



**Rada Warszawskiego
Transportu Publicznego**

INFRASTRUKTURA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WTP

Rekomendacje

15.01.2021 r.

„Zaspokajanie potrzeb osób poruszających się po mieście – codziennie dojeżdżających do pracy, szkoły lub uczelni, turystów i innych przyjezdnych – wymaga wysokiej jakości, odpowiednio zorganizowanej przestrzeni. Należy zatem kształtować strukturę funkcjonalno-przestrzenną zgodnie z zasadami policentryczności i hierarchiczności, a także zwiększać zwartość zabudowy niedokończonych układów urbanistycznych i przeciwdziałać „rozlewaniu się” miasta. Dlatego docelowo na strukturę przestrzenną Warszawy będzie się składało centrum miasta oraz sieć centrów dzielnicowych i subdzielnicowych. Pociągnie to za sobą konieczność wielowymiarowego powiązania tych elementów oraz uwzględnienia relacji z otoczeniem metropolitalnym i dalszym. Zapewnienie sprawnego, komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się będzie wymagało odpowiedniego kształtowania systemu transportu, przestrzeni publicznych i środowiska przyrodniczego.” - Strategia #Warszawa2030

10.1 Korytarzowe podejście do kształtowania systemu transportu publicznego w SUIKZP.

REKOMENDACJA:

W nowym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy powinno się przesądzić planowany rozwój systemu metra, kolei i tych tras tramwajowych, których uzasadnienie zostało potwierdzone w wyniku szczegółowych analiz na poziomie studium wykonalności zawierającym analizę kosztów i korzyści społecznych oraz ocenę wielokryterialną wariantów. W przypadku pozostałych korytarzy transportowych, w których planuje się obsługę transportem zbiorowym (autobusami, trolejbusami lub tramwajami), a nie zostały wykonane pogłębione analizy techniczno-funkcjonalno-ekonomiczne, powinny być oznaczone jako planowane korytarze wysokiej jakości transportu zbiorowego, wymagające zarezerwowania odrębnej przestrzeni w pasie drogowym, bez wskazania środka transportu.

Uzasadnienie:

W nowym SUIKZP, w części dotyczącej kierunków zagospodarowania przestrzennego i rozwoju systemu transportowego powinny być szczegółowo zapisane (w tekście i na rysunkach Studium) te inwestycje, które są przesądzone (znajdują się w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym) lub których realizacja została potwierdzona w wyniku przeprowadzenia szczegółowych analiz uwzględniających wariantowanie rozwiązania i analizę kosztów oraz korzyści społecznych. Inne korytarze transportowe, które będą wymagać obsługi transportem zbiorowym, ale w stosunku do których nie ma pewności co do przyszłego rozwiązania technicznego, powinny być zapisane w sposób bardziej ogólny, jako korytarz transportu zbiorowego i ze wskazaniem zachowania rezerwy terenowej. Przesądzenie dotyczące rodzaju środka transportu zbiorowego powinno nastąpić na późniejszym etapie (już w okresie obowiązywania nowego studium) w wyniku decyzji podjętej po wykonaniu studium wykonalności.

10.2 Hierarchizacja inwestowania

REKOMENDACJA:

Inwestycje dotyczące systemu transportowego Warszawy powinny podlegać hierarchizacji, ze szczególnym uwzględnieniem kluczowej roli publicznego transportu zbiorowego. Hierarchizacja ta powinna być oparta o zestaw jasno zdefiniowanych wskaźników. Umożliwi to uszeregowanie wykazu inwestycji pod kątem ich ważności dla systemu transportowego jak i ekonomiczności.

Uzasadnienie:

Duża liczba inwestycji planowanych przez jednostki miejskie odpowiedzialne za rozwój systemu transportowego miasta, takich jak ZTM, ZMiD, czy też przez Tramwaje Warszawskie i Metro wymaga znacznych nakładów finansowych. W sytuacji ograniczeń budżetowych miasta nie ma możliwości realizacji wszystkich zamierzeń. Oznacza to konieczność racjonalnego planowania działań w oparciu o analizy wielokryterialne wykorzystujące czytelne kryteria. Pozwoli to na uszeregowanie inwestycji według ich ważności i korzyści społecznych, a następnie podejmowanie odpowiedzialnych i przejrzystych decyzji o kolejności ich realizacji.

Wymaga to wykonywania rachunku ekonomicznego inwestycji wg. niebieskiej księgi z uwzględnieniem priorytetu dla redystrybucji środków publicznych na rzecz użytkowników transportu publicznego, ograniczając ją na rzecz osób korzystających z samochodów. Rachunek ten obejmuje bezpieczeństwo, wpływ na środowisko, efektywność ekonomiczną, koszty inwestycyjne, eksploatacyjne, korzyści użytkowników, wpływ na klimat. Każda inwestycja powinna mieć studium wykonalności i wtedy wyniki byłyby porównywalne. Ponadto warto zastosować dodatkowe kryteria oceny takie jak wpływ na podział zadań przewozowych, wpływ na jakość przestrzeni, itp.

