



Warszawski  
Transport  
Publiczny

# Rada Warszawskiego Transportu Publicznego



Rada Warszawskiego  
Transportu Publicznego

## **Zasady organizacji i rozwoju układu komunikacyjnego**

**Rekomendacje**

**13.11.2019 r.**

System transportowy miasta jest jak krwioobieg łączący osiedla, dzielnice czy miejsca zamieszkania, pracy, kształcenia jak i wszelkiego rodzaju usług. Miasto rozwija się nie tylko dzięki połączeniom wewnętrznym ale także zewnętrznym, zapewniającym sieć powiązań. System ten powinien być na tyle elastyczny aby poprzez planowanie, finansowanie, budowanie i przekształcanie odpowiadał na coraz to nowe potrzeby mieszkańców (personalizacja potrzeb), wyzwania gospodarcze, na rynku pracy i mieszkaniowym, jednocześnie nie powodując szkód środowiskowych i klimatycznych. Należy brać pod uwagę szybko rozwijające się technologie wspomagające systemy transportu publicznego w miastach. Punktem odniesienia do przekształceń w ramach systemu transportowego powinna być polityka mobilności, której projektem dysponują władze Warszawy, ale który do tej pory nie został przyjęty przez Radę Warszawy. Coraz bardziej koniecznym staje się jak najszybsze przyjęcie tej polityki w wersji uzgodnionej w szeroko zakrojonych konsultacjach społecznych.

## 6.1 Transport na żądanie

### REKOMENDACJA

**Mając na uwadze potrzebę rozszerzania form usług przewozowych oferowanych przez WTP proponuje się wprowadzenie, przede wszystkim w dzielnicach peryferyjnych jak i w sąsiadujących z miastem gminach, transportu na żądanie czyli tzw. telebusów.**

System ten polega na zamawianiu przez pasażerów, z odpowiednim wyprzedzeniem, za pomocą dyspozytora albo właściwej aplikacji, busa na wybraną z rozkładu jazdy godzinę. Następnie przejazd odbywa się na wskazane miejsce, najczęściej wybrany przystanek. W tej formie transportu wykorzystywane są autobusy charakteryzujące się parametrami eksploatacyjnymi dostosowanymi do ulic o niższych niż standardowe szerokościach jezdni i promieniach skrętów. Pozwoliłoby to zapewnić obsługę transportową rejonom z uboższą siecią ulic i ze stosunkowo niewielkim, okresowo występującym zapotrzebowaniem na przewozy. Docelowo obsługa tego typu linii powinna się odbywać nowoczesnym taborem o napędzie nisko lub zeroemisyjnym.

### Uzasadnienie

Usługa „Transport na żądanie” to innowacyjna forma wsparcia regularnego transportu publicznego. Mniejsza liczba taboru niezbędnego do obsługi tras i elastyczność pozwalająca pasażerom dopasować transport do swoich potrzeb to główne zalety systemu. Pojazdy typu mikrobus/minibus pozwalają na korzystne ich eksploataowanie przy mniejszej liczbie osób w pojeździe oraz poprawę dostępności transportu publicznego. Mieszkańcy (w tym zwłaszcza osoby starsze i młodzież) obszarów peryferyjnych uzyskują możliwość dostępu do komunikacji autobusowej, co przyczynia się do poprawy ich mobilności oraz rezygnacji z podróżowania samochodem osobowym. Wpływa to także na: poprawę płynności ruchu pojazdów, ograniczenie zużycia paliw, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i poprawę jakości powietrza. Takie systemy działają w Krakowie i Szczecinie.

## 6.2 Zapewnienie stabilności finansowania WTP

### REKOMENDACJA

**Utrzymanie odpowiedniego poziomu finansowania i dofinansowania publicznego transportu zbiorowego przez m.st. Warszawę oraz gminy obsługiwane w ramach WTP w celu zapewnienia dobrego standardu usług przy jednocześnie atrakcyjnej cenie dla osób z niego korzystających.** Poszukiwanie nowych sposobów finansowania transportu publicznego, m.in. poprzez opodatkowanie użytkowników środków transportu indywidualnego.

