



**Rada Warszawskiego
Transportu Publicznego**

Integracja transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej

**Rekomendacje
20.03.2019 r.**

Codziennie granice Warszawy przekracza około milion pojazdów, przyczyniając się w sposób istotny do powstawania w centrum miasta i na ulicach dojazdowych w miastach i gminach obszaru metropolitalnego zatorów drogowych. Zabierają one czas zarówno osób wjeżdżających jak i korzystających z transportu publicznego, jeżeli nie jest on realizowany po wydzielonych pasach czy torach, a także przyczyniają do szybszego „starzenia się” infrastruktury drogowej oraz powstawania zanieczyszczeń powietrza. Dlatego bardzo ważne jest zapewnienie dobrze funkcjonującego transportu publicznego w całej aglomeracji warszawskiej, tak aby zachęcić potencjalnych użytkowników samochodów osobowych do korzystania z komunikacji miejskiej. W tym celu bardzo ważna jest współpraca z gminami obszaru metropolitalnego Warszawy, tak aby wspólnie wypracować najlepsze rozwiązania służące integracji transportu publicznego.

4.1 Zintegrowanie w ramach jednego ośrodka kompetencyjnego zarządzania wszystkimi obszarami mobilności miejskiej oraz rozwój podróży multimodalnych wykorzystujących w ramach jednej podróży różne formy mobilności.

Rekomendacja

Zintegrowanie zarządzania podróżami w obszarze metropolitalnym Warszawy (OMW) i promocja multimodalności.

Nowoczesne metropolie na całym świecie coraz częściej odchodzą od „wąskiego” podejścia do realizacji zadań transportowych (np. wyłącznie jako operatora transportu publicznego), na rzecz „szerszego” podejścia i promowania zrównoważonego transportu rozumianego jako zarządzanie zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań odbywających podróże w skali całego miasta, co rekomenduje się dla OMW.

Obszary kluczowe do integracji to m.in. komunikacja miejska wraz z infrastrukturą przystankową i węzłami przesiadkowymi; infrastruktura piesza, rowerowa i drogowa; infrastruktura parkingowa (w tym parkingi P+R, strefy płatnego parkowania i parkingi kubaturowe); usługi dedykowane określonym grupom społecznym (np. osobom o ograniczonej mobilności i percepcji, dzieciom, seniorom, etc.); rozwój transportu niskoemisyjnego; systemy współdzielonej mobilności; logistyka i dostawy towarów; jak również współpraca z sektorem prywatnym w zakresie dostarczanych przez niego usług mobilności i/lub realizacji zadań publicznych.

Mając na względzie potrzebę przestawienia mobilności miejskiej na tryb dużo bardziej zrównoważony, a polegający dziś przede wszystkim na ograniczeniu liczby podróży realizowanych przy wykorzystaniu własnego samochodu osobowego, proponuje się również uwzględnienie multimodalności jako jednego z kluczowych elementów planowania i realizacji usług mobilności na terenie Warszawy oraz jej obszaru metropolitalnego.

Uzasadnienie

Kompetencje w zakresie zarządzania mobilnością w Warszawie i OMW są rozproszone pomiędzy różnymi jednostkami organizacyjnymi. Uniemożliwia to strategiczne planowanie, skuteczne wdrażanie i sprawne zarządzanie wyzwaniami w zakresie mobilności w Warszawie i OMW, a tylko takie działania przyniosą efekty w postaci m.in. mniejszego ruchu samochodów prywatnych, mniejszej emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu generowanego przez transport, poprawy zdrowia i bezpieczeństwa publicznego, czy podniesienia jakości życia.

Ponadto, taka sama podróż realizowana od źródła do celu podróży w sposób multimodalny (np. rowerem, następnie komunikacją miejską, a później na piechotę), zamiast podróży realizowanej tylko w jeden sposób (np. prywatnym samochodem osobowym), potrafi być krótsza, szybsza, tańsza, zdrowsza i lepiej wykorzystująca zasoby miasta, takie jak komunikacja miejska, rower publiczny, itp.

