

Raporty z planowania Warszawy

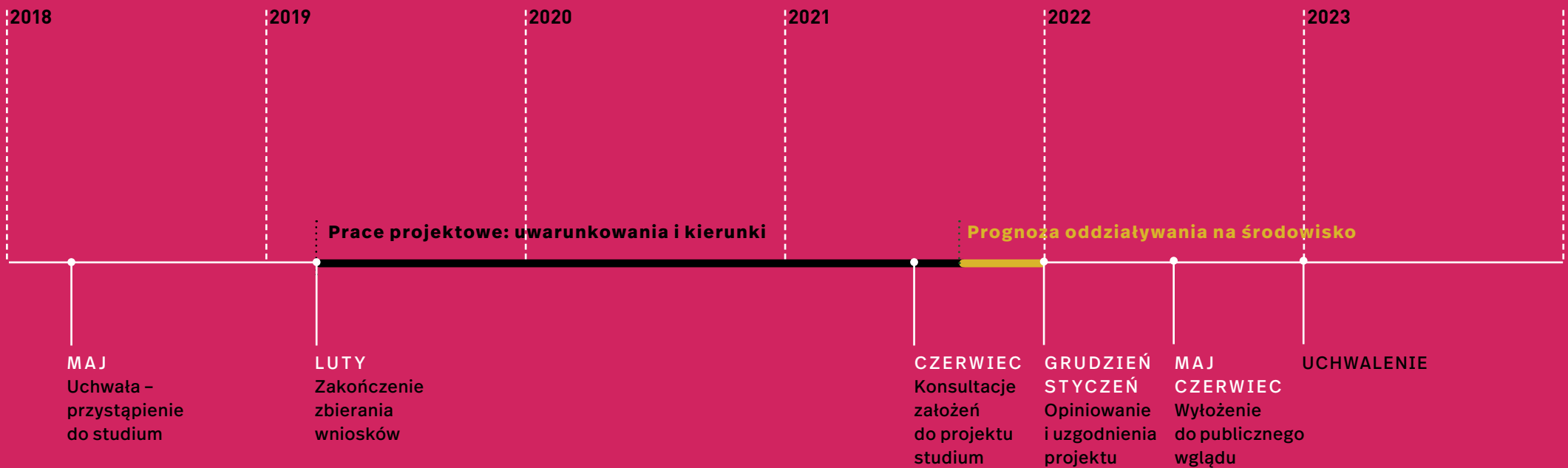


IV.

Czy żyjemy lokalnie?

Nowe studium

HARMONOGRAM





Szanowni Państwo!

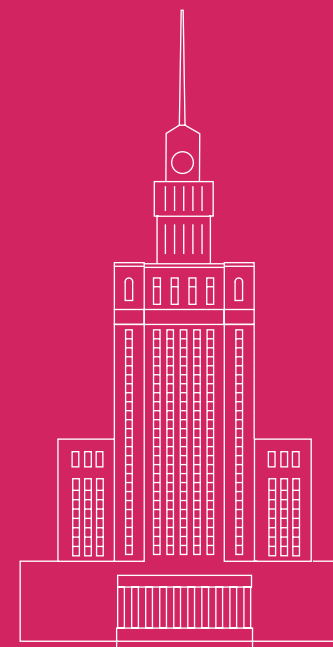
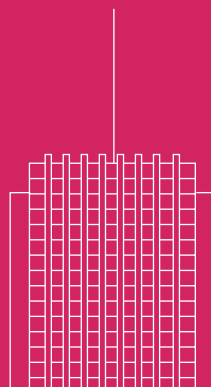
Prezentuję czwarty Raport z planowania Warszawy. W naszym cyklu dzielimy się wiedzą, którą zdobyliśmy podczas prac nad nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy. Studium to konstytucja przestrzenna naszego miasta. W jej tworzenie są zaangażowani mieszkańcy. Podczas konsultacji złożyli niemal 25 000 wniosków. Po zebraniu wniosków do studium, prowadziliśmy prace analityczne i badawcze. Teraz chcemy przedstawić ich wyniki. Obraz, który wyłania się z analiz, jest bardzo ciekawy. Dużo mówi o nas, warszawiakach i wyzwaniach przestrzennych, z którymi musimy się mierzyć. Na podstawie danych stawiamy pytania o przyszłość. Jak chcemy kształtować przestrzeń Warszawy, by była dobrym miejscem do życia za 10, 20 czy 30 lat. Pierwszy raport był o nas – mieszkańcach. Drugi dotyczył środowiska, w którym żyjemy i myślenia o mieście jako ekosystemie. Trzeci raport dotyczył tożsamości Warszawy. W czwartym szukamy odpowiedzi na pytania:

- Dlaczego lokalność jest ważna i jak tworzyć ją w mieście?
- Jak funkcjonuje warszawska sieć przestrzeni publicznych?
- Jak poruszamy się po Warszawie i czy nasza mobilność sprzyja lokalności?

To już ostatni raport z serii. Publikacji raportów towarzyszą spotkania online. Podsumowaniem cyklu będzie wystawa w ZODIAKU Warszawskim Pawilonie Architektury.

Zapraszam do lektury!

Marlena Happach
Architekt Miasta



Jak czytać raport?

1.

Raport podzieliliśmy na 3 sekcje tematyczne.

Dotyczą one:

- lokalności
- przestrzeni publicznej,
- zrównoważonej mobilności.

Każdą z sekcji przedstawiamy na planszach w innym kolorze.



3.

W treści raportu znajdziesz odwołania do źródeł. Zawsze dowiesz się, skąd pochodzą dane, z których korzystamy.

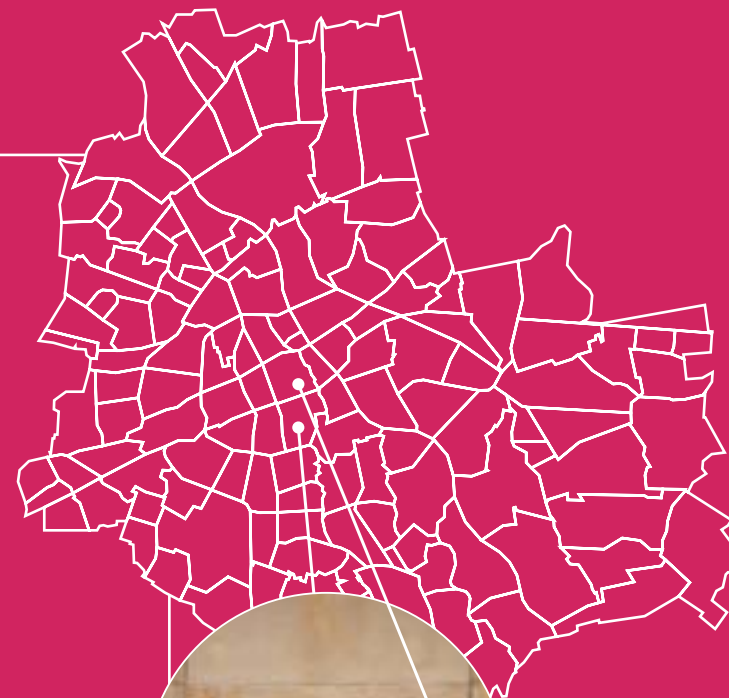
ŹRÓDŁA DANYCH*

2.

Część danych zaprezentowanych w raporcie pokazujemy z wykorzystaniem mapy Warszawy.

Została ona podzielona na dzielnice lub mniejsze części Warszawy. Są to obszary Miejskiego Systemu Informacji (MSI) takie jak np. Wierzbno w dzielnicy Mokotów, Mirów w dzielnicy Wola lub Henryków w dzielnicy Białołęka.

Podział dzielnic na obszary MSI [możesz sprawdzić na stronie Urzędu m.st. Warszawy.](#)



4.

W ramach naszego raportu opisujemy najważniejsze WYZWANIA. Rozwój Warszawy powinien im sprostać.

WYZWANIA

Dlaczego lokalność jest ważna?

POLICENTRYCZNOŚĆ MIASTA

Zapewnienie wygody życia i działania w tak dużym mieście jak Warszawa wymaga zachowania równowagi między wielkomięskością a środowiskiem naszego codziennego życia.

Dobrze zaplanowane miasto pozwala uniknąć przemierzania wielu kilometrów z domu do miejsc, w których załatwiamy nasze codzienne sprawy. Najlepszą znaną nam metodą zapewnienia komfortu w tym obszarze życia jest dążenie do miasta policentrycznego. To miasto, które składa się z wielu centrów lokalnych, w których możemy zaspokajać nasze potrzeby blisko domu.

WYZWANIE

Tworzyć przestrzeń miejską, która sprzyja lokalnemu stylowi życia mieszkańców.



OSZCZĘDNOŚĆ CZASU I ENERGII

Brak konieczności codziennego przemieszczania się w odległe rejony miasta pozwala nam zaoszczędzić czas. Zachęca też do komunikacji pieszo-rowerowej, a więc i aktywności fizycznej. Mniej podróży przez całe miasto to mniejsze zużycie energii, mniejsze zanieczyszczenie środowiska i mniejsze koszty ponoszone zarówno przez mieszkańców jak i miasto.



ZŻYTA I RÓŻNORODNA SPOŁECZNOŚĆ

Koncentracja sklepów i terenów zieleni i rekreacji ułatwia nawiązanie relacji sąsiedzkich przy okazji zaspokajania codziennych potrzeb. Dzięki temu czujemy się zżyci z miejscem naszego zamieszkania. Dobre relacje sąsiedzkie poprawiają bezpieczeństwo w okolicy i ułatwiają codzienne życie.

Blisko, daleko – czyli ile?

PERSPEKTYWA MIESZKAŃCÓW

Aby wyznaczyć optymalny zasięg dostępu do różnego typu usług przeprowadziliśmy wywiady z mieszkańcami stolicy.*

Pytaliśmy o to, jak poruszają się po mieście, jak rozumieją pojęcia „blisko” i „daleko”, jakie mają preferencje dotyczące czasu dotarcia różnymi formami transportu do wybranych usług i miejsc. Mieszkańcy Warszawy chcą najszybciej dotrzeć do przystanku komunikacji miejskiej (ok. 6 min.), następnie do małego sklepu osiedlowego (ok. 6-8 min.), dłużej do pozostałych podstawowych obiektów usługowych i usług społecznych (nie więcej niż 15-18 min.).

Postrzeżenie odległości różni się w zależności od sposobu poruszania się po mieście.

Nieco inne wartości wskazywali mieszkańcy, którzy mieszkają w centrum, a inne mieszkańcy obrzeży stolicy.

WYZWANIE

Ograniczyć liczbę i długość podróży, które są konieczne, aby mieszkańcy mogli zaspokoić swoje najważniejsze potrzeby.

Postrzeżenie odległości przez mieszkańców Warszawy*

BLISKO / DALEKO

dla mieszkańców Warszawy oznacza przemieszczenia w przestrzeni miejskiej trwające



ŹRÓDŁA DANYCH:

* wartości uśrednione na podstawie opracowania: Analiza percepcji odległości wśród mieszkańców Warszawy – Uniwersytet Warszawski dla m.st. Warszawy, 2019 r.

Jakich usług potrzebujemy lokalnie?

