



**Rada Warszawskiego
Transportu Publicznego**

**Priorytety dla pojazdów
transportu publicznego
w ruchu miejskim**

**Rekomendacje
16.10.2018 r.**

Dążąc do zaspokojenia potrzeb transportowych mieszkańców Warszawy i jej Obszaru Metropolitalnego a także osób przyjezdnych obsługiwanych warszawskim transportem publicznym, niezbędnym staje się zachęcanie przemieszczających się osób do korzystania z efektywnego i bezpiecznego transportu publicznego.

2.1 Warszawska Polityka Mobilności

Rekomendacja

Pilne uchwalenie przez Radę Warszawy dokumentu pn. Warszawska Polityka Mobilności w wersji po konsultacjach społecznych.

Warszawska Polityka Mobilności to aktywne zarządzanie popytem na transport w mieście i aglomeracji. Zakłada priorytetowe traktowanie edukacji transportowej i zmianę świadomości społeczeństwa, prowadzące do zmiany postaw i zachowań w transporcie w tym także sposobu odbywania podróży po mieście. Ma zapewnić kształtowanie miasta bardziej przyjaznego dla niezmotoryzowanych, przywrócenie miejskich funkcji obszarom w centrum, dalszy rozwój transportu publicznego i układu obwodnic.

Uzasadnienie

Budowanie zrównoważonej mobilności w mieście wymaga dokumentu strategicznego wyznaczającego kierunki podejmowanych działań i określającego zadania do wykonania. Wprowadzanie priorytetów dla transportu publicznego w ruchu miejskim zapisane w tym dokumencie wzmacnia szansę ich realizacji. Brak takiej polityki lub dalsze opóźnianie w jej uchwaleniu budzi wątpliwości dotyczące podejścia władz miasta do uprzywilejowania transportu publicznego. Może oznaczać trudności w jego wprowadzaniu w sytuacji ograniczonych środków oraz wielu grup społecznych nieprzekonanych do promowania transportu publicznego i ograniczania roli samochodów osobowych.

2.2 System Zarządzania Ruchem

Rekomendacja

Dalszy szybki rozwój Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem w celu uprzywilejowania autobusów i tramwajów.

Podstawą codziennego funkcjonowania systemu zarządzania ruchem jest sygnalizacja świetlna, która może być sterowana automatycznie przy wykorzystaniu najnowszych osiągnięć technologicznych. Umożliwia ona: zarządzanie płynnością ruchu, udzielanie priorytetów pojazdom transportu publicznego i pojazdom specjalnym, kontrolę zdarzeń, monitorowanie stanu pracy urządzeń zainstalowanych w terenie, zarządzanie informacją o stanach ruchu, prognozowanie ruchu, wprowadzanie zmian w parametrach sterowania ruchem, wykonywanie analiz jakościowych i ilościowych, przygotowywanie oraz symulowanie strategii zarządzania ruchem.

Uzasadnienie

Analizy pokazują, że czas tracony na oczekiwanie na światłach stanowi ponad 30% czasu podróży. Pełne wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem na terenie całego miasta pozwoliłoby na:

- a) zapewnienie uprzywilejowania dla autobusów i tramwajów umożliwiającego skrócenie czasu podróży, zwiększenie niezawodności odbywania podróży i poprawienie warunków ruchu pojazdów transportu publicznego,
- b) uporządkowanie ruchu na ulicach Warszawy, zmniejszenie zapotrzebowania i obniżenie kosztów eksploatacji taboru oraz zwiększenie liczby osób korzystających ze środków transportu publicznego,
- c) poprawę bezpieczeństwa w transporcie,
- d) redukcję zużycia energii i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

2.3 Uprzywilejowanie autobusów i tramwajów

Rekomendacja

Uprzywilejowanie autobusów i tramwajów względem samochodów w śródmiejskiej części miasta.

