



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
Inżynier Ruchu m.st. Warszawy

ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 443 06 25, 443 06 26, fax. (022) 443 06 32
www.um.warszawa.pl

BD-IR-IO-AZY-0732-20-2-10
L.dz. 6246/10

Warszawa, 2010-05-07

Pan Krzysztof R. Górski
Radny
Rady Dzielnicy Śródmieście
ul. Nowogrodzka 43 pok. 132
00-691 Warszawa

URZĄD m. st. WARSZAWY
Wydział Obsługi Mieszkańców dla Dzielnicy Śródmieście
Referat Kancelaryjny

wplynęło

2010 -05- 17

L. dz. WOR/58153/10

Podpis.....

URZĄD m. st. WARSZAWY
Urząd Dzielnicy Śródmieście
Wydział Obsługi Rady Dzielnicy Śródmieście

2010 -05- 13

L. dz. 319

W związku z przekazaną mi Pana interpelacją z dnia 22.04.2020r. skierowaną do Burmistrza Dzielnicy Warszawa Śródmieście, dotyczącą wpływu pasów autobusowych na powstawanie „korków” w mieście, zwłaszcza w dzielnicy Śródmieście, uprzejmie przypominam, że stosowanie środków uprzywilejowania komunikacji zbiorowej zostało zapisane już w przyjętej przez Radę Warszawy w listopadzie 1995 roku „Polityce Transportowej m. St. Warszawy” i potwierdzone w „Strategii zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne, w tym zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy” przyjętej przez Radę m. st. Warszawy Uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z dnia 9 lipca 2009 roku. Jednym ze środków służących temu celowi są przewidziane do stosowania obowiązującymi przepisami pasy autobusowe. Wprowadzanie pasów autobusowych z założenia odbywa się kosztem innych użytkowników dróg. Istotnym jest, aby straty czasu ponoszone przez jadących innymi pojazdami były równoważone przez korzyści pasażerów komunikacji zbiorowej. Proces wprowadzania usprawnień w ruchu pojazdów transportu zbiorowego, w tym pasów autobusowych, został określony w Załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 2574/2009 Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 28 stycznia 2009 roku. Zgodnie z nim wniosek inicjatora powstawania tychże pasów – Zarządu Transportu Miejskiego, musi zawierać analizę wpływu realizacji usprawnień ruchu pojazdów transportu zbiorowego na pozostałych uczestników ruchu. Powyższe przewidywania są weryfikowane po wprowadzeniu danego pasa autobusowego przez przeprowadzaną przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji analizę efektywności wprowadzanych w danym roku kalendarzowym usprawnień. Wymienione analizy obejmują zasadniczo trasę, na której jest wprowadzany pas autobusowy, wraz z dojazdami. Nie były prowadzone badania szerszego wpływu powstających pasów na ruchu w mieście, czy też poszczególnych dzielnicach. Można z całą pewnością przyjąć, że wpływ taki istnieje.

Ze względu na nakładające się na ogół różne źródła przyczyn mogących wywoływać utrudnienia w ruchu, zarówno długookresowe (np. ograniczenia, czy też zamknięcia związane z prowadzonymi budowlami, ciągle wzrastająca ilość poruszających się pojazdów), czy też incydentalne (awarie, poważniejsze wypadki) trudno jest oceniać

wielkość tego wpływu wynikającą z poszczególnych źródeł utrudnień. Obecnie w Warszawie prowadzonych jest wiele inwestycji zarówno kubaturowych, związanych z infrastrukturą podziemną, jak i drogami, których prowadzenie ma wpływ na utrudnienia w ruchu. Można w dużym uproszczeniu przyjąć, że im dalej od ciągu, na którym wyznaczono pas autobusowy, tym wpływ na ruch wywołany utrudnieniami wynikającymi z jego funkcjonowania będzie mniejszy, choć poszukiwania przez kierowców innych mniej uciążliwych tras mogą powodować większe utrudnienia również w miejscach bardziej oddalonych. Oszacowanie udziału w utrudnieniach poszczególnych inwestycji jest bardzo trudne, zaś wyniki takich prób byłyby co najmniej dyskusyjne.

Do wiadomości:

Urząd Dzielnicy Śródmieście

m. st. Warszawy

Wydział Obsługi Rady Dzielnicy

ul. Nowogrodzka 43 pok. 132

00-691 Warszawa

(pismo UD-IX-WOR-00581-201/2010)

ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA DROGOWICTWA I KOMUNIKACJI
INŻYNIER RUCHU M. ST. WARSZAWY

W2 Janusz Galas