Warszawa, 04.12.2019 r.

Informacja prasowa

**Wyzwania transportowe w stolicy – jakich elementów brakuje na komunikacyjnej mapie Warszawy**

**Na przestrzeni ostatnich kilku lat poza inwestycjami drogowymi w centrum Warszawy przeprowadzono szereg projektów poprawiających wizerunek miasta oraz jakość infrastruktury. Zaliczają się do nich remont Krakowskiego Przedmieścia oraz wykonana przy okazji budowy II linii metra przebudowa ul. Świętokrzyskiej. Jest to kierunek zasadny z punktu widzenia polityki mobilnej miasta, polegający na uspokojeniu ruchu w obszarach centralnych.**

**Istotne luki**

W Warszawie w godzinach szczytu tworzą się zatory. Do ich powstawania przyczynia się m.in. brak obwodnicy Pragi czy też Trasy Powązkowskiej od Al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Słomińskiego, a także brak kontynuacji Trasy Łazienkowskiej do Al. Prymasa Tysiąclecia. Co więcej, istotną luką do uzupełnienia jest realizacja planowanej od kilkunastu lat Obwodnicy Śródmiejskiej oraz tzw. Obwodnicy Miejskiej czyli dokończenie budowy Trasy Mostu Północnego i przedłużenie jej do ul. Płochocińskiej i dalej w kierunku Marek, a także budowa trasy Północ-Południe na odcinku węzeł „Marynarska” – Al. Jerozolimskie – Połczyńska – S8. Budowa wymienionych odcinków układu drogowego usprawni przede wszystkim podróże w obrębie aglomeracji.

*Istotnym problemem z punktu widzenia płynności ruchu miejskiego są również podróże odbywane pomiędzy poszczególnymi dzielnicami Warszawy. Ruch ten prowadzony przez centralne rejony miasta powoduje dodatkowe obciążenie układu drogowego mimo, iż destynacja przemieszczających się nie jest w nich zlokalizowana. Budowa połączeń międzydzielnicowych jako uzupełnienie głównego układu usprawniłaby podróże wewnątrz miasta, wpływając jednocześnie na poprawę parametrów ruchu na głównych ciągach komunikacyjnych* – wskazuje Przemysław Panek, Specjalista ds. analiz i prognoz ruchu, Multiconsult Polska. *Sytuację poprawiłoby stworzenie usprawniającej połączenia międzydzielnicowe Tramwajowej Obwodnicy Śródmieścia czy też np. połączenie Gocławia z Tarchominem* – dodaje.

Mówiąc o rozwoju sieci tramwajowej, nie sposób nie zauważyć zmiany jakościowej transportu tramwajowego. W ciągu ostatnich kilku lat do użytku pasażerów oddano nowy tabor, co zdecydowanie poprawiło komfort i bezpieczeństwo, a także wizerunek transportu publicznego. Niemniej jednak, wymienione inwestycje infrastrukturalne wydają się być pilnymi w kategoriach nadrabiania zaległości rozwojowych. W tym kontekście nie można również zapomnieć o koniecznej rozbudowie nowoczesnego systemu zarządzania ruchem (tzw. ZSZR). System został uruchomiony przeszło 10 lat temu i obecnie obejmuje 87 skrzyżowań. W skali Warszawy oraz całej aglomeracji to liczba wysoko niezadowalająca. Nawet najlepiej rozwinięta infrastruktura nie będzie działać optymalnie bez sprawnego i nowoczesnego systemu zarządzania.

Intensywny rozwój budownictwa mieszkaniowego kreuje nowe potrzeby oraz kierunki rozwoju sieci transportu zbiorowego. Nie wszystkie obszary zostaną obsłużone powstającymi liniami metra. Nie zmienia to założenia, że transport zbiorowy w głównej mierze powinien opierać się na niezależnym transporcie szynowym. Warszawa posiada dużą sieć połączeń tramwajowych, jednakże zaistniałe zmiany urbanistyczne spowodowały, iż jej rozwój nie nadąża za powstającymi potrzebami. Inwestycje w taką sieć potrzebne są w tych obszarach miasta, gdzie nie ma infrastruktury kolejowej oraz nie planuje się nowych linii metra.

**Co może rozwiązać problemy**

Alternatywą komunikacyjną dla dalszych dzielnic Warszawy może być – kursująca z odpowiednią do zapotrzebowania częstotliwością – miejska kolej. Jej obecny rozkład jest niewystarczający. Wynika on w dużej mierze z braku przepustowości istniejącej infrastruktury.

*Postulowane zwiększenie częstotliwości kursowania SKM wiąże się z inwestycjami, dotyczącymi koniecznej rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego, za który odpowiada PKP Polskie Linie Kolejowe, a nie władze miasta. Wspólne użytkowanie linii kolejowych przez kolej aglomeracyjną oraz pociągi dalekobieżne wydłuża czas przejazdu tych aglomeracyjnych, gdyż połączenia międzymiastowe mają wyższy priorytet* – mówi Przemysław Panek, Specjalista ds. analiz i prognoz ruchu, Multiconsult Polska. *Korekta podziału zadań przewozowych na rzecz transportu zbiorowego z takich kierunków jak Legionowo, Piaseczno, Pruszków, Otwock czy Sulejówek Miłosna wydaje się konieczna. Ponadto rozbudowie systemu SKM powinna towarzyszyć budowa przystanków w miastach aglomeracji, aby pełniły role przyjaznej pasażerom przestrzeni publicznej wraz z zadbaniem o nowoczesną informację pasażerską, która będzie wizytówką zachęcającą do wyboru tego środka transportu* – dodaje.

Transport szynowy ma jeszcze jeden walor – niskoemisyjność. W ostatnich latach istotnym problemem stało się zanieczyszczenia powietrza. Skutecznym jego rozwiązaniem jest m.in. nadawanie środkom transportu publicznego priorytetów w postaci buspasów oraz pierwszeństwa na skrzyżowaniach objętych sygnalizacją świetlną. Wymiana taboru na niskoemisyjny, która w dużym stopniu już realizuje się w Warszawie, będzie w najbliższym czasie przybierała kierunek elektromobilności. Dotyczy to przede wszystkim transportu autobusowego. Jest to oczywiście kolejne komunikacyjne wyzwanie, ale może również stać się czynnikiem prorozwojowym. W tym zakresie aglomeracja warszawska ma szansę wyznaczać nowe standardy, a biorąc pod uwagę obecne potrzeby poprawy jakości powietrza stoi przed koniecznością szukania rozwiązań, które nie są w pełni przetestowane w innych miastach.

**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](mailto:anna.olkowicz@triplepr.pl)