Opracowanie i wdrożenie programu uprzywilejowania naziemnych środków transportu zbiorowego w śródmiejskiej części miasta. Program powinien obejmować: wykonanie analizy ulic (i skrzyżowań) z komunikacją tramwajową i autobusową pod kątem możliwości i potrzeby uprzywilejowania, sformułowanie wniosków i zaleceń realizacyjnych, a następnie przygotowanie i wdrożenie programu działań nadających w sposób kompleksowy priorytet w ruchu tramwajom i autobusom w całej śródmiejskiej części miasta. W tym celu mogą być wykorzystane różnorodne rozwiązania jak: pasy autobusowe wyznaczone przy lewej lub prawej krawędzi jezdni, pasy środkowe, jezdnie autobusowe, kontrapasy autobusowe, torowiska tramwajowo-autobusowe, śluzy autobusowe, sygnalizacja świetlna z priorytetem dla autobusów i tramwajów, wydzielone strefy tylko dla transportu publicznego i mieszkańców itp.

Uzasadnienie

Zapewnienie szybkiego i punktualnego transportu publicznego w strefie najgęstszej urbanizacji (śródmiejskiej), i charakterystycznego dla niej największego ruchu, ale też w warunkach deficytu przestrzeni publicznej wymaga uprzywilejowania autobusów i tramwajów. W połączeniu z bieżącą inteligentną informacją o ruchu pojazdów transportu publicznego stworzy to istotne zachęty dla korzystania w większym stopniu z transportu publicznego niż samochodów osobowych.

2.4 Program organizacji korytarzy autobusowych tzw. Metrobusów

Rekomendacja

Zorganizowanie korytarzy autobusowych wysokiej jakości tzw. Metrobusów w Warszawie i na wybranych trasach dojazdowych z otaczających ją gmin.

Opracowanie koncepcji i wdrożenie systemów Metrobusów rozumianych jako system naziemnego transportu publicznego, który łączy ze sobą zalety komunikacji autobusowej i metra. Elastyczność komunikacji autobusowej umożliwia dopasowywanie linii do występujących potrzeb, a rozwiązania techniczne i uprzywilejowanie w ruchu, nowoczesne przystanki, rozwiązania z dziedziny ITS, takie jak systemowe zarządzanie ruchem i wysokiej jakości informacja pasażerska gwarantują konkurencyjność autobusów w stosunku do samochodów, jeśli chodzi o czas, niezawodność i koszty odbywanej podróży. System ten powinien stanowić uzupełnienie sieci metra oraz szybkiego tramwaju, w szczególności dla obszarów nie posiadających transportu szynowego.

Uzasadnienie

System Metrobus jest zbliżony do takich rozwiązań alternatywnych jak szybki tramwaj i metro, ale pozwala w najtańszy i najszybszy sposób usprawnić transport publiczny w korytarzach transportowych pomiędzy:

- ♦ wybranymi dzielnicami mieszkaniowymi,
- ♦ wybranymi dzielnicami mieszkaniowymi z centrum,
- ♦ wybranymi miejscowościami podwarszawskimi a Warszawą.

2.5 Dostęp do pasów autobusowych

Rekomendacja

Podstawowym użytkownikiem pasów autobusowych muszą być pojazdy transportu publicznego.

Dopuszczenie do korzystania z pasów autobusowych innych użytkowników dróg powinno zostać poprzedzone analizą wpływu takiego rozwiązania na przepustowość ruchu autobusowego i podlegać okresowej ewaluacji. Liczba innych użytkowników dróg korzystających z pasów autobusowych nie powinna utrudniać ruchu autobusów.

Uzasadnienie

Pasy autobusowe są wytyczone w celu usprawnienia transportu publicznego aby w sytuacji kongestii czyli tzw. korków tworzyły szanse na szybkie przemieszczanie się pojazdów. Powinny one stanowić ważny element systemu Metrobus. Wprowadzanie na te uprzywilejowane pasy drogowe innych użytkowników może powodować ograniczenie przepustowości pasów autobusowych, ograniczając ich podstawową i pierwotną funkcję.

2.6 Uprzywilejowanie włączania się autobusów do ruchu

Rekomendacja

Przeprowadzenie kampanii informacyjnej propagującej kulturalne zachowanie się kierowców w ruchu miejskim.

Przygotowanie i przeprowadzenie kampanii informacyjnej propagującej kulturę zachowania się kierowców w ruchu miejskim w sytuacji włączania się do ruchu autobusów z zatok przystankowych, a także przy zmianie pasa ruchu. Zwrócenie uwagi na bezwzględne pierwszeństwo autobusu sygnalizującego manewr włączania się do ruchu i ewentualne kary za nieustąpienie mu pierwszeństwa.