4.2 Jeden organizator transportu.

Rekomendacja

Stworzenie instytucji integrującej transport publiczny w obszarze metropolitalnym Warszawy (OMW).

Wsparcie gmin metropolii warszawskiej poprzez wyznaczenie lub stworzenie instytucji umożliwiającej bardziej efektywną niż dotychczas integrację transportu publicznego i odpowiednią obsługę komunikacyjną OMW, dzięki:

- ♦ umożliwieniu przejrzystych rozliczeń finansowych gmin z wydatków na metropolitalny transport publiczny,
- ♦ wprowadzeniu jednolitego, wysokiego standardu świadczonych usług przewozowych,
- ♦ koordynacji rozkładów jazdy,
- ♦ integracji węzłów przesiadkowych, budowanych i funkcjonujących na podstawie jednolitych standardów,
- ♦ opracowaniu, a następnie wdrożeniu planu rozwoju transportu publicznego w skali OMW,
- ♦ regulowaniu rynku usług transportu publicznego, także poprzez zwiększanie konkurencyjności,
- ♦ włączeniu gminnych i prywatnych połączeń autobusowych w system transportu publicznego OMW.

Uzasadnienie

W interesie m.st. Warszawy jest utrzymanie wysokiego udziału transportu publicznego w obsłudze ruchu dojazdowego do miasta. Ma to decydujące znaczenie dla ograniczenia natężeń ruchu samochodowego. Kluczowe będą działania zmierzające do zintegrowania organizacyjnego oraz funkcjonalnego wszystkich podsystemów transportu publicznego (kolej, autobus, tramwaj, metro), obsługujących obszar Warszawy w jej granicach administracyjnych oraz podróże pomiędzy Warszawą a gminami podwarszawskimi. Cel ten będzie realizowany poprzez działania na rzecz powołania jednostki zarządzającej transportem publicznym w skali OMW. Powołanie takiej jednostki powinno następować w wyniku porozumienia m.st. Warszawy, gmin OMW i Marszałka Województwa Mazowieckiego z wykorzystaniem dotychczasowych doświadczeń wynikających z porozumień z samorządami.

4.3 Opracowanie standardów funkcjonowania transportu publicznego w obszarze metropolitalnym.

Rekomendacja

Opracowanie standardów organizacji i prowadzenia usług transportu publicznego w ramach obszaru metropolitalnego Warszawy (OMW).

Zakres standardów powinien obejmować:

- ♦ zasady projektowania i budowy infrastruktury transportu publicznego (przystanki, drogi dojazd do przystanków, zasady lokalizowania i urządzania parkingów P+R i B+R),
- ♦ zasady przekazywania informacji do użytkowników (przed rozpoczęciem podróży, na przystanku, w pojazdach),
- ♦ zasady wyposażenia i oznakowania pojazdów,
- ♦ wymagania dot. bezpieczeństwa przewozów,
- ♦ zasady eksploatacji (utrzymania) infrastruktury.

Uzasadnienie

Szczególna rola transportu publicznego w obsłudze podróży związanych z Warszawą i pomiędzy gminami metropolii wymaga odpowiedniego zorganizowania systemu transportowego. Słabość tego systemu odbija się na jakości życia mieszkańców Warszawy i gmin sąsiadujących. Opracowanie przez ZTM Warszawa i wdrożenie w ramach porozumień międzygminnych standardów funkcjonowania transportu publicznego w obszarze metropolitalnym będzie działaniem na rzecz poprawy organizacji i realizacji przewozów pasażerskich autobusowych i kolejowych. Będzie to przejaw dobrej współpracy Warszawy i gmin, prowadzącej do pełniejszej integracji systemu transportu publicznego.

4.4 Otwarcie danych transportowych i otwarcie się na zintegrowane cyfrowe usługi mobilności jako alternatywa dla podróży samochodem.

Rekomendacja

Uruchomienie platformy cyfrowych usług mobilności jako alternatywy dla podróży prywatnym samochodem osobowym.

