Warszawa, 11.12.2019 r.

Informacja prasowa

**173 godziny w korkach. O podróżowaniu po Warszawie**

**W Warszawie na 1000 mieszkańców przypada 715 samochodów, w porównaniu do stolic innych krajów jest to stosunkowo duża liczba. Dla przykładu w Berlinie są to jedynie 333 auta. O wydolności układu transportowego aglomeracji warszawskiej w głównej mierze decyduje infrastruktura stołeczna oraz jej połączenia z układem zewnętrznym.** **Niewystarczająca liczba ogólnodostępnych parkingów podziemnych, zlokalizowanych w kluczowych punktach układu drogowego wpływa destrukcyjnie na jakość przestrzeni miejskiej oraz generuje dodatkowe utrudnienia dla mieszkańców. Przemysław Panek, Specjalista ds. analiz i prognoz ruchu, Multiconsult Polska wskazuje newralgiczne punkty komunikacyjnego układu Warszawy.**

Warszawa jest największą aglomeracją w Polsce. Liczba jej mieszkańców, biorąc pod uwagę miasta satelickie, wynosi ponad 3 mln. W Europie – według Eurostatu – zajmuje ona 13. miejsce pod względem zaludnienia, co stawia ją w jednym szeregu z Hamburgiem, Neapolem, Budapesztem i Lizboną (w ujęciu aglomeracyjnym). Nieznacznie wyprzedza także Monachium oraz Brukselę.

W ostatnich latach przeprowadzono w Warszawie szereg inwestycji infrastrukturalnych. Należy do nich m.in. budowa północnej, zachodniej i południowej ekspresowej obwodnicy Warszawy oraz rozpoczęcie budowy Trasy Mostu Północnego z ukończonym mostem Marii Skłodowskiej-Curie (tzw. Most Północny). Ponadto warte przypomnienia są: rozbudowa Alei Armii Krajowej oraz usprawnienie połączeń układu drogowego miasta z inwestycjami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad poprzez poprawę parametrów do poziomu tras ekspresowych tzw. wlotów z Katowic oraz Białegostoku, a także połączenie autostradowe z zachodu. Wspomnieć należy także o przeprowadzeniu remontów stołecznych ulic (np. poprawa nawierzchni ul. Marszałkowskiej, remont ul. Świętokrzyskiej, remont mostu Łazienkowskiego). Te, choć niezbędne w świetle utrzymania ruchu projekty, nie spowodowały jednak zwiększenia przepustowości układu.

*Pomimo wskazanych działań trudno oprzeć się wrażeniu, iż włożony wysiłek w dużej mierze skupiony był na połączeniu Warszawy z rozwijającym się układem dróg zewnętrznych. Sam układ wewnątrz miasta (niezależnie od licznych remontów i poprawy jakości) nie został uzupełniony o elementy istotne dla poprawy codziennych podróży mieszkańców* – mówi Przemysław Panek, Specjalista ds. analiz i prognoz ruchu, Multiconsult Polska.

O trudnościach komunikacyjnych świadczą dane dotyczące przejezdności Warszawy, zwłaszcza w godzinach szczytu. Średni czas spędzony w korkach w ujęciu rocznym, w przeliczeniu na jednego użytkownika wynosi w Warszawie 173 godziny, podczas gdy w porównywalnym Budapeszcie 162 godziny, a w Hamburgu 139 godzin – wynika z badań z 2018 roku firmy Inrix.

W układzie drogowym aglomeracji warszawskiej, pomimo wielu inwestycji, wciąż brakuje kluczowych elementów, których obecność zbliżyłaby naszą sytuację transportowo-komunikacyjną do aglomeracji europejskich. Do tego dochodzi spore zatłoczenie na drogach spowodowane brakiem systemu zarządzania ruchem lub niedoskonałościami infrastruktury transportowej. Co więcej, wyzwaniem pozostaje niewystarczająca liczba miejsc, gdzie można byłoby zaparkować pojazd nie zabierając tym samym przestrzeni rowerzystom lub pieszym.

*Jako miarę rozwoju cywilizacyjnego danej aglomeracji można przyjąć godzenie potrzeb wszystkich grup użytkowników systemu transportowego. Prowadzone obecnie działania na rzecz zmiany przyzwyczajeń transportowych – zachęcanie do korzystania z komunikacji zbiorowej, budowanie ścieżek rowerowych oraz parkingów park&ride, to tylko niektóre z niezbędnych działań. Przyszłe ograniczanie ruchu w centrum, wzorem innych miast europejskich, to zapewne nieuchronna wizja przyszłości. Nie należy jednak spodziewać się, że działania te wyeliminują całkowicie problem nadmiernego ruchu pojazdów osobowych* – podsumowuje Przemysław Panek, Specjalista ds. analiz i prognoz ruchu, Multiconsult Polska. *Prowadzone w Warszawie remonty dróg często wiążą się ze zmniejszeniem powierzchni parkingowej w myśl zasady, że obszary centralne powinny być przyjazne ruchowi pieszemu. Takie działanie ocenianie jest pozytywnie, jeśli idzie w parze z propozycją uporządkowania sposobu parkowania i „schowania” pojazdów na parkingach podziemnych. Dopiero odpowiednio zaaranżowana przestrzeń będzie przyjazna dla mieszkańców* – dodaje.

**Multiconsult Polska** to multidyscyplinarna firma świadcząca usługi projektowe, nadzorowe oraz doradcze w zakresie projektów technicznych i ochrony środowiska, działająca w następujących branżach: transport i infrastruktura, budownictwo oraz przemysł, w tym sektor ropy naftowej i gazu. Filozofia firmy to utrzymanie najwyższej jakości realizowanych usług, z jednoczesnym zapewnieniem najwyższych standardów etycznych, poszanowaniem środowiska naturalnego oraz utrzymaniem wysokiego standardu bezpieczeństwa i higieny pracy.

**Kontakt dla mediów:**

Triple PR

**Triple PR**

**Aneta Gałka**

tel. 570 533 678

aneta.galka@triplepr.pl