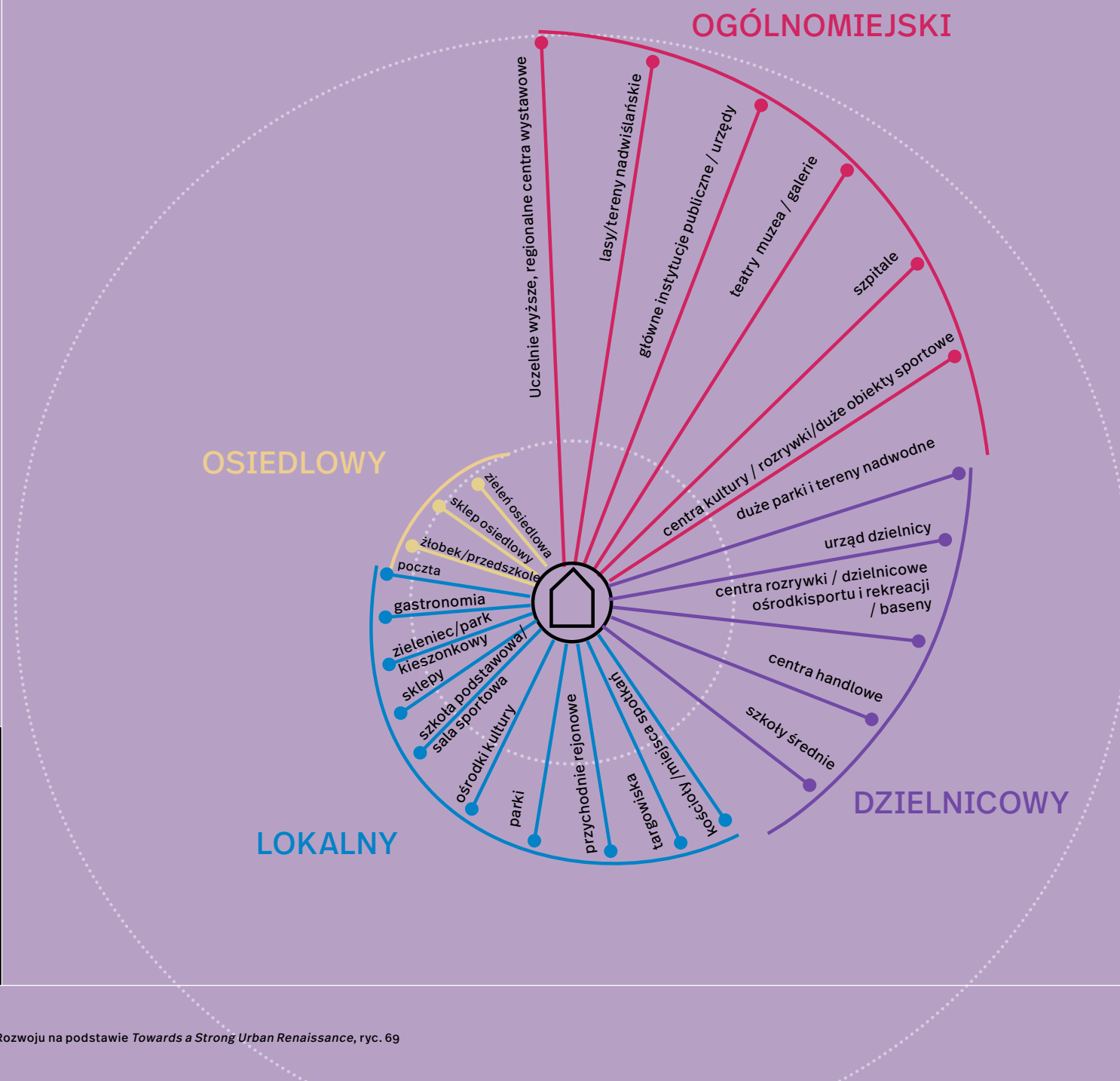
DOSTĘPNOŚĆ USŁUG

Dobrze funkcjonująca przestrzeń publiczna blisko miejsca zamieszkania powinna łączyć się ze zróżnicowanym programem usługowym. Powinna być też komfortowa i wygodna: pełna miejsc do siedzenia, wolna od nadmiernego hałasu, oferująca cień. Stanie się wtedy atrakcyjnym miejscem dla użytkowników o różnym wieku, potrzebach i zainteresowaniach. Taki wielofunkcyjny obszar może też zachęcać do większej aktywności drobnych przedsiębiorców, animatorów kultury i organizacji społecznych.

WYZWANIE

Uzupełnić tereny mieszkaniowe o potrzebne usługi różnego typu: edukacyjne, komercyjne, sportowe, kulturalne.

Odległość różnych typów usług od miejsca zamieszkania *



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju na podstawie *Towards a Strong Urban Renaissance*, ryc. 69

Czy żyjemy lokalnie?

ANALIZA WSKAŹNIKOWA

Wskaźnik wygodnej lokalności jest częścią szerokiej analizy, która dotyczy wyznaczania miejsc koncentracji życia miejskiego i określa poziomy dostęp do: infrastruktury społecznej, centrów lokalnych, zieleni oraz poziom zrównoważenia mobilności.

Wskaźnik wygodnej lokalności opisuje:

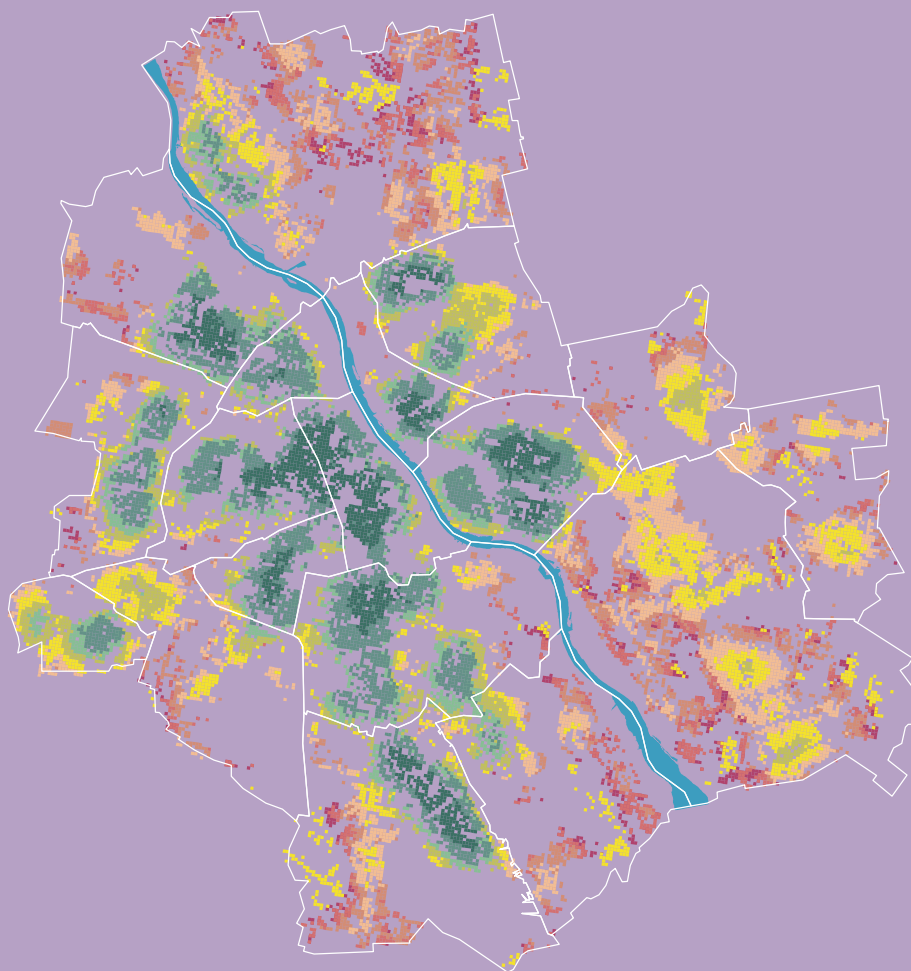
- poziom przyjazności przestrzeni dla pieszych (ang. *walkability*),
- dostępność usług w niewielkiej odległości od miejsc zamieszkania,
- gęstość zaludnienia,
- strukturę sieci połączeń pieszych.

Wyniki badania wskazują, że znaczna część dzielnic obrzeżnych nie sprzyja obecnie lokalności.

WYZWANIE

Poprawić warunki dla rozwoju lokalności, zwłaszcza w dzielnicach obrzeżnych. Skupić się tam na obszarach o stosunkowo wysokiej gęstości zaludnienia.

Wskaźnik wygodnej lokalności*



ŹRÓDŁA DANYCH:

*Wskaźniki urbanistyczne dla nowego Studium Warszawy, Heksagon, Warszawa 2020, opracowanie dla Biura Architektury i Planowania Przestrzennego

Jak szukać lokalności?

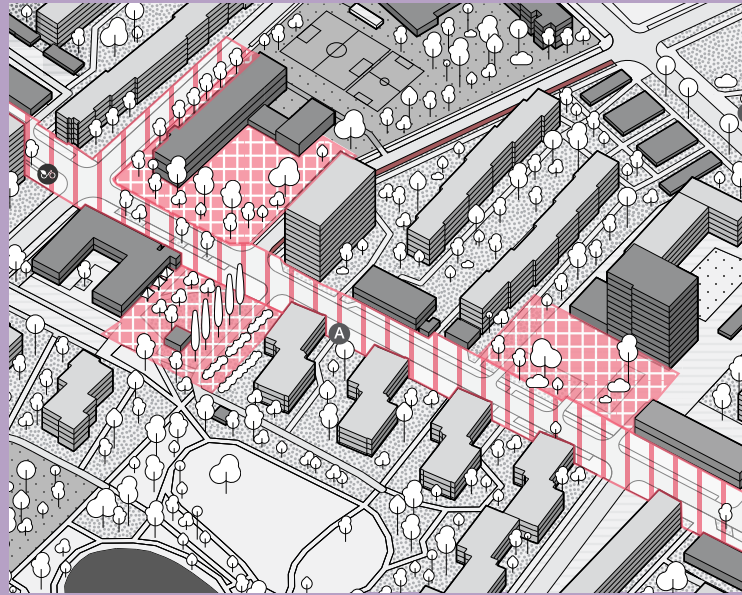
OBSZARY CENTROTWÓRCZE

Obszary centrotwórcze to tereny, które poprzez swoją lokalizację, wyposażenie w różnorodne funkcje oraz układ przestrzenny posiadają potencjał do wytworzenia centrów lokalnych lub dzielnicowych, a więc miejsc gdzie koncentruje się życie lokalnej społeczności.

W poszukiwaniu wygodnej lokalności przeanalizowaliśmy obszar miasta pod kątem występowania miejsc o takim potencjale.

WYZWANIE

Stworzyć spójną sieć centrów lokalnych i centrów dzielnicowych. Powiązać ją z siecią transportu publicznego.

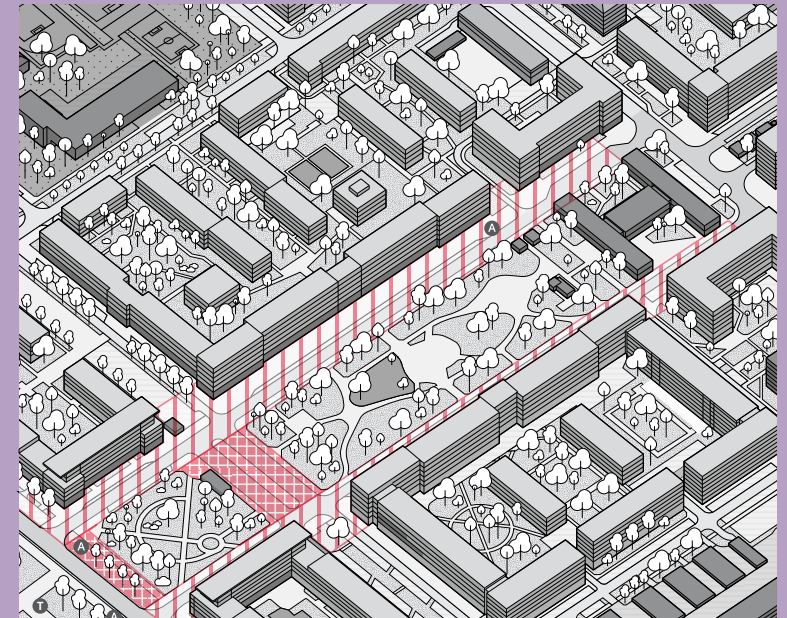


CENTRUM LOKALNE

- realizujemy w nim codzienne potrzeby
- wzmacnia więzi sąsiedzkie i buduje lokalną tożsamość miejsca
- jedno lub kilka w obrębie wybranych jednostki MSI

CENTRUM DZIELNICOWE

- ma znaczenie ponadlokalne i skupia życie mieszkańców osiedla i dzielnicy
- ma dobry dostęp do komunikacji publicznej
- sprzyja lokalizacji usług społecznych i administracyjnych związanych z dzielnicą
- może pełnić również funkcję centrum lokalnego
- jedno lub kilka centrów w obrębie dzielnicy



Jak kształtować lokalność?