W miastach europejskich, które słyną z wdrażania zrównoważonych rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej (np. Paryż, Helsinki, Berlin, Londyn, Madryt, Sztokholm, Wiedeń, Bruksela), podejmuje się działania m.in. polegające na integrowaniu wielu różnych usług mobilności na platformach cyfrowych, których zadaniem jest stworzenie ich użytkownikom realnej możliwości wyboru optymalnego sposobu realizacji podróży; alternatywy dla posiadania samochodu osobowego i podróżowania nim.

W celu zebrania w jednym miejscu i formie informacji o sposobach realizacji podróży wykorzystywanych przez użytkowników powinna powstać otwarta platforma wymiany danych. Platforma powinna być otwarta dla wszystkich podmiotów działających na rzecz zrównoważonej mobilności w obszarze metropolitalnym Warszawy.

Gwarantem jakości i przejrzystości funkcjonowania platformy powinien być podmiot publiczny - m.st. Warszawa (lub jednostka miejska).

Rozwiązania takie są usługami mobilności typu MaaS (ang. Mobility-as-a-Service; mobilność jako usługa). Łączą w ramach jednego cyfrowego rozwiązania (np. aplikacji mobilnej) różne formy mobilności: wszelkie formy komunikacji miejskiej i zbiorowej, systemy współdzielonej mobilności (rowery, hulajnogi, skutery, samochody), usługi typu taxi czy przejazdy na żądanie.

Rozwiązania takie odpowiadają na potrzeby mobilności w sposób kompleksowy: planują podróż multimodalną (i wg indywidualnych preferencji), są biletem/kluczem do wszystkich środków transportu oraz pozwalają na jedną płatność w różnych formułach (plan taryfowy/abonament, pojedyncza płatność).

Wszystkie podmioty świadczące usługi typu MaaS obszaru metropolitalnego Warszawy są zobowiązane przekazywać na platformę dane o zrealizowanych przez ich użytkowników formach mobilności. Jednocześnie na zasadach wzajemności mogą korzystać z danych dostępnych na platformie.

Uzasadnienie

Aby lepiej odpowiedzieć na potrzeby mobilności swoich mieszkańców, jak również zaproponować coś w miejsce ograniczeń dla ruchu samochodów, Warszawa i jej obszar metropolitalny powinny wesprzeć proces integracji różnych usług mobilności (w tym otwarcia danych transportowych przez wszystkie zaangażowane strony), dostarczanych zarówno przez sektor publiczny, jak i prywatny.

4.5 Badanie oczekiwań i oceny transportu publicznego w gminach wśród pasażerów oraz analiza przyszłych potrzeb transportowych.

Rekomendacja

Podjęcie współpracy z gminami, powiatami oraz Marszałkiem Województwa Mazowieckiego w zakresie przygotowania oraz prowadzenia badań i analiz określających zapotrzebowanie na transport publiczny w obszarze metropolitalnym Warszawy (OMW).

Przygotowanie we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego analizy zachowań komunikacyjnych mieszkańców OMW. W szczególności istotne jest wskazanie kluczowych istniejących i nowych korytarzy transportowych pomiędzy poszczególnymi obszarami OMW a Warszawą i pomiędzy poszczególnymi obszarami OMW z pominięciem Warszawy.

Wprowadzenie do porozumień międzygminnych zasady realizacji cyklicznych badań potrzeb transportowych mieszkańców gmin oraz ocen publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego w tych gminach.

Kompleksowe badania powinny być wykonywane przy okazji Warszawskiego Badania Ruchu, natomiast badania poziomu satysfakcji użytkowników transportu publicznego powinny być realizowane nie rzadziej niż co 3 lata. W badaniach aktywny udział w zakresie organizacyjnym i finansowym oprócz Zarządu Transportu Miejskiego powinny mieć władze poszczególnych gmin oraz ewentualnie inne jednostki (np. Urząd Marszałkowski).

Badania powinny obejmować potrzeby przewozowe dotyczące podróży lokalnych odbywanych na terenie gminy lub gmin sąsiednich oraz podróży w relacji gmina – Warszawa, przy uwzględnieniu wszystkich środków transportu.