Priorytetowo powinny być traktowane inwestycje rozwijające ofertę publicznego transportu zbiorowego. Natomiast inwestycje polegające na rozbudowie dróg powinny zostać ograniczone w nawiązaniu do wyżej opisanego kierunku redystrybucji środków publicznych.

10.3 Współdzielona mobilność

REKOMENDACJA:

Uwzględnienie współdzielonej mobilności w kierunkach rozwoju transportu.

Uzasadnienie:

Współdzielona mobilność to segment transportu miejskiego uzupełniający sieć transportu publicznego, dynamicznie rozwijający się od kilku lat, w którym z usług mobilności korzysta się przy użyciu aplikacji mobilnych. Są to samoobsługowe wypożyczalnie różnych pojazdów (rowerów, e-hulajnóg, e-skuterów, aut w systemach carsharingu), aplikacje taxi, a także platformy typu MaaS (Mobility-as-a-Service), które łączą ofertę wszystkich wymienionych z transportem publicznym oferując przy tym cenne dla miasta i jego mieszkańców dodatkowe funkcjonalności, np. multimodalny planer podróży (wskazujący jak dojechać komunikacją miejską w połączeniu z pojazdami „na minuty”) czy zakup wszystkich usług transportowych w jednym miejscu.

Rozwój systemu transportowego m.st. Warszawy powinien uwzględniać inwestycje nie tylko w infrastrukturę drogową obsługującą zarówno transport zbiorowy jak i transport indywidualny, ale również w transport współdzielony, który jest efektywniejszym wykorzystaniem zasobów (np. przestrzeni miejskiej, liczby pojazdów) w celu zaspokojenia tych samych potrzeb mobilności oraz narzędziem obniżania wysokiego wskaźnika motoryzacji indywidualnej.

Inwestycje w transport współdzielony są szczególnie ważne z perspektywy równoważenia mobilności miejskiej (ograniczania korków, zmniejszania emisji spalin), a także ograniczonych możliwości inwestycyjnych miasta. Nie wymagają one też ponoszenia istotnych nakładów inwestycyjnych bezpośrednio przez m.st. Warszawę (poza systemem roweru miejskiego), ponieważ niemalże wszystkie usługi współdzielonej mobilności funkcjonują na zasadach komercyjnych, bez potrzeby angażowania środków publicznych. Należy również podkreślić, iż pojazdy „na minuty” wykorzystane jako narzędzie „pierwszej i ostatniej mili” zwiększają dostępność i wykorzystanie tradycyjnej komunikacji miejskiej. „Inwestycja” w transport współdzielony może zatem przynieść Miastu wielowymiarowe korzyści w sposób szczególnie efektywny kosztowo oraz szybko poprawić użyteczność krańcową systemu transportu w mieście.

Mając na względzie obecną sytuację oraz możliwości (ograniczone wpływy budżetowe) warto rozważyć zaangażowanie organizatora miejskiego transportu publicznego w następujących obszarach:

- a) zapewnienie otwartego dostępu do danych transportowych usługodawców publicznych i prywatnych na zasadach wzajemności (zgodnie z Dyrektywą UE 2019/1024 w sprawie otwartych danych i ponownego wykorzystania informacji sektora publicznego);
- b) udostępnienie informacji w celu wdrożenia multimodalnego planera podróży łączącego transport publiczny ze współdzielonym (uwzględniającego miejską politykę transportową oraz ruch uliczny; takie narzędzie może stać się pierwszym krokiem do wdrożenia w przyszłości następnym funkcjonalności MaaS);
- c) przygotowanie połączonej oferty usług WTP i transportu współdzielonego;
- d) zorganizowanie we współpracy z ZDM w przestrzeni miejskiej tzw. hubów mobilności, tj. miejsc gromadzących pojazdy współdzielone i porządkujących przestrzeń;
- e) popularyzacja usług mobilności współdzielonej (np. za sprawą wspólnych kampanii informacyjnych usługodawców w zasobach WTP).

10.4 Podział zadań przewozowych

REKOMENDACJA:

Stosowanie w dokumentach strategicznych m.st. Warszawy zróżnicowanego wskaźnika podziału modalnego w zależności od strefy miasta. Oprócz uogólnionego wskaźnika dla całego miasta, wyodrębnienie co najmniej wskaźnika dla strefy śródmiejskiej i kordonu miasta.

Uzasadnienie:

Podział modalny oznacza udział poszczególnych rodzajów transportu w realizacji podróży w danym obszarze. Wskaźnik podziału modalnego jest wyrażany w procentach i podawany dla wszystkich podróży (z udziałem podsystemu transportu pieszego) i tzw. nie pieszych (bez podsystemu transportu pieszego). Wskaźnik ten najczęściej jest wynikiem tzw. kompleksowych badań ruchu (w Warszawie WBR). Pośrednio można go szacować np. prowadząc badania struktury rodzajowej ruchu w przekrojach tras transportowych, np. na wlotach do obszaru.