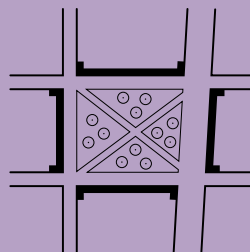
OBSZARY CENTROTWÓRCZE

Zalążkiem atrakcyjnego centrum lokalnego mogą być przestrzenie różnego typu i o różnym wyglądzie zależnym od otaczającej zabudowy. Mogą to być również miejsca, które dziś wyglądają chaotycznie i wymagają poprawy, ale są lubiane i często odwiedzane przez mieszkańców.

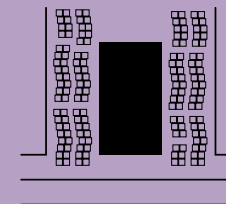
WYZWANIE

Uzupełniać zabudowę w rejonie centrów lokalnych, aby tworzyć atrakcyjne przestrzenie i umożliwić powstawanie nowych usług.

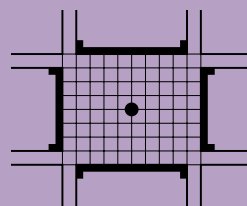
Skwer



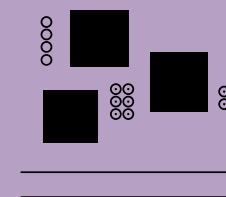
Hala targowa



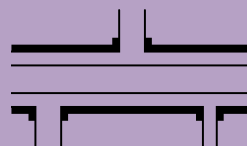
Plac



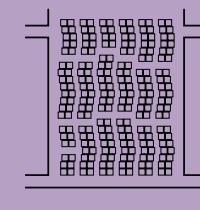
Zespół pawilonów



Ulica



Targowisko



Jak szukać lokalności?

ANALIZY

W trakcie naszej pracy nad Studium analiza, która zmierza do wyznaczenia potencjalnych obszarów centrotwórczych, była jedną z najbardziej złożonych. Z dużej bazy wiedzy o mieście wyodrębniliśmy wstępnie ponad 800 obszarów.

Do wskazania ostatecznego zbioru obszarów centrotwórczych przed weryfikacją terenową posłużyły nam również badania ankietowe mieszkańców.

Wybór obszarów o potencjale centrotwórczym



ANALIZY MIEJSKIE

DOTYCHCZAS WSKAZYWANE
POTENCJALNE CENTRA LOKALNE

- opracowanie OW SARP
- obowiązujące studium
- wskazania dzielnic
- obowiązujące i sporządzane plany miejscowe



ANALIZY SIECIOWE

- analiza dostępności usług
- analiza sieci pieszej



GŁOS MIESZKAŃCÓW

GEOANKIETA WRAZ
Z BADANIEM JAKOŚCI ŻYCIA

- koncentracja aktywności
- wygodna lokalność
- zielone sąsiedztwo
- zrównoważona mobilność



- ankieta „blisko - daleko”
- wnioski mieszkańców do Studium



EKSPERCKI WYBÓR POTENCJALNYCH MIEJSC
NA CENTRA LOKALNE I DZIELNICOWE

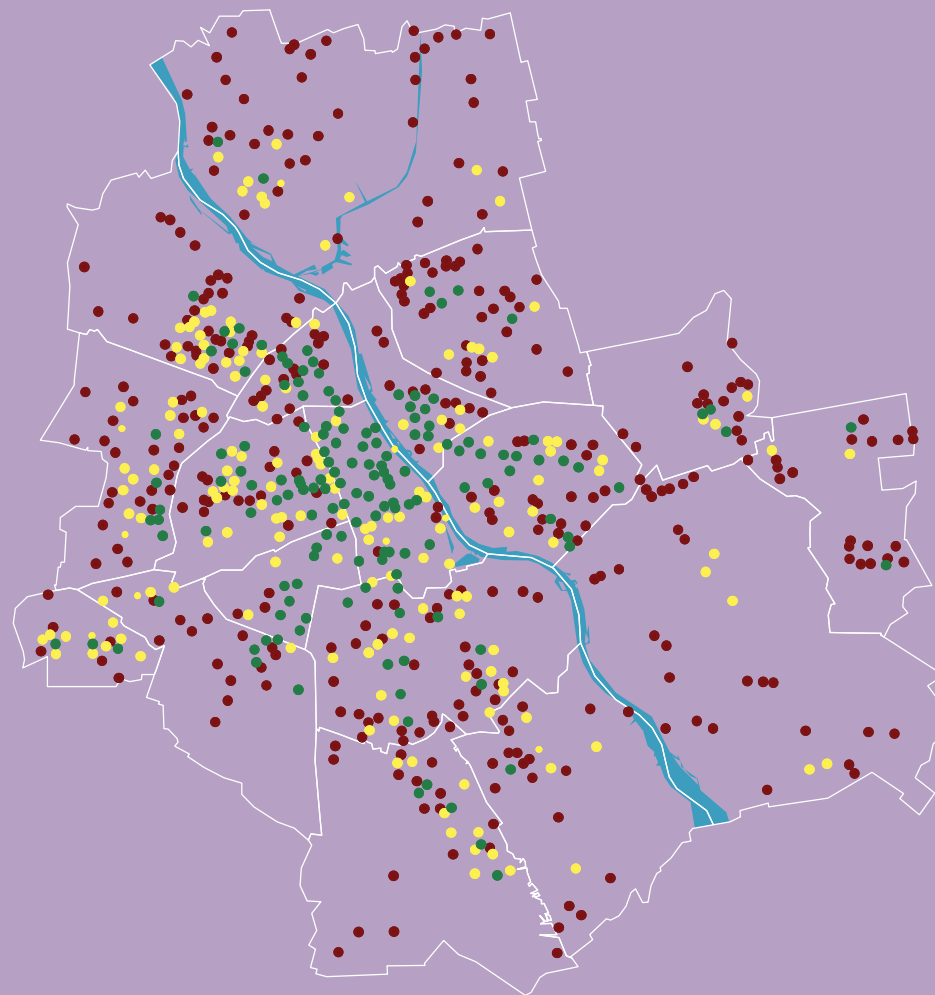
Jak szukać lokalności?

ANALIZA WIELOKRYTERIALNA

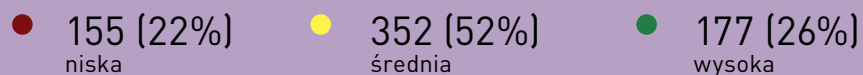
Przestrzenie, które mają potencjał do stworzenia centrów lokalnych lub dzielnicowych poddaliśmy ocenie uwzględniającej cztery aspekty:

- **funkcjonalny** – dostępność zróżnicowanych usług, m.in. sklepów, placówek edukacyjnych, przychodni, punktów gastronomicznych, przystanków komunikacji miejskiej
- **przestrzenny** – predyspozycje wewnątrz urbanistycznych do stworzenia miejsca o charakterze centrum lokalnego lub dzielnicowego oraz jego połączeń z siecią przestrzeni publicznych
- **środowiskowy** – dostępność elementów sieci infrastruktury błękitno zielonej, czyli np. skwerów lub parków, zadrzewionych alei, terenów zieleni osiedlowej
- **społeczny** – predyspozycje obszaru do wspierania zróżnicowanych kontaktów społecznych, zachęcania rozmaitych osób do korzystania z przestrzeni, tworzenia lokalnej tożsamości miejsca.

Ocena potencjalnych obszarów centrotwórczych*



678 miejsc poddanych ocenie



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jak szukać lokalności?

WYBÓR OBSZARÓW CENTROTWÓRCZYCH

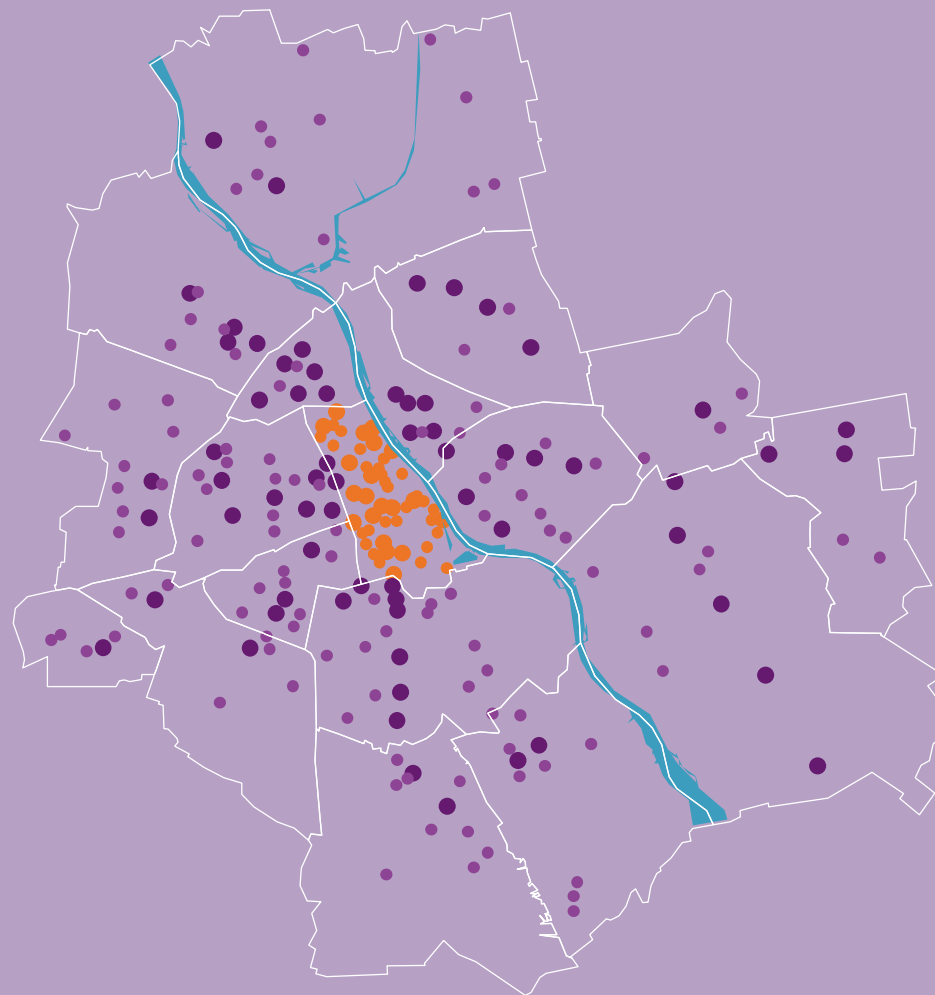
Spośród wytypowanych miejsc, na podstawie ocen i wizji lokalnych, wskazaliśmy te obszary, które mają szansę najlepiej funkcjonować w roli centrów lokalnych lub dzielnicowych. Wiele z nich dziś nie ma dobrej jakości, ale potencjał, by dobrze działać w przyszłości.

Aby obszary te mogły spełnić swoją rolę, należy uwzględnić konieczność ich włączenia w docelową sieć przestrzeni publicznych. Pełniłyby w nich rolę ważnych i łączących sąsiednie przestrzenie punktów węzłowych.

WYZWANIE

Włączyć przestrzenie centrów lokalnych i dzielnicowych w sieć przestrzeni publicznych.

Wybrane miejsca o potencjale lokalnym i dzielnicowym*



• wytypowano 110 obszarów o lokalnym potencjale centrotwórczym

• wytypowano 65 obszarów o dzielnicowym potencjale centrotwórczym

•• obszary o lokalnym i dzielnicowym potencjale centrotwórczym w Śródmieściu

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Czym są przestrzenie publiczne?

Przestrzeń publiczna jest rdzeniem struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta. „To w niej mają miejsce codzienne podróże mieszkańców i ich kontakty społeczne, w niej warszawiacy spędzają czas wolny. Jakość i dostępność przestrzeni publicznej wpływają na opinię o mieście zarówno mieszkańców, jak i przyjezdnych. Przestrzeń publiczna jest też nośnikiem wartości i komunikatów, których odbiorcami są wszyscy w niej przebywający. Jest wizytówką miasta, ale i Polski, z racji pełnionych przez Warszawę funkcji reprezentacyjnych.”*



ŹRÓDŁA DANYCH:

* #Warszawa 2030. Strategia, s. 38

Jakie przestrzenie publiczne mamy w Warszawie?

