

Problemy i wyzwania transportowe w województwie mazowieckim - tezy

OT Radom

1. Dotychczas obserwowany był prymat działań inwestycyjnych w twardą infrastrukturę: autostrady i drogi ekspresowe oraz, w mniejszym stopniu, modernizacje linii kolejowych (i praktyczny brak budowy nowych). Przyniosło to wzrost natężenia ruchu drogowego oraz wzrost energochłonności i emisyjności transportu. Kontynuacja tych działań byłaby sprzeczna z celem redukcji emisji zanieczyszczeń z transportu zawartych w *Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*. Ponadto zmiany demograficzne związane ze starzeniem społeczeństwa, zmniejszaniem się liczby ludności – szczególnie na obszarach wiejskich, a także zmiany w modelu pracy, spowodują zmiany kierunków i częstotliwości przemieszczania się ludności. Wymaga to szerszego spojrzenia na takie kwestie jak przepustowość planowanej infrastruktury drogowej, jakość transportu zbiorowego czy innowacyjne rozwiązania.
2. Należy zastanowić się nad dalszą rozbudową układu drogowego ponad to, co jest realizowane i zaplanowane do realizacji w najbliższej przyszłości – w szczególności w śladzie korytarzy sieci TEN-T. Ewentualne prace na drogach powinny prowadzić do uspokojenia ruchu na obszarach zabudowanych oraz rozbudowy infrastruktury dla niezmotoryzowanych, a drogi przenoszące duży ruch tranzytowy powinny być wyprowadzane poza miasta i miejscowości o zwartej zabudowie poprzez budowę obwodnic.
3. Utrzymanie dużego zasobu infrastruktury transportowej w warunkach zmniejszającej się liczby mieszkańców, a co za tym idzie - podatników, stanowi wyzwanie finansowe, przed którym staną samorządy i rząd. Dobrze jest zatem wykorzystać to, co już mamy, na przykład lotnisko w Modlinie, które dzięki rozbudowie i połączeniu z siecią kolejową może dalej stanowić uzupełnienie dla Lotniska Chopina, w tym w zakresie lotów cargo. Obszar okalający lotnisko stanowi jednocześnie rezerwę pod funkcje multimodalne i przemysłowo-usługowe i może stać się dobrze skomunikowanym obszarem rozwojowym. W podobny sposób należy myśleć o wykorzystaniu lotniska w Radomiu.
4. W dziedzinie transportu priorytetem Samorządu Województwa Mazowieckiego powinna być poprawa wzajemnej dostępności ośrodków subregionalnych, lokalnych i obszarów wiejskich, przy jednoczesnym zapewnieniu warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. W związku z tym nadal należy rozwijać przewozy kolejowe jako podstawę zintegrowanego systemu regionalnego transportu publicznego. Związane jest to z zapewnieniem i ulepszeniem obsługi linii dotychczas użytkowanych, jak i tych, na których w wyniku prac remontowych przewidywane jest przywrócenie kursowania pociągów. Jednocześnie, w celu sprawnej realizacji istniejącej i rozwijanej oferty połączeń prowadzone powinny być działania inwestycyjne w infrastrukturę i tabor kolejowy.
5. Mimo rozwoju infrastruktury transportowej wysokiej klasy w korytarzach sieci TEN-T (zmodernizowane linie kolejowe oraz autostrady i drogi ekspresowe) zapewniającej bezpośrednie powiązania Warszawy z większością sąsiednich ośrodków wojewódzkich oraz subregionalnych w województwie, nadal występują obszary o niskiej dostępności transportowej, bez dostępu do linii kolejowych i oferty przewozowej - szczególnie w północnej i wschodniej części województwa. Należy dążyć do

sprawnego połączenia Płocka z siecią drogową i kolejową kraju oraz, w dalszej perspektywie - poprawić dostępność do kolei w północnej i wschodniej części województwa, w tym poprzez budowę nowych linii i odtworzenie tych nieprzejezdnych.