### Uzasadnienie

Atrakcyjność transportu publicznego to przede wszystkim jego duża dostępność (czasowa, terytorialna i ekonomiczna) oraz wysoki standard świadczonych usług. To również bogata oferta różnorodnych połączeń komunikacyjnych, możliwie jak najlepiej odpowiadających potrzebom przemieszczania się mieszkańców, w tym ich odpowiednia częstotliwość. Dla poprawy atrakcyjności systemu transportowego niezbędne jest zapewnienie odpowiedniego poziomu dofinansowania tych usług z budżetu m.st. Warszawy oraz gmin obsługiwanych w ramach WTP. Wobec powyższego niezbędne jest nie tylko utrzymanie dotychczasowych nakładów na transport publiczny, ale ich zwiększenie, m.in. na wydatki bieżące związane z zakupem usług przewozowych, ale też na rozwój systemu, jego dalszą rozbudowę i inwestycje w najbardziej efektywny transport zwłaszcza szynowy. Środki przeznaczone na zakup usług przewozowych powinny mieć priorytet w stosunku do środków na zadania inwestycyjne. Wraz z decyzją o budowie nowej infrastruktury (tramwaj, metro, ew. metrobus itp.) równoległe powinna być podejmowana decyzja o zwiększeniu środków finansowych na zakup usług przewozowych w wydatkach bieżących oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej m.st. Warszawy i gmin obsługiwanych w ramach WTP. Jednocześnie niezmiernie istotne jest, aby zaangażowanie budżetów m.st. Warszawy i ww. gmin w dofinansowanie usług transportowych pozwoliło na utrzymanie atrakcyjnego z punktu widzenia pasażera poziomu cen biletów. Władze miasta i ww. gmin powinny usilnie starać się o uzyskanie środków zewnętrznych takich jak fundusze UE zwłaszcza, że w nowej perspektywie finansowej 2021-2027 udział środków na zielone inwestycje ma być znacznie większy niż obecnie.

Stabilność finansowania WTP zależy od stabilności (a lepiej zwiększenia) przychodów ze sprzedaży biletów oraz możliwości dofinansowania z budżetów miasta i ww. gmin, w celu pokrycia, w większym stopniu, kosztów eksploatacyjnych. Po stronie przychodowej, odpowiednia oferta przewozowa (jej stałe polepszanie) i racjonalne ceny biletów powinny pozwolić na utrzymanie co najmniej obecnego poziomu przychodów, co pozwoliłoby na utrzymanie obecnego procentowego pokrycia kosztów funkcjonowania transportu publicznego z dotacji miasta i ww. gmin, przy założeniu ograniczonego wzrostu kosztów usług. Z uwagi na niezależne czynniki zewnętrzne należy spodziewać się wzrostu kosztów usług przewozowych (ceny energii, paliwa, zwiększonych wymagań ekologicznych, wynagrodzeń pracowników itp.) Dlatego kluczowa staje się efektywność kosztowa realizowanych usług transportowych zarówno w zakresie różnych rodzajów transportu jak i w ramach jednej grupy.

## 6.3 Analiza połączeń wewnątrzdzielnicowych

### REKOMENDACJA

**Rekomenduje się przeanalizowanie, z wykorzystaniem uwag zgłaszanych przez mieszkańców, połączeń obsługujących ruch wewnątrz dzielnic w celu zwiększenia czytelności i skali zaspokojenia potrzeb związanych z dojazdem do ważnych lokalnych celów podróży, podstawowych usług, takich jak urząd dzielnicy, przychodnia, popularne miejsce robienia zakupów, dom kultury, ośrodki sportu i rekreacji itp.**

### Uzasadnienie

Pojawiają się głosy o słabej ofercie transportu publicznego w zakresie obsługi lokalnych relacji w dzielnicach m.st. Warszawy ze względu na niską częstotliwość kursowania autobusów oraz potrzebę kilkukrotnego przesiadania się w celu wykonania relatywnie krótkich podróży. Jest to szczególnie uciążliwe dla osób starszych i osób młodych, które mają trudności w korzystaniu z transportu indywidualnego w relacjach, np. do przychodni lekarskiej czy szkoły, albo w dojeździe na zajęcia dodatkowe. Takie problemy są często przyczyną korzystania z samochodu w celu dowozu dzieci np. do szkoły, na zajęcia dodatkowe, czy osoby starszej do przychodni. W dzielnicach posiadających metro lub kolej, linie lokalne mogą jednocześnie realizować funkcje dowozowe do stacji .