Uzasadnienie

Kodeks drogowy w szczególny sposób traktuje autobusy włączające się do ruchu. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, kierujący pojazdem, zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego na obszarze zabudowanym, jest obowiązany zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem włączenie się do ruchu, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wyjechania z zatoki na jezdnię. Niezastosowanie się do tego przepisu karane jest mandatem w wysokości 200 zł. Niestety, wielu uczestników ruchu drogowego nie stosuje się do tego wymogu z powodu braku wiedzy w tym zakresie, i ograniczonego stosowania kar za takie wykroczenia z uwagi na trudność w stwierdzeniu takich faktów. Informacja o monitorowaniu i możliwości odtworzenia sytuacji oraz jednoznacznego wskazania sprawcy powinna w znacznym stopniu zniechęcić kierowców do łamania tego przepisu Kodeksu Drogowego.

2.7 Kontrola buspasów i zautomatyzowane systemy nadzoru

Rekomendacja

Podjęcie inicjatywy ustawodawczej umożliwiającej skuteczne kontrolowanie pojazdów poruszających się pasami autobusowymi.

Rozpoczęcie działań na rzecz zmian w przepisach ustawowych, które nadałyby uprawnienia Straży Miejskiej lub innym organom gminy do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec pojazdów poruszających się po pasach ruchu dla autobusów i torowiskach tramwajowo – autobusowych, wraz z możliwością wykonywania tej kontroli za pomocą urządzeń rejestrujących.

Uzasadnienie

Obecnie Straż Miejska ani żadne inne organy gminy nie posiadają uprawnień do zatrzymywania i kontroli pojazdów poruszających się po wydzielonych pasach autobusowych i torowiskach tramwajowo – autobusowych. Wobec ograniczeń kadrowych Policji, a co za tym idzie ograniczonych możliwościach realizacji przez nią kontroli zasadne wydaje się wprowadzenie rozwiązań, dzięki którym Straż Miejska lub wskazane ustawowo inne organy gminy mogłyby wesprzeć działania Policji. Docelowo ze względu na stały charakter lokalizacji usprawnień dla ruchu autobusów pożądane wydaje się wykorzystanie stałego nadzoru poprzez automatyczne urządzenia rejestrujące. Wprowadzenie powyższych rozwiązań wymaga zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym na poziomie krajowym.

**Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:
16 maja 2018 r. i 20 września 2018 r.**

Skład Rady WTP:

- 1 **Michał Babicki** - Urząd Miasta Marki (grupa samorządowa)
- 2 **Łukasz Bielecki** - Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (grupa ekologiczna)
- 3 **Andrzej Brzeziński** - Politechnika Warszawska (grupa naukowa)
- 4 **Tomasz Daszkiewicz** - Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)
- 5 **Adam Jędrzejewski** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto (grupa przedsiębiorców)
- 6 **Katarzyna Kaczmarska** - Warszawska Izba Gospodarcza (grupa przedsiębiorców)
- 7 **Longinus Kawka** - Warszawska Rada Seniorów (grupa społeczna)
- 8 **Stefan Kotyk** - BKDS ds. Transportu (grupa społeczna)
- 9 **Agnieszka Krzyżak-Pitura** - Fundacja "Rodzic w mieście" (grupa społeczna)
- 10 **Jan Kuźmiński** - Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. (grupa operatorów)
- 11 **Waldemar Lasek** - Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
- 12 **Robert Nogalski** - Urząd Miejski w Piastowie (grupa samorządowa)
- 13 **Marek Roszkowski** - Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. (grupa naukowa)
- 14 **Anita Siemaszko** - Stowarzyszenie Kobiet Niepełnosprawnych (grupa społeczna)
- 15 **Wojciech Szymalski** - Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju (grupa ekologiczna)
- 16 **Michał Wolański** - Szkoła Główna Handlowa (grupa naukowa)
- 17 **Iwona Wujastyk** - Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
- 18 **Dariusz Załuska** - Mobilis Sp. z o.o. (grupa operatorów)

Członkowie rezerwowi Rady WTP biorący udział w spotkaniu w dniu 20 września 2018 r.

- 1 **Bogdan Marcińczyk** – Komunikacja Miejska Łomianki Sp. z o.o. (grupa operatorów)
- 2 **Magdalena Popławska** – Stowarzyszenie „Zieloni RP” (grupa ekologiczna)

Prace Rady WTP koordynował Moderator dr Andrzej Kassenberg.