Najczęściej używany jest wskaźnik uogólniony, zwłaszcza wtedy, gdy jest stosowany do porównań systemów transportowych miast lub gdy badania ankietowe prowadzone są na małych próbach respondentów. Wskaźnik uogólniony pozwala śledzić tendencje zmian w systemie transportowym w danym obszarze, ale nie daje możliwości zróżnicowania strategii działania w poszczególnych obszarach i kontroli uzyskiwanych efektów. Jest to szczególnie ważne w przypadku wdrażania strategii zrównoważonej mobilności w ramach której powinny być podejmowane zróżnicowane działania zależnie od strefy miasta, a nawet szerzej strefy obszaru funkcjonalnego (metropolii), a także zróżnicowane mierniki osiągniętych efektów. Dlatego też rekomenduje się stosowanie w dokumentach strategicznych m.st. Warszawy (np. polityki mobilności, plan systemu transportowego, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) co najmniej trzech wskaźników podziału modalnego :

- uogólnionego, określonego w granicach m.st. Warszawy,
- dla strefy śródmiejskiej (określanego na kordonie strefy śródmiejskiej),
- dla ruchu metropolitalnego (określanego na kordonie miasta).

Wskaźnik ten powinien być określany dla stanu istniejącego (na podstawie badań) oraz jako miernik osiągnięcia (utrzymania) przewagi transportu zbiorowego nad ruchem samochodowym w przyszłych horyzontach czasowych.

10.5 Zintegrowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego z rozwojem transportu publicznego

REKOMENDACJA:

Wykorzystywanie sieci transportu publicznego jako czynnika rozwoju miasta - jej planowanie bierze pod uwagę przyszłe potrzeby rozwoju miasta a realizacja wyprzedza planowane zagospodarowanie terenów.

Uzasadnienie:

W istniejącej sytuacji słabości planowania przestrzennego Warszawa nie może w pełni sprawnie korzystać z jego narzędzi. Oznacza to, że miasto nie może rozwijać się efektywnie oraz w sposób zrównoważony za pomocą rozbudowy sieci drogowej i systemu transportu publicznego. Dlatego jednym z głównych czynników rozwoju przestrzennego Warszawy staje się rozbudowa sieci transportu publicznego, w szczególności sprawnych połączeń komunikacji szynowej, a także połączeń dedykowanych dla sprawnego transportu autobusowego (typu metrobuses). Pozytywny wpływ inwestycji w transport szynowy na rozwój przestrzenny dzielnic mieszkaniowych był obserwowany już w przeszłości, np. na Ursynowie, czy Bielaniech. Podobny wpływ zaobserwowano także dla takich inwestycji w dzielnice z przeważającą funkcją biurowo-handlową, w szczególności Śródmieście, Wolę. W sytuacji ciągłej dostępności funduszy zewnętrznych (w szczególności z UE) na rozwój infrastruktury transportu publicznego, planując sieć należy obejmować nią nie tylko obszary już zagospodarowane, ale również planowane do zagospodarowania (jak również potencjalne miejsca rozwoju miasta) i w miarę możliwości realizować inwestycje w transport publiczny z nieznacznym wyprzedzeniem wobec planowanego zagospodarowania miasta. Infrastruktura drogowa na takich terenach powinna być planowana w sposób podporządkowany transportowi publicznemu, zapewniając jedynie zaspokojenie podstawowych potrzeb.

Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:

13 października, 4 listopada i 08 grudnia 2020 r. oraz podczas internetowej konsultacji zakończonej 14.01.2021 r.

Skład Rady WTP:

1. **Łukasz Bielecki** - Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (grupa ekologiczna)
2. **Andrzej Brzeziński** - Politechnika Warszawska (grupa naukowa)
3. **Tomasz Daszkiewicz** - Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)
4. **Adam Jędrzejewski** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto (grupa przedsiębiorców)
5. **Katarzyna Kaczmarska** - Warszawska Izba Gospodarcza (grupa przedsiębiorców)
6. **Agnieszka Krzyżak-Pitura** - Fundacja "Rodzic w mieście" (grupa społeczna)
7. **Maciej Krogulec** – Urząd Miasta Łomianki (grupa samorządowa)
8. **Jan Kuźmiński** - Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. (grupa operatorów)
9. **Luiza Morawska** - Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
10. **Radosław Marek** – PKS Grodzisk Mazowiecki (grupa operatorów)
11. **Maria Pokój** - Warszawska Rada Seniorów (grupa społeczna)
12. **Marek Roszkowski** - Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. (grupa naukowa)
13. **Witold Smolik** - BKDS ds. transportu (grupa społeczna)
14. **Wojciech Szymalski** - Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju (grupa ekologiczna)
15. **Piotr Todys** - Fundacja TUS (grupa społeczna)
16. **Michał Wolański** - Szkoła Główna Handlowa (grupa naukowa)
17. **Iwona Wujastyk** - Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
18. **Edyta Zbieć** - Urząd Miasta Kobyłka (grupa samorządowa)

Członkowie rezerwowi Rady WTP biorący udział w tych spotkaniach:

1. **Bogdan Marcińczyk** – KMŁ Łomianki sp. z o.o. (grupa operatorów)
2. **Grzegorz Dziemieszczyk** – Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)

Prace Rady WTP koordynował moderator dr Andrzej Kassenberg.