## 6.4 Analiza połączeń międzydzielnicowych i międzygminnych

### REKOMENDACJA

**Rekomenduje się zwiększenie liczby połączeń omijających centrum Warszawy (obwodowych, międzydzielnicowych, międzygminnych), w celu zmniejszenia liczby tranzytowych podróży przez śródmieście oraz podróży wykonywanych transportem indywidualnym pomiędzy sąsiadującymi dzielnicami miasta.**

Ze względu na fakt, że najbardziej obciążone linie komunikacji miejskiej to linie łączące centrum z innymi dzielnicami i gminami, Rada wnioskuję, aby przeanalizować, czy jest możliwe takie kształtowanie rozwiązań komunikacyjnych, aby odciążać przepełnione linie łączące z centrum, poprzez tworzenie nowych linii międzydzielnicowych i międzygminnych, skrócenie czasu przejazdu pomiędzy różnymi węzłami położonymi poza centrum lub zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów na już istniejących liniach, by poprawić ich konkurencyjność względem przejazdu przez centrum.

### Uzasadnienie

Obecnie spora część miejsc pracy znajduje się poza centrum miasta, ale ze względu na wysoką częstotliwość, to właśnie trasa przez centrum jest wybierana przez pasażerów jako najbardziej korzystna. Zwrócić też należy uwagę, że poza centrum udział transportu publicznego w podróżach jest znacznie mniejszy, niż w centrum i należy dążyć do zmiany tego stanu na korzyść transportu publicznego. Jednocześnie kształtuje się w mieście obwodowy układ drogowy, który powinien charakteryzować się dobrą ofertą transportu publicznego, jako alternatywy do podróży samochodem pomiędzy sąsiednimi dzielnicami połączonymi obwodnicą. Należy rozważyć, czy w układzie obwodowym można w niektórych relacjach wytworzyć systemu tras głównych i dowozowych (linie lokalne – patrz rekomendacja 6.3) na wzór metra, ale o niższych pojemnościach taboru i częstotliwościach. Przykładem takiego ciągu może być Trasa AK z liniami 186 i 414, które już osiągnęły wysokie częstotliwości w przekroju całego dnia w relacji obwodowej w stosunku do centrum.

## 6.5 Rozsądne zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej

### REKOMENDACJA

**Rekomenduje się dążenie do eliminacji „białych plam” na mapie dostępności do transportu publicznego Warszawy, co można osiągnąć poprzez: zwiększenie gęstości sieci przystanków, zmianę tras wybranych linii, tworzenie dodatkowych linii komunikacyjnych, tworzenie układu drogowego z myślą głównie o potrzebach transportu publicznego.**

### Uzasadnienie

W Warszawie zostało raptem kilkanaście miejsc, w których strefy dojazdu do przystanków transportu publicznego są dalsze niż 1 km, a liczba mieszkańców lub znajdujące się miejsca pracy mogą uzasadniać potrzebę uruchomienia transportu publicznego np. Służewiec. Są także rejony Warszawy, w których zbyt duże odległości międzyprzystankowe oraz słaba sieć dróg powodują małą dostępność na bardzo silnie zurbanizowanych terenach, np. tzw. Zielona Białoleka (Lewandów). W takich rejonach radykalnie lepsza jest dostępność transportu indywidualnego, niż publicznego, co skłania mieszkańców do wykorzystywania samochodów w codziennych podróżach. Dlatego ZTM powinien zwiększać dostępność transportu publicznego, biorąc jednak pod uwagę wszystkie czynniki wpływające na jego konkurencyjność, zarówno w dzielnicach z największą liczbą seniorów, jak i nowych osiedlach, na których łatwiej jest korzystać z indywidualnego środka transportu ze względu na funkcjonowanie garaży podziemnych w budynkach mieszkalnych.