Uzasadnienie

Organizator transportu wskazany w rekomendacji 2 – obecnie ZTM - powinien opracować własne analizy dotyczące zachowań komunikacyjnych w OMW. Powinny one być oparte o wiarygodne i adekwatne do celów organizacji transportu dane i prognozy dotyczące liczby mieszkańców, liczby miejsc pracy oraz edukacji. Dane te mogą dostarczyć współpracujące w ramach OMW, gminy, powiaty i Urząd Marszałkowski. W ramach tego konieczne byłoby przeprowadzenie badań ankietowych opisujących zachowania komunikacyjne mieszkańców wraz z określeniem determinantów wyboru środka transportu. Właściwe rozpoznanie i określenie potrzeb transportowych mieszkańców gmin aglomeracji jest podstawą do tworzenia efektywnego i skutecznie funkcjonującego systemu transportu publicznego, mającego szansę konkurować z transportem indywidualnym. Badania satysfakcji użytkowników pozwalają korygować ofertę transportu publicznego zgodnie z ich potrzebami. Dotychczas prowadzone badania przez jednostki wojewódzkie skupiają się na podróżach o charakterze regionalnym, natomiast istnieje deficyt danych o podróżach lokalnych. Aktywność gmin i powiatów w tym obszarze jest niewystarczająca, a ZTM oraz Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m. st. Warszawy koncentrują się na badaniu ruchu wewnątrz Warszawy. Działania powyższe powinny pomóc w określeniu docelowego obszaru, na którym powinien funkcjonować ZTM i określić etapy dojścia do rozwiązania docelowego.

4.6 Częstotliwość kursowania.

Rekomendacja

Wdrożenie cyklicznych i stałoodstępowych rozkładów jazdy w strefie OMW.

Wprowadzenie cyklicznych i stałoodstępowych rozkładów jazdy (w tym dla taboru niskopodłowego) w strefie okołowarszawskiej z zachowaniem interwału, który będzie zapewniał konkurencyjność tego środka transportu.

Częstotliwość kursowania powinna być dostosowana do istniejących i potencjalnych (prognozowanych) potoków pasażerskich.

Uzasadnienie

Aby zapewnić konkurencyjność transportu publicznego w OMW należy dążyć do jak najwyższych standardów częstotliwości kursowania, zwłaszcza w godzinach szczytu. W przypadku komunikacji kolejowej na głównych odcinkach tras częstotliwość w godzinach szczytu nie powinna być mniejsza niż 10-12 minut (maks.15 minut). W przypadku braku komunikacji szynowej na kierunkach obsługiwanych wyłącznie komunikacją autobusową (korytarze autobusowe) należy dążyć do podobnego standardu częstotliwości. Na pozostałych liniach mających charakter uzupełniający (zarówno linie strefowe, jak i lokalne) musi ona uwzględniać zarówno godziny pracy „szkolne”, jak i urzędnicze i osób pracujących w różnych usługach. Zaleca się, aby minimalna częstotliwość była nie mniejsza niż co godzinę w szczycie, a organizatorzy (gminy) powinny dążyć do uzyskania jak najbardziej optymalnej częstotliwości, która będzie tworzyła konkurencyjność komunikacji podmiejskiej w stosunku do korzystania z samochodów osobowych.

4.7 Polityka w zakresie parkingów P&R.

Rekomendacja

Zwiększenie intensywności budowy systemu parkingów P+R przy węzłach przesiadkowych przy granicy Warszawy i na terenie obszaru metropolitalnego Warszawy (OMW).

System transportowy aglomeracji warszawskiej powinien być podporządkowany dwóm zasadom:

- ♦ substytucji – polegającej na zastępowaniu się wzajemnie przez różne środki transportu w realizacji podróży aglomeracyjnych związanych z różnymi celami,
- ♦ komplementarności – polegającej na współdziałaniu różnych środków transportu przy realizacji podróży aglomeracyjnych.

Uzasadnienie

Stale rosnący wskaźnik motoryzacji w Warszawie i obszarze metropolitalnym powoduje zwiększenie potrzeb parkingowych, szczególnie w strefie śródmiejskiej, gdzie ze względu na ograniczoną przestrzeń i zagospodarowanie, liczba miejsc parkingowych jest ograniczona.