KLASYFIKACJA PRZESTRZENI

Dokonałiśmy klasyfikacji warszawskich przestrzeni, aby ułatwić diagnozę obecnego stanu sieci przestrzeni publicznych oraz przyszłe nią zarządzanie. Brałiśmy pod uwagę rolę przestrzeni w zaspokajaniu potrzeb mieszkańców i użytkowników miasta.

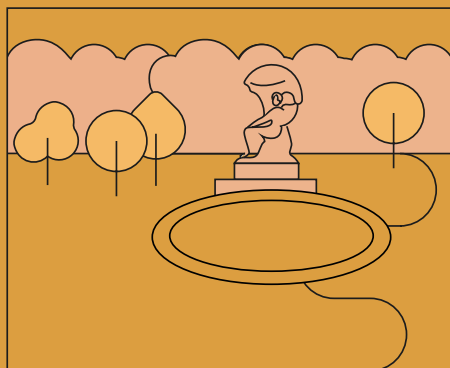
Dostrzegamy zróżnicowanie i istotną rolę każdego z wyróżnionych typów.

Przestrzenie stołeczne i ogólnomiejskie tworzą tożsamość i wpływają na rozpoznawalność miasta.

WYZWANIE

Kształtować sieć przestrzeni publicznych zgodnie z ich rangą. Włączyć w sieć przestrzeni publicznych istniejące tereny zieleni urządzonej.

Typy przestrzeni o charakterze publicznym w Warszawie*



STOŁECZNE

Są one wizytówką miasta. To w takich przestrzeniach znajduje się większość głównych punktów decydujących o charakterze i tożsamości przestrzennej Warszawy.

Mają znaczenie symboliczne i znane są nie tylko wśród mieszkańców Warszawy.

W tych przestrzeniach najczęściej odbywają się manifestacje obywatelskie, a także uroczystości ogólnopolskie. Są odwiedzane przez turystów.

OGÓLNO Miejskie

Należą do nich najbardziej rozpoznawalne ulice, parki miejskie, deptaki i ciągi nadrzeczne, użytkowane na co dzień przez wielu mieszkańców miasta. Wokół nich jest wiele obiektów o różnorodnych funkcjach: handlowych, kulturalnych, administracyjnych, społecznych.



Jakie przestrzenie publiczne mamy w Warszawie?

KLASYFIKACJA PRZESTRZENI

Przestrzenie dzielnicowe i lokalne wzmocniają lokalność na poziomie sąsiedztw.

Uzupełnieniem sieci przestrzeni publicznych, oprócz przestrzeni wspomagających, są **ciągi komunikacyjne z dominującą funkcją transportową**. To przestrzenie, w których z uwagi na parametry techniczne drogi i sposób ich urzędzenia, nadrzędną rolę pełni ruch samochodowy.

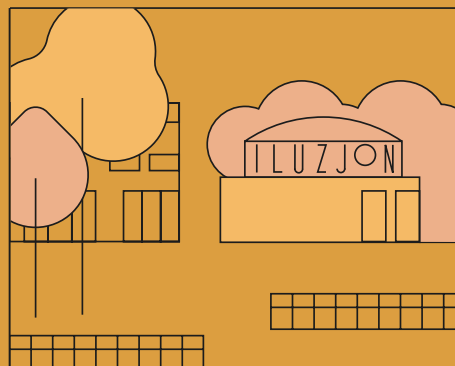
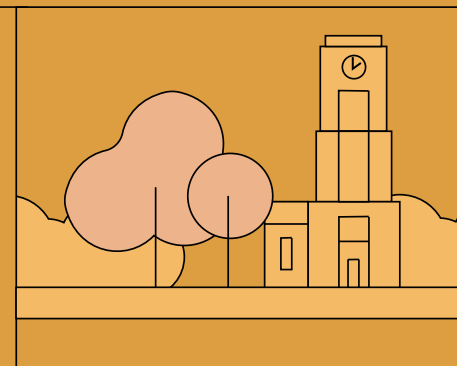
WYZWANIE

Stworzyć powiązania sieci przestrzeni wspomagających z siecią przestrzeni publicznych. Włączyć centra lokalne i dzielnicowe w sieć przestrzeni publicznych.

Typy przestrzeni o charakterze publicznym w Warszawie*

DZIELNICOWE

Ich głównymi użytkownikami są okoliczni mieszkańcy. Zapewniają dostęp do różnorodnych usług publicznych. Są to np. domy kultury, miejsca aktywności lokalnej, ośrodki sportu i rekreacji. Łączą obszary sąsiadujących osiedli. Pozwalają utożsamiać się z dzielnicą.

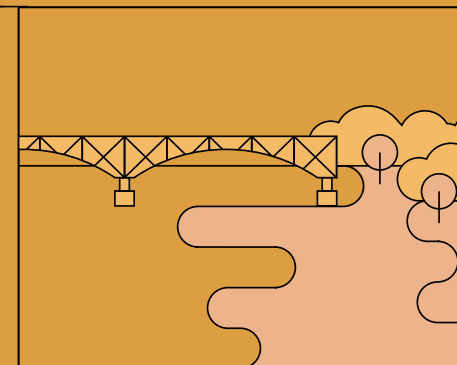


LOKALNE

To tu mieszkańcy korzystają z podstawowych usług oraz rekreacji, które są dostępne w zasięgu dojazdu pieszo od miejsc zamieszkania. Przestrzenie te sprzyjają budowaniu tożsamości lokalnej, umożliwiają tworzenie się więzi sąsiedzkich.

WSPOMAGAJĄCE

To tereny, których podstawowe przeznaczenie i funkcje są inne niż w przypadku przestrzeni publicznych, ale ich sposób zagospodarowania umożliwia takie użytkowanie. Są to między innymi: lasy i udostępnione turystycznie tereny nadwiślańskie oraz ogólnodostępne tereny prywatne, np. urządzone place i tereny zieleni towarzyszące centrom handlowym, biurowcom lub obiektom sakralnym.



Jakie przestrzenie publiczne mamy w Warszawie?

SIEĆ PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

Aby sieć przestrzeni publicznych była dobrej jakości ważne jest powiązanie jej z komunikacją publiczną wraz z węzłami przesiadkowymi i infrastrukturą pieszo-rowerową, a także z zielenią miejską.

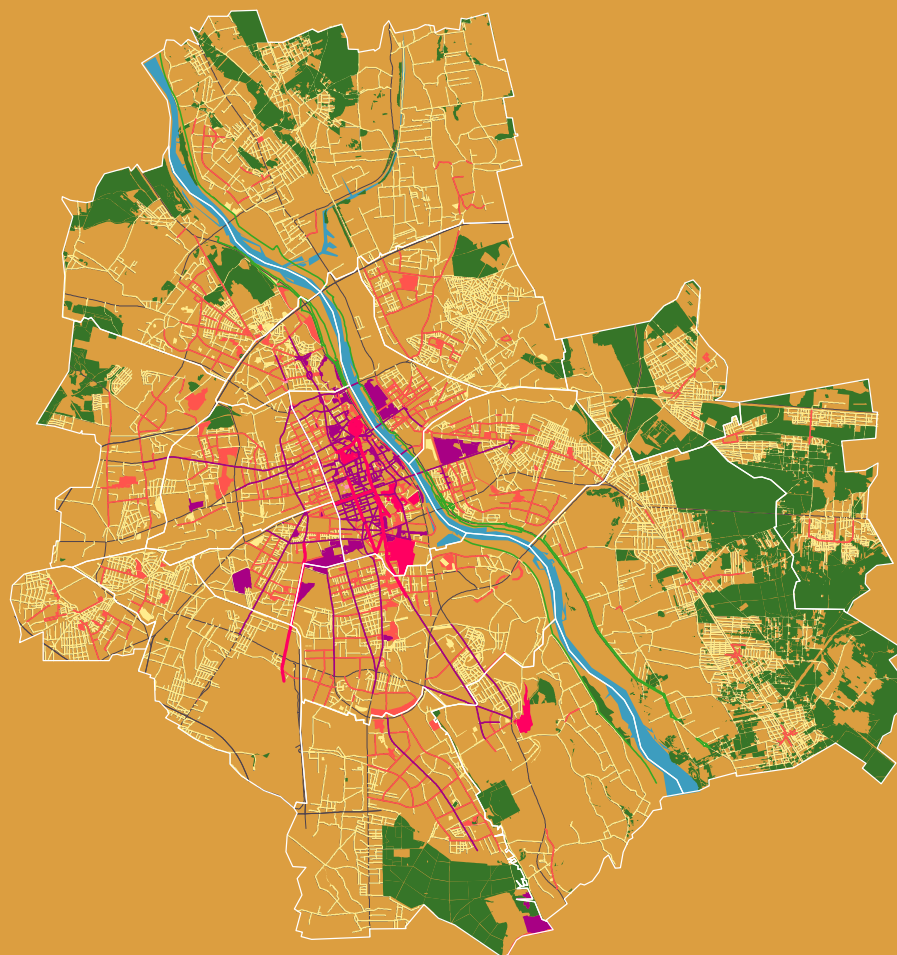
Do cech decydujących o jej jakości należą: spójność funkcjonalno-przestrzenna, uprzywilejowanie ruchu pieszego i rowerowego, bezpieczeństwo użytkowania oraz komfort klimatyczny jako element kształtowania miejskiej odporności. Równie ważna jest rola otoczenia przestrzeni publicznych: jakość krajobrazu miejskiego, poziom hałasu czy jakość powietrza.

WYZWANIE

Określić zasady kształtowania poszczególnych typów przestrzeni publicznych.

Uwzględnić w sieci przestrzeni publicznych kontekst kulturowy i przyrodniczy. Zadbąć o zapewnienie komfortu klimatycznego.

Typy przestrzeni o charakterze publicznym w Warszawie*



placze, parki, skwery i ulice:



lokalne



dzielnicowe



ogólnomiejskie



stołeczne



ulice z dominującą funkcją transportową



lasy



rekreacyjne trasy piesze lub pieszo-rowerowe

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jaki jest stan sieci przestrzeni publicznych w Warszawie?

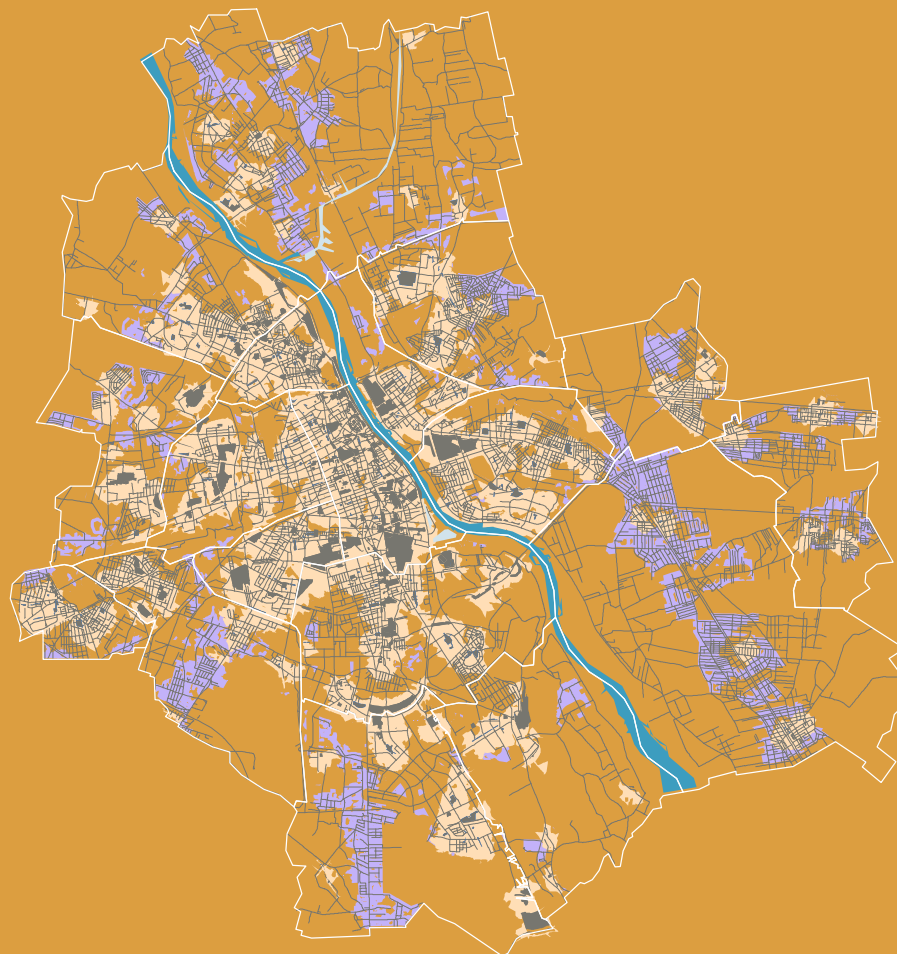
DOSTĘPNOŚĆ

Wygodny dostęp w zasięgu dojścia pieszego od miejsca zamieszkania to odpowiednio 500 m na poziomie lokalnym i 1200 m na poziomie ponadlokalnym. To również sprawiedliwy dostęp do przestrzeni publicznych dla wszystkich użytkowników, bez względu na ich sprawność. Na mapie wskazaliśmy te przestrzenie, gdzie brakuje wygodnego dostępu do przestrzeni publicznych.