## 6.6 Zapewnienie przewidywalności WTP (punktualność, niezawodność, dostępność)

### Rekomendacja

**Wybór oferty WTP przez mieszkańców Warszawy zależy przede wszystkim od tego, czy jest ona przewidywalna. Szczególnym przykładem sytuacji krytycznych są dojazdy do dworców kolejowych (Centralny, Wschodni, Zachodni) i na lotnisko (Chopina).**

Dlatego ważnym jest by pojazdy WTP spełniały następujące wymagania:

- odjeżdżały z przystanków punktualnie, co również oznacza, że nie będą odjeżdżały za wcześnie. W przypadku zbyt wczesnego przyjazdu na dowolny przystanek na trasie, prowadzący pojazd powinien być zobowiązany do czekania z odjazdem do czasu rozkładowego,
- rozkład jazdy pojazdów dowożących pasażerów na lotnisko powinien być tak ustawiony, aby obsługiwać pasażerów pierwszych lotów porannych i odbierać pasażerów ostatnich lotów wieczornych, przynajmniej do centrum, gdzie jest możliwość przesiadki w autobusy nocne,
- pojazdy u przewoźników obsługujących dworce kolejowe i lotniska, szczególnie w godzinach wczesno porannych i późno wieczornych, powinny cechować się dobrym stanem technicznym, tak by do minimum zmniejszyć prawdopodobieństwo wystąpienia awarii pojazdu,
- przewóz rowerów i dużego bagażu, szczególnie na dworce kolejowe i lotniska, w godzinach wczesno porannych i późno wieczornych, powinien być objęty bardziej liberalnym podejściem z powodu mniejszych możliwości znalezienia transportu alternatywnego.

### Uzasadnienie

Znaczne opóźnienie pojazdu lub jego wypadnięcie z rozkładu będzie stanowić dla pasażera WTP poważny problem, w tym powodować poważne straty finansowe. Sprawą pierwszorzędą w przypadku szczególnie wrażliwych kursów powinna być punktualność, niezawodność, dostępność. Komfort podróży w tym wypadku stanowi drugorzędne zagadnienie.



**Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:  
24 kwietnia, 24 września i 16 października 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)
- 7 **Agnieszka Krzyżak-Pitura** - Fundacja "Rodzic w mieście" (grupa społeczna)
- 8 **Jan Kuźmiński** - Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. (grupa operatorów)
- 9 **Waldemar Lasek** - Biuro Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
- 10 **Maria Pokój** - Warszawska Rada Seniorów (grupa społeczna)
- 11 **Marek Roszkowski** - Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A. (grupa naukowa)
- 12 **Piotr Todys** - Fundacja TUS (grupa społeczna)
- 13 **Witold Smolik** - BKDS ds. transportu (grupa społeczna)
- 14 **Wojciech Szymalski** - Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju (grupa ekologiczna)
- 15 **Michał Wolański** - Szkoła Główna Handlowa (grupa naukowa)
- 16 **Iwona Wujastyk** - Komisja Infrastruktury i Inwestycji Rady m.st. Warszawy (grupa samorządowa)
- 17 **Dariusz Załuska** - Mobilis Sp. z o.o. (grupa operatorów)
- 18 **Edyta Zbieć** - Urząd Miasta Kobyłka (grupa samorządowa)

**Członkowie rezerwowi Rady WTP biorący udział w tych spotkaniach:**

1. **Radosław Marek** – PKS Grodzisk Mazowiecki (grupa operatorów)
2. **Bogdan Marcińczyk** – KMŁ Łomianki (grupa operatorów)
3. **Magdalena Popławska** – Stowarzyszenie „Zieloni RP” (grupa ekologiczna)
4. **Maciej Krogulec** – Urząd Miasta Łomianki (grupa samorządowa)
5. **Marcin Chlewicki** – Stowarzyszenie „Miasto jest Nasze” (grupa społeczna)
6. **Grzegorz Dziemieszczyk** – Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)

**Prace Rady WTP koordynował Moderator dr Andrzej Kassenberg.**