawet 2,75 m (przy uspokajaniu ruchu), ale pasy mają 3,50. Tak szerokie pasy zachęcają do kierowców do szybkiej jazdy. Oczywiście nie zawsze można czy trzeba iść po minimach, ale stanowczo za często chodzi się po maksimach.

Innym sposobem zwężania jest likwidacja jednego pasa z istniejący, albo jak w przypadku społecznego projektu Targowa 2.0 zamiana trzech pasów na jeden pas dla samochodów, bus pas, pas rowerowy i przeniesienie parkowania z chodnika na jezdnię.

Każdy z tych sposobów ma swoje uzasadnienie. Za pierwszym przemawia bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zmniejszenie hałasu. Za drugim przemawia strategia zmniejszania liczby samochodów, plan ochrony powietrza. Pod tym względem powinny zostać przeanalizowane większość ulic w Warszawie.

### **Jakie widzisz przykłady pozytywne przykłady miast, które chciałabyś pokazać jako wzór polityki miejskiej?**

Wiele miast w tym momencie przeżywa przełom, zarówno tych europejskich, jak i w innych częściach świata. Przyczyną jest niejednokrotnie kryzys ekonomiczny jak w przypadku Detroit, które jest na etapie reruralizacji – dawne przemysłowe miasto pokrywać zaczyna gęsta siatka ogrodów społecznościowych. W innych przypadkach jest to przekonanie, że miasta powinny rozwijać się w sposób zrównoważony i postawić na ekologię. Tutaj ciekawym przykładem jest Hamburg, który przymierza się do całkowitego usunięcia ruchu samochodowego z miasta.

Z uwagą przyglądam się również Nowemu Jorkowi, gdzie poprzedni burmistrz Michael Bloomberg postawił na odzyskanie przestrzeni publicznej dla pieszych. Symbolem tego jest przekształcenie skrzyżowania na Times Square w miejski plac. Odzyskiwanie centrum dla pieszych zajęło zaledwie kilka lat. Z kolei obecny burmistrz Nowego Jorku, Bill de Blasio wprowadza politykę Wizja Zero nakierowaną na całkowitą eliminację śmiertelnych wypadków drogowych. De Blasio chce to osiągnąć przez integrowaną politykę rozpisaną na 63 punkty. Składa się na nią m.in. skutecznie ściganie przypadków przekraczania

prędkości i walki z niebezpiecznymi zachowaniami na drodze, zmiany w ruchu drogowym, tak aby zapewnić bezpieczeństwo pieszych, wprowadzenie większej liczby stref uspokojonego ruchu, kampanie edukacyjną dla kierowców oraz silną współpracę poszczególnych wydziałów miasta z policją, aby skutecznie wdrażać zaplanowane działania. Z uwagą przyglądam się też Tallinowi, który wprowadził w styczniu 2013 roku bezpłatny transport publiczny dla swoich mieszkank i mieszkańców.

Ciekawe rozwiązania z obszaru wspierania lokalnej wspólnoty można znaleźć w Bristolu. Chodzi mi tutaj z jednej strony o tamtejszą lokalną walutę – Bristol Pound, która ma na celu wspieranie lokalnej przedsiębiorczości. Jest to na tyle poważny projekt, że burmistrz miasta otrzymuje wynagrodzenie w tej walucie. Z drugiej strony Bristol ma rozwinięty system pozyskiwania wiedzy od mieszkańców – przykładem tego są panele obywatelskie, które służą zebraniu opinii na temat miasta i jego przemian od reprezentatywnej grupy mieszkank i mieszkańców. W przypadku myślenia o budżecie partycypacyjnym dobrym punktem odniesienia jest Porto Allegre, które jest miastem porównywalnej wielkości do Warszawy, a swoje wydatki konsultowało z całą społecznością.

Z kolei myśląc o innowacjach społecznych warto patrzeć na Amsterdam, gdzie klasyczne domy kultury zostały zastąpione FabLabami, gdzie kultura miesza się z technologią czy na Tampere, które posiada miejski think-tank sprawie współpracujący z lokalnymi uczelniami. Przykładów miast jest więcej. Na obecnym etapie pisania programu nie mamy jednego wzorca miasta, który chcemy kopiować, ale wraz z zespołem patrzymy w kierunku bardzo wielu miast.

**Miasto można definiować na wiele sposobów. Administracyjnie, wspólnotowo, kulturowo, gospodarczo itd. Od przyjętej definicji zależą konkretne decyzje, np. “czy ludzie płacący tu podatki zasługują na uprzywilejowane traktowanie”. Jaką definicją Ty się posługujesz i jakie z niej wynikają wnioski dla Twojej polityki?**

Ja najchętniej posługuję się najprostszą definicją wedle, której samorząd to ogół mieszkank i mieszkańców zamieszkujących daną gminę. Są to zarówno osoby, które są tutaj na stałe, jak i te zamieszkujące Warszawę czasowo. Trzeba też pamiętać, że Warszawa to nie samotna wyspa, ale rynek pracy dla ludzi mieszkających w całej aglomeracji, w której skład wchodzi około czterdziestu gmin oraz takich miast jak Łódź czy Radom. To sprawia, że posługiwanie się logiką, że przyjazne miasto może być dla osób płacących podatki w Warszawie jest problematyczne. Dotyczy to zwłaszcza zniżek na transport publiczny wprowadzonych w ramach Karty Warszawiaka. Karta Warszawiaka,

która daje zniżki na transport publiczny dla osób płacących podatki w Warszawie całkowicie pomija mieszkanki i mieszkańców gmin ościennych. Jest to nieodpowiedzialna polityka, bowiem sprawia, że wypycha się te osoby do transportu indywidualnego zamiast promować komunikację zbiorową. Natomiast preferencje na dostęp do przedszkoli dla osób mieszkających w danej dzielnicy wydają mi się zasadne.

Niezależnie jaką definicję miasta przyjmujemy musimy pamiętać, że jest to przede wszystkim przestrzeń do życia, a dopiero później przestrzeń inwestycyjna. Chciałabym, żeby Warszawa rozwijała się w zrównoważony sposób wrażliwy na dobro mieszanek i mieszkańców.