Rozwój systemu parkingów P+R jest działaniem mającym na celu:

- w Warszawie - zachęcanie mieszkańców obszarów Warszawy do zastępowania podróży samochodami osobowymi do strefy śródmiejskiej podróżami transportem publicznym,
- poza Warszawą (realizowanych głównie przy stacjach i przystankach kolejowych oraz przy węzłach przesiadkowych, korytarzach autobusowych) – przejście przez transport publiczny części podróży dojazdowych do Warszawy realizowanych samochodami osobowymi.

Polityka parkingowa sformułowana w projekcie dokumentu „Warszawska Polityka Mobilności” (dokument nie uchwalony) zakłada uporządkowanie parkowania na obszarze miasta. Liczba miejsc parkingowych w strefie śródmiejskiej powinna być ograniczona. Parkowanie na ulicach, tam gdzie jest to możliwe powinno być zastępowane przez parkingi wydzielone.

4.8 Integracja węzłów przesiadkowych.

Rekomendacja

Modernizacja i rozwój węzłów przesiadkowych w OMW.

Rozwój i systematyczne modernizowanie węzłów przesiadkowych ułatwią przesiadanie się, m.in. dzięki minimalizowaniu i skróceniu drogi dojeżdżać pomiędzy różnymi środkami transportu, likwidacji barier i poprawie bezpieczeństwa.

Węzły przesiadkowe powinny powstawać w pierwszej kolejności z wykorzystaniem przystanków i stacji kolejowych, stacji metra, ważniejszych przystanków tramwajowych i autobusowych (np. przystanki krańcowe).

Koncepcje i projekty węzłów przesiadkowych w OMW powinny być konsultowane z samorządami gmin i organizacjami pozarządowymi do spraw zrównoważonej mobilności oraz działającymi na rzecz osób z niepełnosprawnościami.

Uzasadnienie

Aby przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu były sprawne, odbywać się powinny w sposób komfortowy, bezpieczny, bez przeszkód, szybko. Należy także pamiętać o projektowaniu węzłów w taki sposób aby unikać w największym stopniu stosowania wind, schodów, stromych ramp, wąskich przejść, itp., a jednocześnie zapewnić miejsca postojowe dla rowerów. W przypadku stacji i przystanków kolejowych, nie da się w zasadzie uniknąć różnic poziomów (przejść podziemnych lub kładek), to przystanki komunikacji powinny się znajdować przy wyjściu/wejściu do obiektu. W przypadku zaś komunikacji naziemnej, w szczególności autobusowej, przesiadki powinny odbywać się jednoperonowo, drzwi w drzwi albo w sposób jak najbardziej minimalizujący drogę przejścia pomiędzy jednym a drugim pojazdem. Ze względu na obszar działania i organizowanie węzłów przez różne gminy i jednostki, projekty, założenia i koncepcje powinny być konsultowane/opiniowane/ przez różne organizacje pozarządowe zajmujące się tą tematyką. ZTM powinien wymóc uzyskiwanie rozwiązań zgodnych z rekomendacją przez odpowiednie zapisy w porozumieniach międzygminnych dot. organizacji transportu publicznego.

**Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:
16 października, 21 listopada 2018 r., 16 stycznia oraz 20 lutego 2019 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)
- 7a **Longinus Kawka** - Warszawska Rada Seniorów (grupa społeczna) do 12.12.2018r.
- 7b **Maria Pokój** - Warszawska Rada Seniorów (grupa społeczna) od 12.12.2018 r.
- 8a **Stefan Kotyk** - BKDS ds. transportu (grupa społeczna) do 16.01.2019 r.
- 8b **Witold Smolik** - BKDS ds. transportu (grupa społeczna) od 20.02.2019 r.
- 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 w/w spotkaniach:

1. **Radosław Marek** – PKS Grodzisk Mazowiecki (grupa operatorów)
2. **Bogdan Marcińczyk** – Komunikacja Miejska Łomianki Sp. z o.o. (grupa operatorów)
3. **Martyna Abendrot-Miłuńska** - Stowarzyszenie Mobilne Miasto (grupa przedsiębiorców)

Prace Rady WTP koordynował Moderator dr Andrzej Kassenberg.