WYZWANIE

Stworzyć nowe przestrzenie publiczne na obszarach gdzie ich brakuje. Powiązać je z centrami lokalnymi.

Ocena dostępności do sieci przestrzeni o charakterze publicznym*



obszary z dostępem do 500 m do przestrzeni publicznych

brak przestrzeni publicznych w zasięgu dojścia pieszego

sieć ulic, placów, parków i skwerów

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jaki jest stan sieci przestrzeni publicznych w Warszawie?

SPÓJNOŚĆ

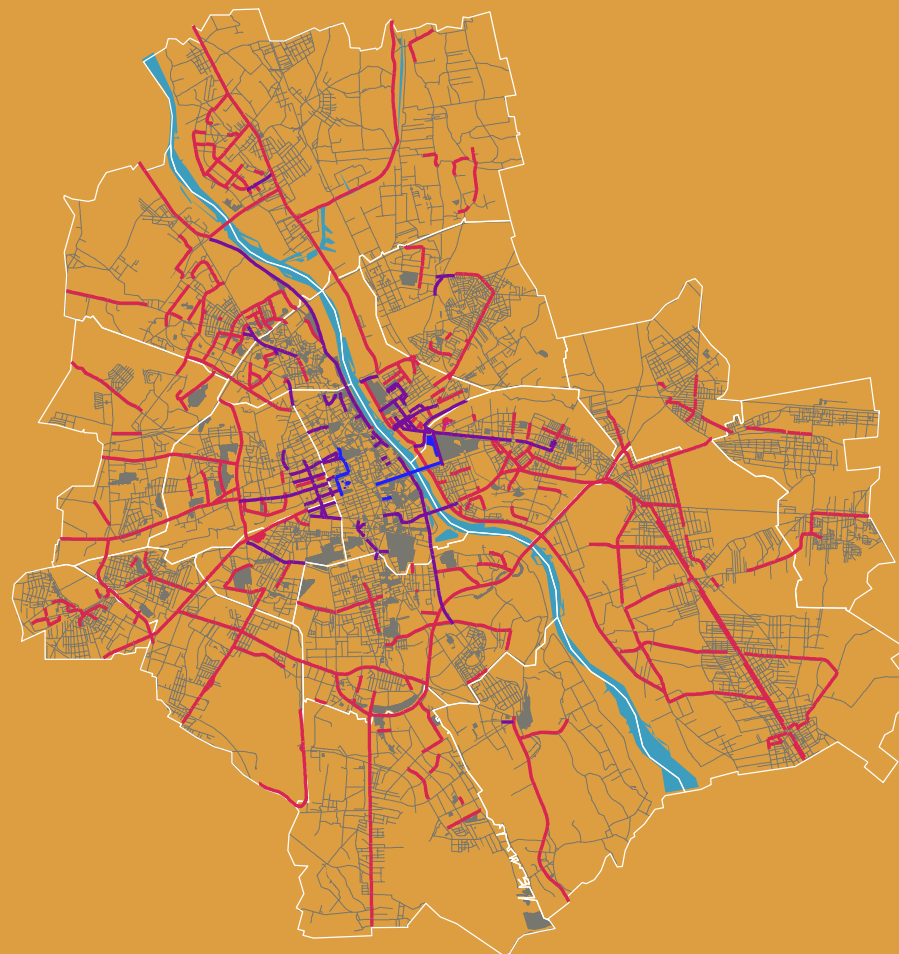
Poszczególne elementy sieci przestrzeni publicznych powinny umożliwiać płynne przemieszczanie się użytkowników pomiędzy nimi. Połączenia powinny być czytelne w przestrzeni i zapewniać powiązania widokowe, które dają wgląd w sąsiadujące tereny.

Przez spójność rozumiemy również harmonijny sposób zagospodarowania i wyposażenia oraz uwzględnienie związków tej przestrzeni z funkcjami i charakterem otaczającej ją zabudowy.

WYZWANIE

Uzupełnić brakujące fragmenty sieci przestrzeni publicznych. Zadbać o ich spójny charakter.

Ocena spójności sieci przestrzeni o charakterze publicznym*



Rejony, w których występują braki spójności w charakterze przestrzeni publicznych

■ sieć ulic, placów, parków i skwerów

— na poziomie dzielnicowym

— na poziomie ogólnomiejskim

— na poziomie stołecznym

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jaki jest stan przestrzeni publicznych w Warszawie?

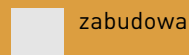
ŚCISŁE CENTRUM MIASTA

Centralny obszar miasta pełni szczególną rolę. To w nim skupia się większość stołecznych i ogólnomiejskich przestrzeni publicznych. Jest symbolicznym miejscem integracji całej społeczności miejskiej, która poprzez centrum identyfikuje się z miastem i w nim realizuje najważniejsze procesy życia publicznego. Już teraz trwa realizacja programu Nowe Centrum Warszawy, która ma poprawić spójność i jakość przestrzeni publicznych w tym rejonie. Na mapie wskazujemy obszar, obejmujący również prawobrzeżną Warszawę, który wymaga działań w zakresie poprawy spójności przestrzeni publicznych w przyszłości.

WYZWANIE

Stworzyć reprezentacyjną i atrakcyjną przestrzeń publiczną w centrum Warszawy. Lepiej połączyć lewobrzeżną i prawobrzeżną część miasta.

Obszar ścisłego centrum miasta przeznaczony do uzupełnienia i poprawy jakości przestrzeni publicznych*.



zabudowa

obszar objęty programem Nowe Centrum Warszawy

obszar przeznaczony do przekształcenia w ścisłe centrum miasta

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jak poruszamy się po całej Warszawie?

ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW

W raporcie koncentrujemy się na miejskiej mobilności w wymiarze lokalnym. Oceniamy, jak istniejący system transportowy wpływa na poruszanie się w ramach sąsiedztw i na relacje między nimi.

Badania z wykorzystaniem danych z telefonii komórkowej* i Warszawskie Badania Ruchu** pozwoliły ustalić sposób przemieszczania się ludności w obrębie miasta.

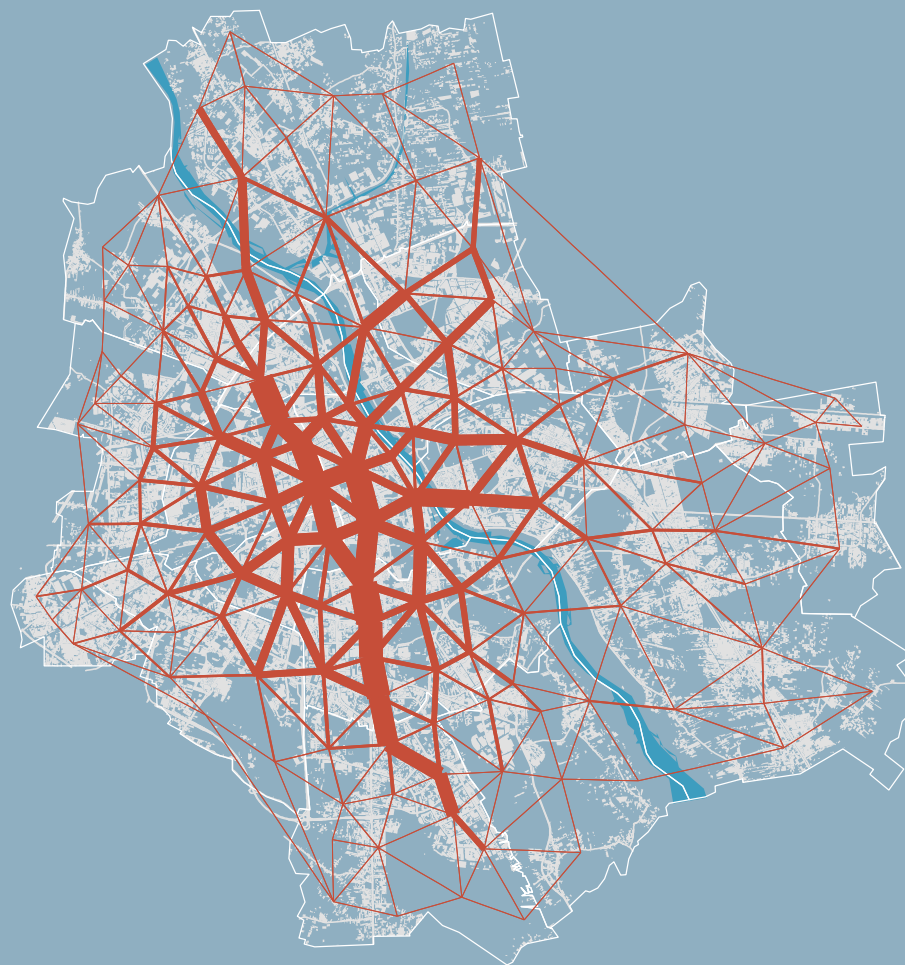
Zdecydowana większość podróży mieszkańców, bo aż 95,5%, ma charakter wewnętrzny, czyli rozpoczyna się i kończy w mieście.

Najważniejszym kierunkiem ruchu jest północ-południe. Podróże odbywają się w znacznej części w kierunku „do” i „z” centrum Warszawy.

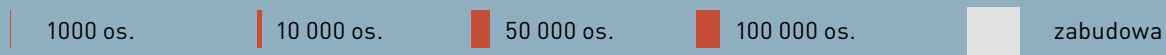
WYZWANIE

Poprawić lub stworzyć możliwości wygodnego przemieszczania się pomiędzy dzielnicami, bez konieczności podróży przez centrum miasta.

Kierunki podróży mieszkańców*



średni przepływ ludności pomiędzy obszarami MSI



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Szacunek liczby oraz kierunków mobilności ludności w Warszawie na podstawie danych mobilnych, badanie własne Urzędu m.st. Warszawy

** Warszawskie Badanie Ruchu 2015

Jak poruszamy się po całej Warszawie?