6. Poważnym wyzwaniem jest likwidacja białych plam transportowych oraz wykluczenia komunikacyjnego rozumianych jako zapewnienie komunikacji publicznej a nie budowę nowych połączeń drogowych.
7. Problem wykluczenia transportowego objawia się nie tylko w obszarach wiejskich, ale również w zanikaniu połączeń w ramach obszarów funkcjonalnych miast subregionalnych i powiatowych - między gminami wiejskimi/podmiejskimi a gminą miejską. Gminy podmiejskie z powodu braku funduszy nie chcą partycypować w organizacji połączeń do strefy podmiejskiej przez miasto-rdzeń lub bazują na przewozach komercyjnych. Problem braku połączeń widoczny jest także w okresach wolnych od nauki (wakacje, ferie), kiedy zawieszane są tzw. kursy szkolne, z których korzystają również osoby pracujące.
8. Celowe wydaje się wprowadzenie zmian ustawowych w celu określenia większych obszarowo organizatorów publicznego transportu zbiorowego (PTZ) (powiaty, związki powiatowo-gminne – w tym preferencja związku w obszarach funkcjonalnych miast subregionalnych), którzy określiliby spójną wizję organizacji PTZ. Uniknięto by wtedy dublowania (organizacji i finansowania) linii, tworzenia wielu taryf w obszarze funkcjonalnym oraz zapobiegłoby wybiórczemu realizowaniu kompetencji – organizowaniu jedynie kursów szkolnych. W tym przypadku konieczne jest również ustalenie zasad funkcjonowania równoległe linii użyteczności publicznej i prywatnych przewozów drogowych, tak by się nawzajem uzupełniały.
9. Należy dążyć do stworzenia możliwości prawnych uruchomienia zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych tak, żeby kupując jeden bilet, można było korzystać z usług różnych organizatorów i różnych środków transportu. Dobrym przykładem jest niemieckie podejście, gdzie na jednym bilecie kolejowym można podróżować również komunikacją miejską, zarówno w mieście, gdzie zaczynamy podróż jak i w którym ją kończymy.
10. Należy dążyć do utworzenia jednego (co najmniej w skali województwa) kompleksowego narzędzia służącego do planowania podróży i zakupu biletów na wszystkie środki transportu. Odpowiedzialnym za to zadanie powinna być strona rządowa, a za zasilenie danymi – wszyscy organizatorzy/operatorzy. Wykorzystane powinny zostać również niestandardowe rozwiązania w ramach mobilności jako usługi, takie jak autobusy dostosowujące trasę do zgłoszonych potrzeb, kursujące na zamówienie czy pojazdy współdzielone. Działania te powinny sprawdzić się na obszarach wykluczonych transportowo, o niskiej gęstości zaludnienia, gdzie mieszkańcy tak samo jak w mieście potrzebują przemieszczania.
11. Istotnym problemem są procesy suburbanizacyjne w obszarach funkcjonalnych stolicy i ośrodków subregionalnych, które mają bardzo duży wpływ nie tylko na zwiększenie potrzeb transportowych, ale również na koszty funkcjonowania zarówno samorządów jak i obywateli. Zabudowa mieszkalna, obiekty produkcyjne czy logistyczne powstające z dala od linii kolejowych oraz istniejących sieci usług publicznych „zmuszają” do dalekich podróży samochodem. Wszystko zaczyna się od planowania i to zarówno

w skali mikro jeśli chodzi o przesiadki z różnych środków transportu jak i makro jeśli chodzi o konieczność dojazdu do pracy czy szkoły.

12. Istotną rolę w niwelowaniu udziału pojazdów samochodowych w podziale modalnym może odegrać wzrost wykorzystania transportu rowerowego. Województwo mazowieckie przystąpiło do realizacji koncepcji programowej dotyczącej budowy 1100 km tras rowerowych. Trasy zostały tak zaplanowane, żeby pełniły nie tylko funkcje turystyczne, ale również zapewniały obsługę komunikacyjną pomiędzy miejscowościami oraz dojazd do stacji i przystanków kolejowych wspomagając tym samym transport zbiorowy i czyniąc go bardziej atrakcyjnym.
13. Ogólnym kierunkiem powinna być zatem zmiana paradygmatu z budowy infrastruktury na rzecz upowszechniania usług, ograniczania emisyjności transportu i zmniejszania popytu na niego oraz zwiększenie konkurencyjności środków transportu przyjaznych środowisku. Aby to osiągnąć niezbędna jest koordynacja transportu z polityką przestrzenną, rozbudowa oferty transportu publicznego oraz tworzenie atrakcyjnej infrastruktury rowerowej i pieszej, zintegrowanej przede wszystkim z koleją.