ZACHOWANIA TRANSPORTOWE MIESZKAŃCÓW

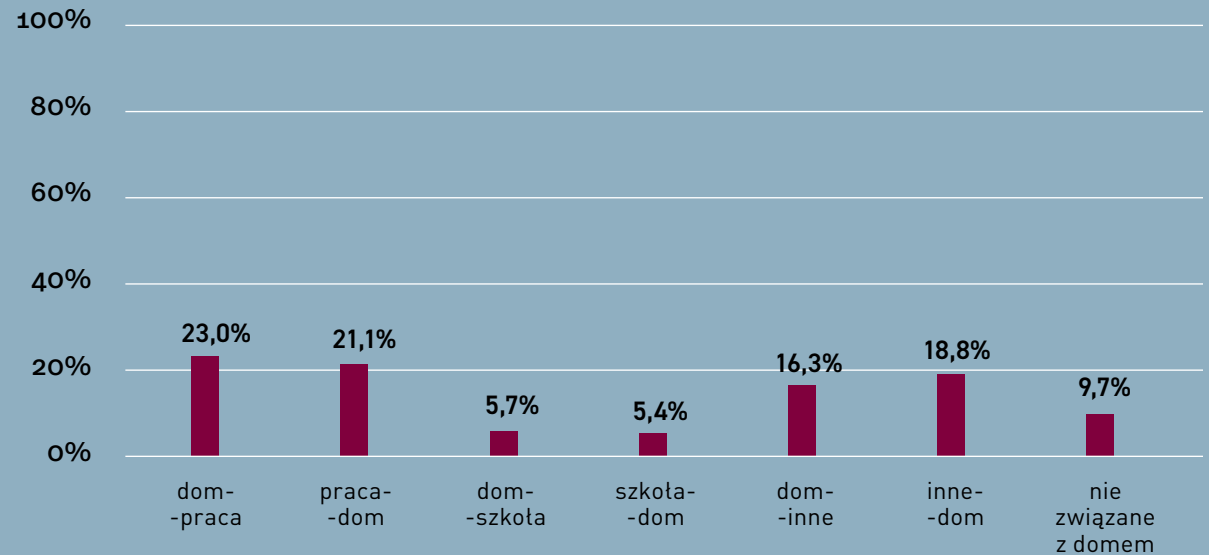
Badania ruchu* wskazują, że wzrasta udział podróży samochodem a spada udział transportu zbiorowego i podróży pieszych. Spowodowane to jest rozlewaniem się miasta i koniecznością odbywania podróży na dłuższe dystanse, zwłaszcza w dzielnicach obrzeżnych.

Środki transportu, które wybierają mieszkańcy, są zróżnicowane ze względu na cel podróży. Ilustrują też zachowania transportowe różnych grup mieszkańców.

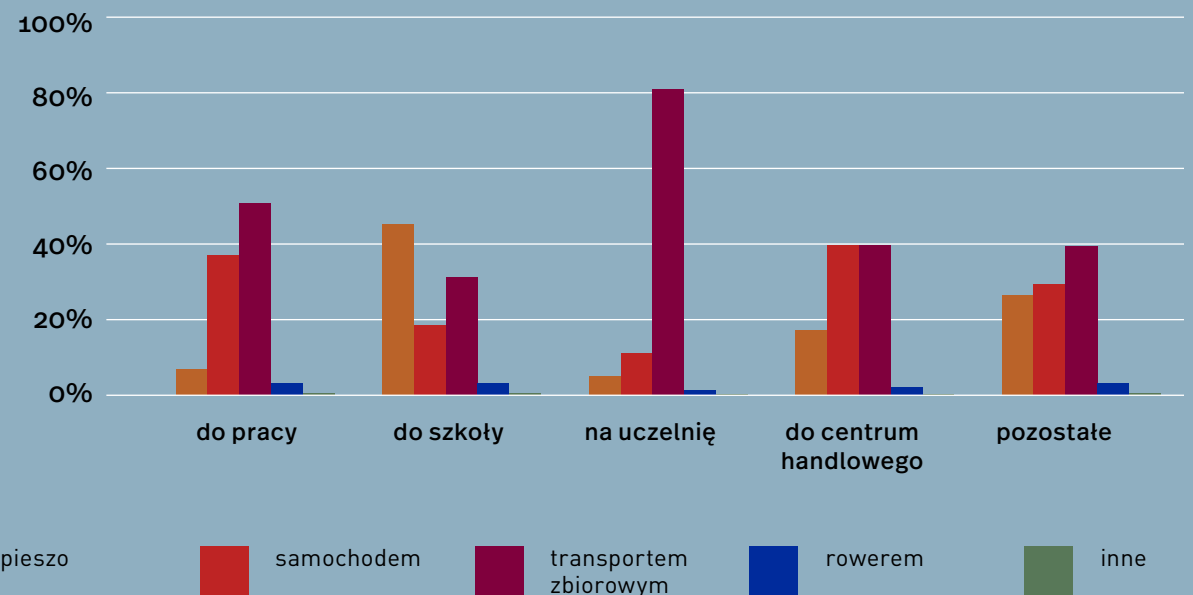
WYZWANIE

Stworzyć warunki dla zwiększenia udziału podróży pieszych, rowerem lub transportem zbiorowym.

Motywacje podróży mieszkańców



Wybór sposobu podróży w zależności od jej celu



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Warszawskie Badania Ruchu 2015

Jak nam się chodzi po Warszawie?

OCENA DOSTĘPNOŚCI PIESZEJ

Dobrze funkcjonująca sieć przestrzeni publicznych powinna zapewniać wygodę pieszego w przemieszczaniu się po mieście. Poważną barierą na wielu obszarach jest wciąż niewystarczająca liczba naziemnych przejść dla pieszych.

Na mapie wskazaliśmy obszar centralny i te odcinki ulic, których przekroczenie jest problematyczne z uwagi na duże odległości pomiędzy przejściami dla pieszych w poziomie terenu.

WYZWANIE

Jeszcze lepiej dostosować przestrzeń centrum miasta do ruchu pieszego.

Odległości pomiędzy przejściami dla pieszych*



Odległość pomiędzy przejściami dla pieszych w poziomie terenu:

200 - 300 m

300 - 500 m

500 - 1000 m

więcej niż 1000 m

● przejście dla pieszych w poziomie terenu

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jak nam się chodzi po Warszawie?

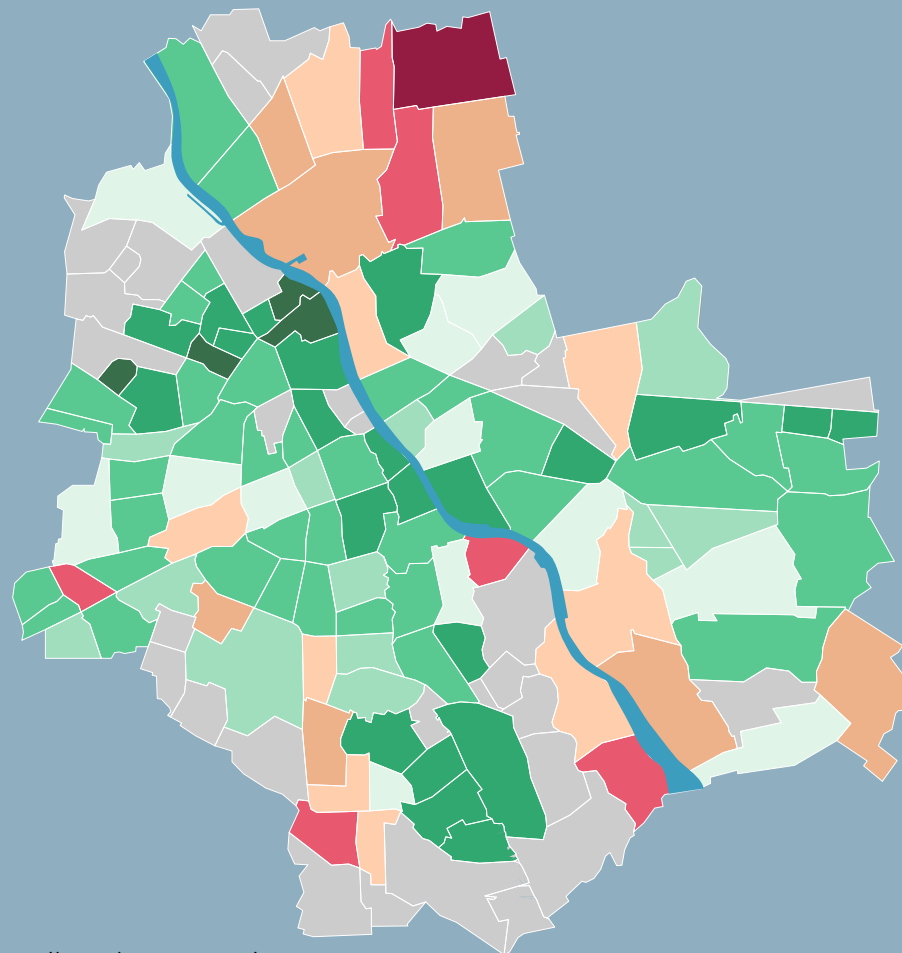
BADANIE OPINII MIESZKAŃCÓW

W 2019 roku przeprowadziliśmy badania geankietowe. Sprawdzaliśmy, jak się nam chodzi po Warszawie, po okolicy w której mieszkamy. Mieszkańcy są umiarkowanie zadowoleni. Zdecydowanie pozytywnie wypowiedziało się 15 % ankietowanych. Raczej pozytywnie 48%. Mieszkańcy dostrzegli nierównomierny rozwój wygodnej sieci pieszej. Najgorzej ocenili obszary w rejonach obrzeżnych, w których trwa dynamiczna i często chaotyczna zabudowa nowych terenów, zwłaszcza porolnych.

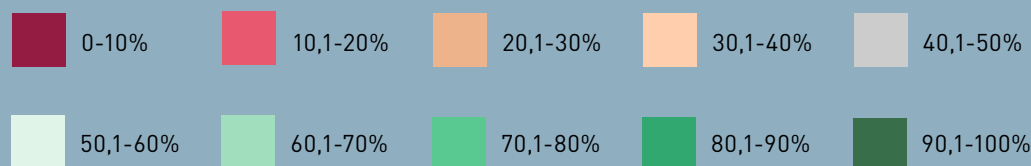
WYZWANIE

Poprawić bezpieczeństwo i wygodę pieszych, zwłaszcza w dzielnicach obrzeżnych. Zmniejszyć liczbę barier przestrzennych utrudniających ruch pieszy.

Czy po twojej okolicy wygodnie się chodzi?*



Udział osób, które oceniły cechę pozytywnie



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Wyniki badania geoankietowego - Jaka przestrzeń dla Warszawy? na zlecenie U. m.st. Warszawa, 2019

Jak nam się jeździ rowerem?

SIEĆ INFRASTRUKTURY ROWEROWEJ

Infrastruktura rowerowa Warszawy liczy obecnie:

- 581 km dróg dla rowerów
- 81 km dróg dla rowerów i pieszych
- 48 km pasów ruchu dla rowerów
- 53 km ulic jednokierunkowych z ruchem rowerowym w obydwu kierunkach
- ok. 125 km tras rowerowych rekreacyjnych (m.in. przez tereny zieleni)

Mimo znaczącego postępu w rozbudowie tej infrastruktury problemem pozostaje brak spójności sieci zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. Realizowane inwestycje często nie łączą się ze sobą bezpośrednio co powoduje, że przemieszczanie się rowerem w przestrzeni miejskiej w wielu obszarach jest wciąż niekomfortowe i niebezpieczne.

WYZWANIE

Poprawić bezpieczeństwo i wygodę przemieszczania się rowerem. Uzupełnić sieć infrastruktury rowerowej.

Dostępność infrastruktury rowerowej*



— infrastruktura rowerowa

— najważniejsze drogi

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jak nam się jeździ rowerem?

OCENA DOSTĘPNOŚCI ROWEROWEJ

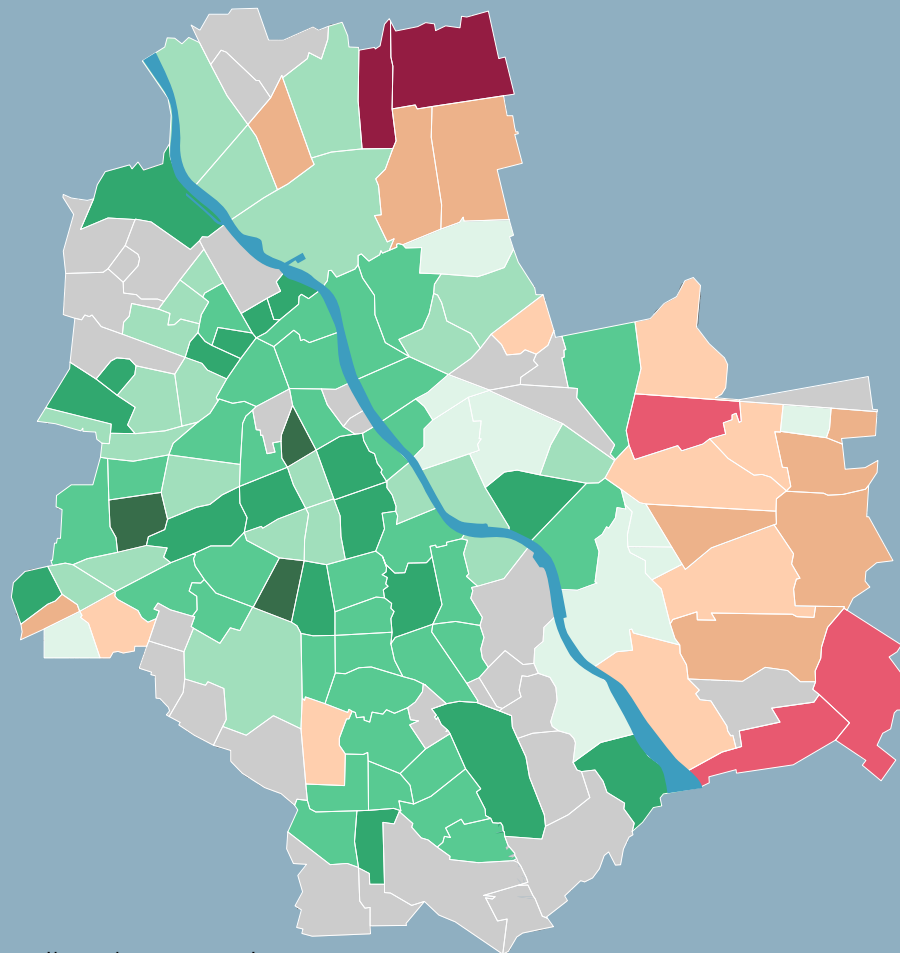
Natężenie ruchu rowerowego w Warszawie systematycznie wzrasta. W II kwartale 2018 roku wzrosło ono o 37% w stosunku do analogicznego okresu w roku poprzednim.**

Mieszkańcy coraz lepiej oceniają rozwój infrastruktury rowerowej. Jej niedostatki najbardziej zauważalne są w dzielnicach takich jak Wesoła, Rembertów, Wawer i Białołęka.

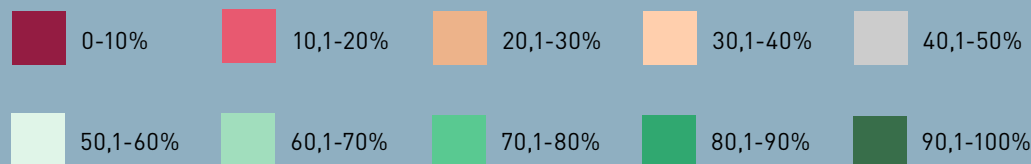
WYZWANIE

Stworzyć sieć infrastruktury rowerowej w dzielnicach obrzeżnych, zwłaszcza po prawej stronie Wisły.

Czy z Twojej okolicy łatwo dotrzeć rowerem do innych części miasta? *



Udział osób, które oceniły cechę pozytywnie



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Wyniki badania geoankietowego - Jaka przestrzeń dla Warszawy? na zlecenie U. m.st. Warszawa, 2019

** Warszawski pomiar ruchu rowerowego 2018, 2019

Jak poruszamy się po całej Warszawie?

WYDAJNOŚĆ TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Układ transportu szynowego zapewnia głównie szybki dostęp do centralnych obszarów miasta. Mieszkańcy dzielnic obsługiwanych przez metro i kolej mogą dotrzeć w 30 minut do centrum.

W Warszawie mamy obszary z intensywną zabudową i wysoką gęstością zaludnienia bez dostępu do transportu szynowego.

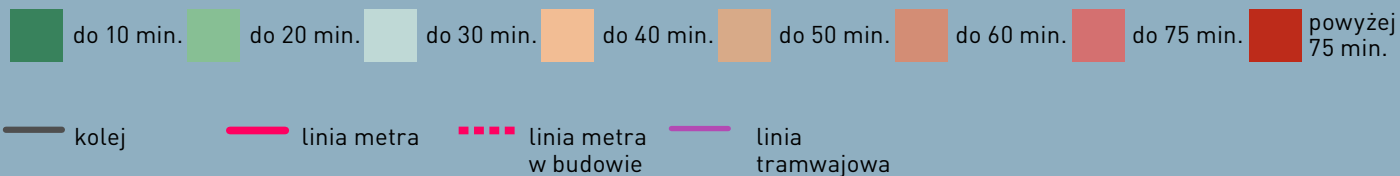
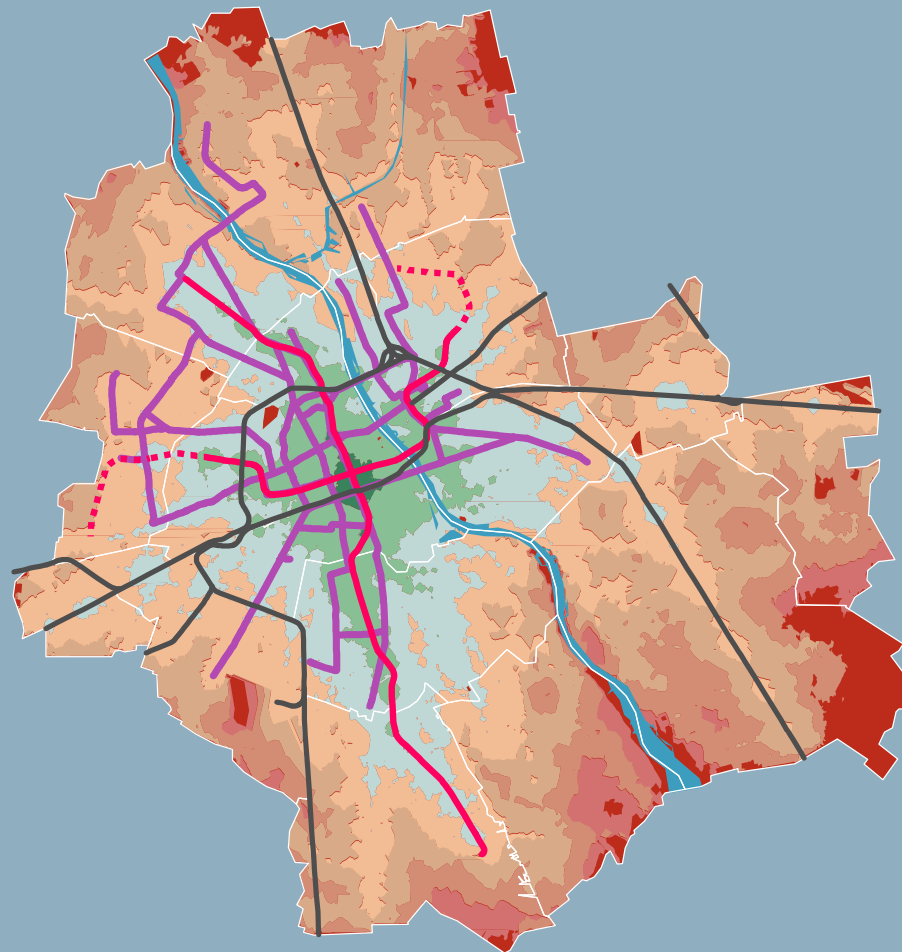
Są to: Dolny Mokotów, Stegny, Goćław. Osiedla te obsługuje wyłącznie komunikacja autobusowa.

Najlepsza dostępność do transportu zbiorowego występuje w obrzeżnych obszarach Warszawy. To dlatego mieszkańcy tych osiedli korzystają głównie z samochodów, aby dojechać do centrum.

WYZWANIE

Rozbudowywać sieć szybkiego transportu zbiorowego tak, aby łączyć obszary o wysokiej gęstości zaludnienia. Zintegrować transport zbiorowy z siecią centrów lokalnych i dzielnicowych.

Średni czas dojazdu do centrum miasta (Rondo Dmowskiego) transportem publicznym*



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jak poruszamy się po całej Warszawie?

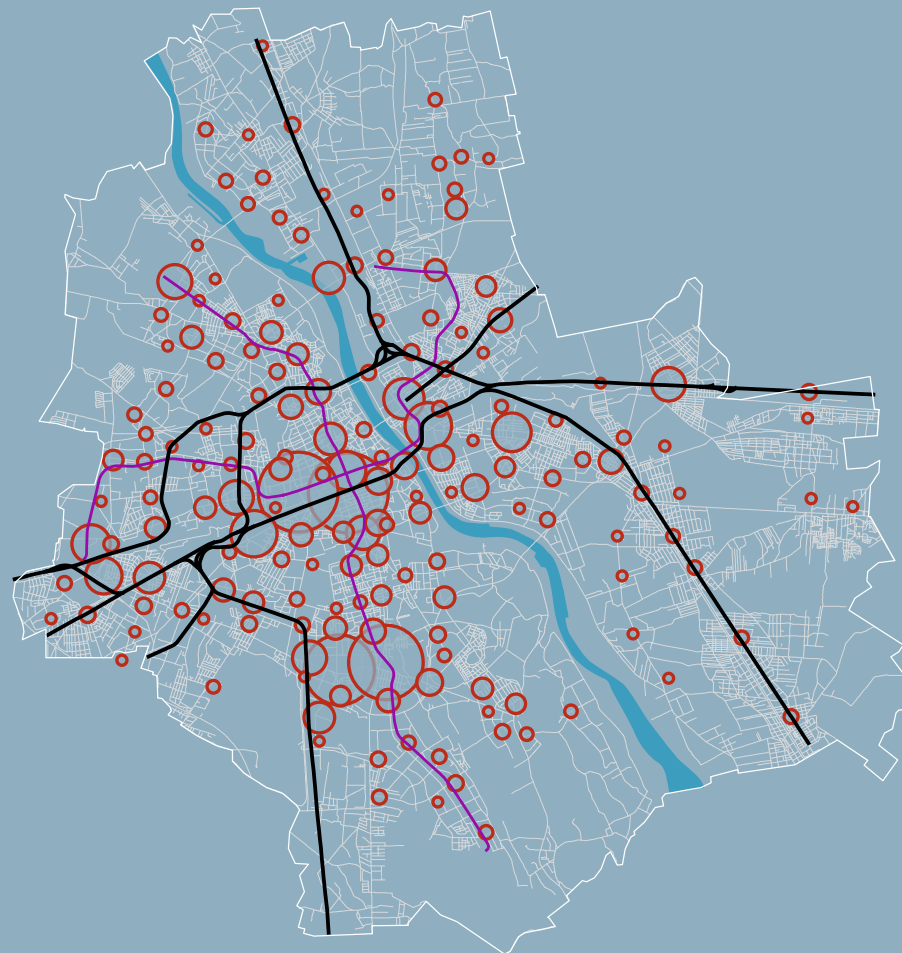
Węzły przesiadkowe pełnią bardzo ważną rolę w przemieszczaniu się mieszkańców. Wynika to z różnorodności środków transportu zbiorowego w Warszawie, a także z układu linii komunikacyjnych. W 42,8% wszystkich podróży, które odbywamy transportem zbiorowym, musimy przesiąść się przynajmniej raz. Tak wynika z Warszawskiego Badania Ruchu z 2015 roku.

W badaniu geoankietowym mieszkańcy wskazali problematyczne miejsca przesiadek. Jakość węzłów przesiadkowych jest często niewystarczająca w stosunku do potrzeb pasażerów. Problemem są duże odległości między przystankami, które trzeba pokonać w obrębie jednego węzła. Brakuje także ułatwień dla osób o ograniczonej mobilności oraz niezbędnej infrastruktury pasażerskiej.

WYZWANIE

Poprawić wygodę miejsc przesiadkowych.
Powiązać je z siecią przestrzeni publicznych.

Problematyczne węzły przesiadkowe wskazane przez mieszkańców*



Liczba wskazań:

o mniej niż 16

o 16 do 43

o 44 do 95

o 96 do 215

o 216 do 351

— linia metra

— kolej

ŹRÓDŁA DANYCH:

* Wyniki badania geoankietowego - Jaka przestrzeń dla Warszawy? na zlecenie U. m.st. Warszawa, 2019

Jak poruszamy się po całej Warszawie?

BARIERY PRZESTRZENNE

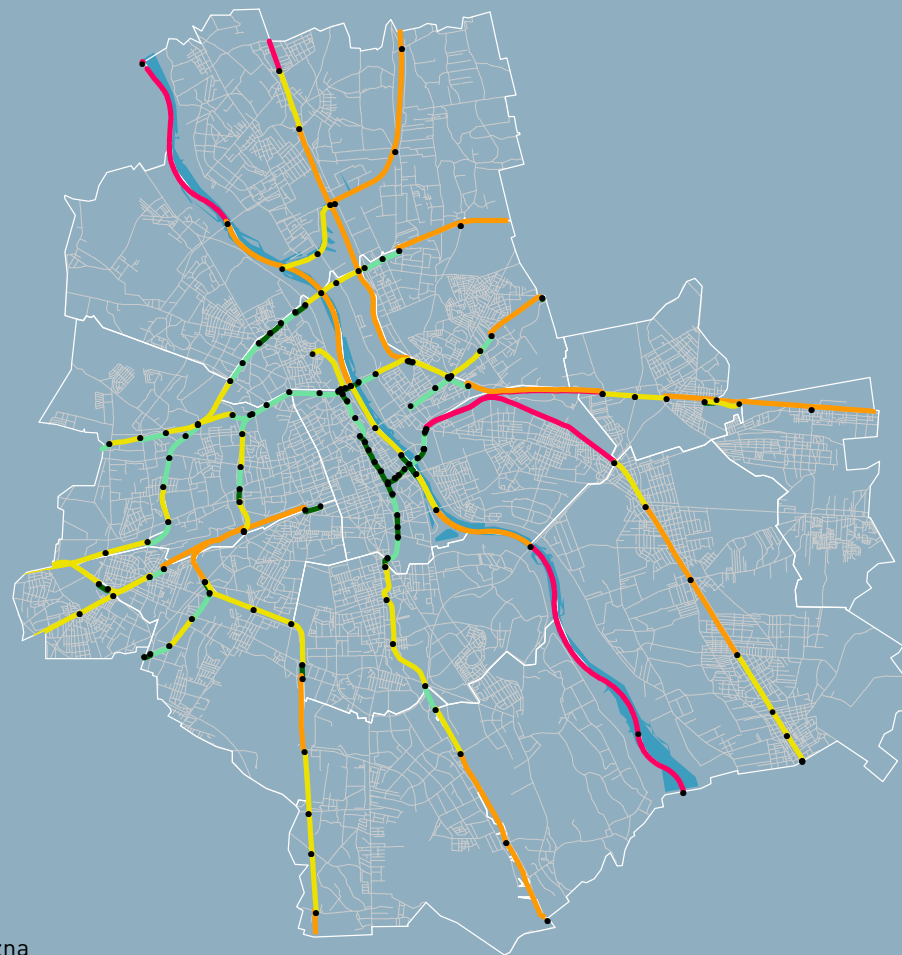
Nasze miasto jest podzielone na części barierami infrastrukturalnymi. Są to linie kolejowe i drogi szybkiego ruchu. Miasto dzieli też przeszkody naturalne: Wisła i Skarpa Warszawska.

Na mapie wskazujemy najważniejsze z tych barier wraz z miejscami, gdzie można je przekroczyć. Tłem dla tej analizy jest zabudowa Warszawy. Dzięki temu możemy rozpoznać miejsca, które są blisko siebie ale trudno przemieszczać się pomiędzy nimi.

WYZWANIE

Zszyć rozdzielone części miasta wygodnymi i bezpiecznymi połączeniami pieszymi i rowerowymi.

Najważniejsze bariery przestrzenne pomiędzy częściami Warszawy*



- punkty, gdzie można przekroczyć barierę przestrzenną (ulicę, tory, rzekę, skarpę)

Długość bariery przestrzennej:



ŹRÓDŁA DANYCH:

* Opracowanie własne Miejskiej Pracowni Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju

Jak poruszamy się po całej Warszawie?

ANALIZA WSKAŹNIKOWA

Przeprowadziliśmy kompleksową analizę, która pozwoliła ocenić, jak w poszczególnych obszarach są realizowane założenia zrównoważonej mobilności.

Dotyczyła ona:

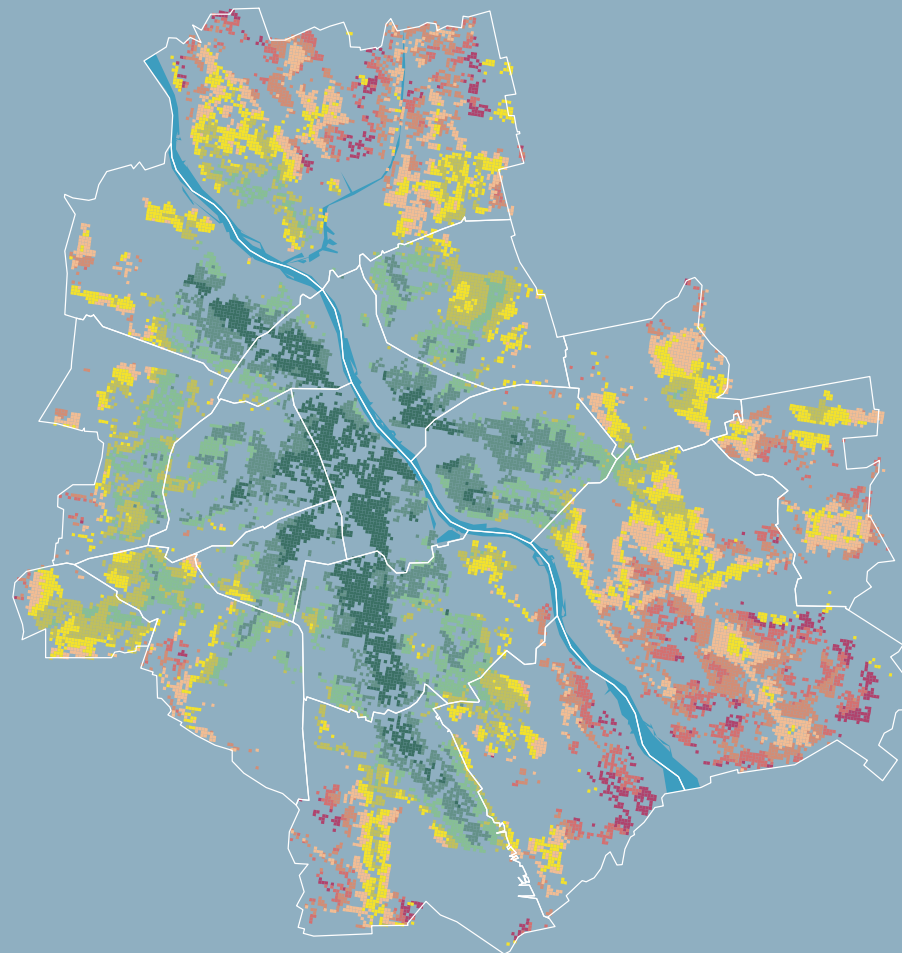
- sposobów przemieszczania się mieszkańców,
- wpływu sposobów przemieszczania na środowisko (w tym emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza),
- przyjazności dla rowerzystów,
- dostępności transportu zbiorowego.

Mapa wskazuje obszary, które najbardziej i najmniej sprzyjają lokalnemu przemieszczaniu się pomiędzy sąsiedztwami.

WYZWANIE

Rozwijać zrównoważoną mobilność w całym mieście. Umożliwić mieszkańcom dzielnic obrzeżnych wybór bardziej zrównoważonych sposobów przemieszczania się.

Wskaźnik zrównoważonej mobilności*



najwyższy

średni

najniższy

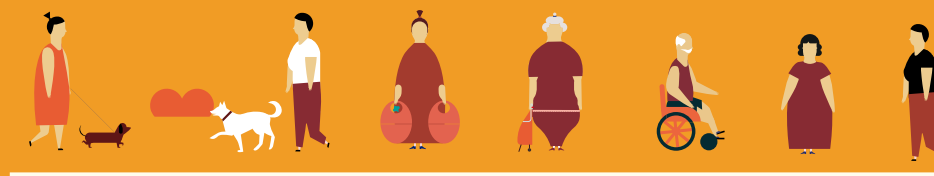
ŹRÓDŁA DANYCH:

*Wskaźniki urbanistyczne dla nowego Studium Warszawy, Heksagon, Warszawa 2020, opracowanie dla Biura Architektury i Planowania Przestrzennego

Zrównoważona mobilność

Zrównoważona mobilność – to taki sposób organizacji podróżowania po mieście, w którym codzienne wybory środka transportu przez podróżujących sprzyjają dobrej jakości życia mieszkańców i ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko. W efekcie tych działań użytkownicy miasta chętniej wybierają podróż transportem publicznym, rowerem lub pieszo zamiast samochodem.

pieszy



rower



transport zbiorowy



taxi



carpooling / carsharing



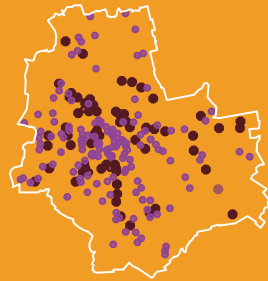
samochód indywidualny



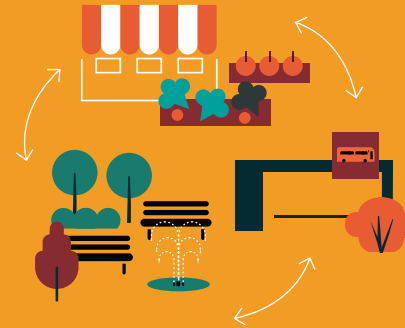
Wygodna lokalność

Osiągniemy ją dzięki sieci przestrzeni publicznych, która jest zintegrowana z transportem zbiorowym i łączy centra lokalne, dzielnicowe i centrum miasta. Aby Warszawa była jeszcze bardziej przyjazna, chcemy zmieniać jej przestrzeń. I poprawiać dostęp mieszkańców do podstawowych funkcji społecznych tak, by mogli powiedzieć, że mają do nich blisko. Równie ważne jest zainicjowanie zmian, które doprowadzą do tego, że samochód przestanie być dominującym środkiem transportu.

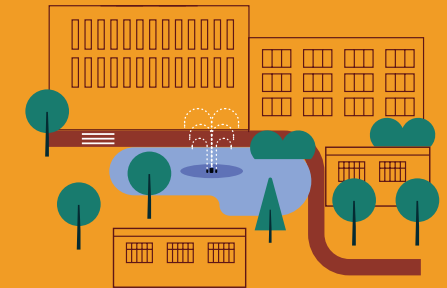
PLANUJEMY:



kształtować sieć centrów lokalnych i dzielnicowych



uzupełnić sieć przestrzeni publicznych i poprawić ich jakość



wprowadzić elementy Błękitno-Zielonej Infrastruktury w przestrzeniach publicznych



tworzyć atrakcyjne przestrzenie publiczne w miejscach wielofunkcyjnych węzłów transportowych



łączyć części miasta rozdzielone barierami przestrzennymi



rozwijać zrównoważony transport

Kto za tym stoi:

Raporty
z planowania
Warszawy

Opracowanie:

Miejska Pracownia Planowania
Przestrzennego i Strategii Rozwoju Miasta

Zespół projektowy studium

Generalny Projektant Studium: Dyrektor Monika Konrad
Zespół Generalnego Projektanta Studium: Karina Konarzewska, Maciej Kowalczyk, Agnieszka Kowalewska, Michał Oman
Zespół projektowy: Maciej Błażejowski, Maciej Janik, Adam Kierzkowski, Michał Kowalski, Marta Potocka,
Michał Szpadkiewicz, Alicja Zdrodowska

Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy

Architekt Miasta Marlena Happach
Wydział Polityki Przestrzennej: Bartosz Rozbiewski, Grażyna Gajewska,
Maciej Krajewski, Anita Lipińska, Karolina Uchańska
Wydział Dialogu w Planowaniu: Monika Komorowska, Wojciech Kacperski

Redakcja: dr arch. Monika Wróbel

Opracowanie graficzne:  RZECZYOBRAZKOWE