

Informacja ZTM na temat zagadnień zgłoszonych

podczas otwartego spotkania

Rady WTP i przedstawiciele ZTM w dniu 18.06.2018 r.

1. Blokowanie przycisków dla osób niepełnosprawnych w tramwajach poprzez wcześniejsze użycie przez pasażerów przycisków ogólnego otwarcia drzwi.

Problem dotyczy tramwajów Pesa 120Na i wynika z przyjętych podczas projektowania tych tramwajów zasad bezpieczeństwa. Rozkładanie rampy odbywa się automatycznie i drzwi w tym czasie muszą pozostać zablokowane (zamknięte). Wchodzenie/wychodzenie pasażerów w tym czasie groziłoby wypadkiem. W nowszych tramwajach zastosowano rampy rozkładane ręcznie i problem został wyeliminowany. W zakresie 186 tramwajów typu 120Na na bieżąco analizujemy możliwość poprawy tej sytuacji. Pomimo blokady, motorniczy otrzymuje odpowiedni sygnał w kabinie i powinien (i często tak robi) otworzyć rampę dla osoby na wózku po zakończeniu podstawowej wymiany pasażerskiej. Oczywiście czasami może dojść do błędu czysto ludzkiego i motorniczy może nie zauważyć sygnału potrzeby otwarcia rampy. Aby w miarę szybko ograniczyć problem, w pierwszej kolejności zwrócimy na niego uwagę podczas prowadzonych szkoleń motorniczych.

2. Ujednolicić rodzaj przycisków w autobusach otwierających drzwi – najlepsze kasetowe świecące się w całości.

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie w wymaganiach technicznych dla pojazdów określa dla przycisków takie parametry jak m.in. kolor, oznakowanie, podświetlenie. Pod tym względem funkcjonowanie i wygląd przycisków otwierania drzwi zostało ujednolicone już ok. 10 lat temu. Jest kilka wersji przycisków, które spełniają te wymogi. Choć różnią się samą formą wykonania, to ich działanie jest takie same. Każdy przycisk jest podświetlony (lub pole dookoła przycisku). W przypadku przycisków „na żądanie” wyświetlany jest także napis „STOP” na tablicach informacyjnych wewnętrznych, co dodatkowo powinno pomóc utwierdzić się w przekonaniu, że sygnał potrzeby otwarcia drzwi został zarejestrowany. Obecnie odchodzi się od dużych przycisków kasetowych – są droższe w produkcji i eksploatacji a ponadto mniej bezpieczne dla pasażerów (ich metalowa obudowa może narazić na kontuzje zwłaszcza młodszych pasażerów) stąd dziś częściej można spotkać bardziej kompaktowe przyciski plastikowe.

3. Śliskie nawierzchnie w metrze (posadzki, listwy metalowe, guzki) , w szczególności na stacji Świętokrzyska M1.

ZTM wdrożył na stacjach Kabaty i Imielin pilotaż zastosowania innych (mniej śliskich) listew prowadzących osoby niewidome. Testy prowadzone będą przez okres jesienno-zimowy a następnie podjęte zostaną decyzje co do ich zastosowania. Posadzki na I linii metra wykonane zostały zgodnie z projektem i odebrane przez nadzór budowlany, pod kątem bezpieczeństwa i zgodności z przepisami, a obiekt otrzymał Decyzję o Pozwoleniu na Użytkowanie. W trakcie odbiorów sprawdzane były również, wszelkie atesty i aprobaty techniczne, wydane dla zastosowanych materiałów budowlanych, w tym również posadzek.

4. Utrzymywać ruch autobusów na Krakowskim Przedmieściu w Wielką Sobotę.

Zmiany w organizacji ruchu komunikacji miejskiej na ciągu Krakowskiego Przedmieścia wynikają m.in. z potrzeby zapewnienia mieszkańcom Warszawy i turystom swobodnego korzystania z jednej z najbardziej atrakcyjnych turystycznie ulic Warszawy. Ulica ta jest jedną ze szczególnie ulubionych ulic przez spacerowiczów, i w dniach wolnych kiedy dopisuje dobra pogoda można tam spotkać wiele osób spacerujących. Do takich dni na pewno zaliczają się Wielka Sobota oraz święta Wielkanocne. Miasto stara się w takiej sytuacji zapewnić im w jak największym stopniu dogodne warunki do spacerów. Jednocześnie ZTM stara się zapewnić jak najlepszy dojazd mieszkańcom do ciągu Traktu Królewskiego. Do rejonu Traktu Królewskiego zapewniamy bardzo dobrą komunikację na ciągach poprzecznych (2 linia metra, wiele linii tramwajowych i autobusowych wzdłuż Al. Jerozolimskich i Al.

Solidarności), a linie kursujące w dni powszednie ciągiem Krakowskiego Przedmieścia mają wyznaczone trasy objazdowe przez Pl. Piłsudskiego, który znajduje się w bliskiej odległości od Krakowskiego Przedmieścia. Zapewniamy, że przed kolejną Wielkanocą zgłoszony problem w szczególny sposób przeanalizujemy pod kątem wprowadzenia optymalnych rozwiązań, w szczególności dla osób starszych i z ograniczeniami w mobilności.

5. Nowe wiaty zbyt słabo chronią od wiatru, deszczu i słońca.

6. Na przystanku linii 6 na Pl. Wilsona wiata zbyt daleko odsunięta od czoła przystanku.

Na terenie Warszawy od roku 2013 montowano w przeważającej większości trzy typy wiat: konkursowe, konserwatorskie, seryjne, przy czym wizualne projekty poszczególnych typów były zatwierdzone znacznie wcześniej.

Wszystkie podstawowe typy wiat wyposażone są w dach, ściany tylne i boczne (w incydentalnych przypadkach występowała konieczność rezygnacji ze ścian bocznych). Wiata nie jest obiektem zamkniętym z każdej strony, nie chroni więc przy wietrze wiejącym od strony torów/jezdni. Dodatkowo wiata powinna zapewniać dobrą widoczność nadjeżdżającego pojazdu komunikacji miejskiej, stąd użycie materiałów przezroczystych. Dach nowszych wiat jest pokryty materiałami dającymi cień i chroniącymi przed nadmiernym nagrzewaniem się w środku, a jednocześnie zapewniając odpowiednie doświetlenie wnętrza wiaty.

Jeżeli chodzi o lokalizację wiat w obrębie przystanków – to na miejsce posadowienia wpływa bardzo wiele czynników i czasem okazuje się, że stajemy przed dylematem postawienia wiaty w miejscu nieco mniej komfortowym dla pasażerów pod względem podejścia do pojazdu – albo rezygnacji z postawienia wiaty.

Do najważniejszych obwarowań lokalizacyjnych wiat przystankowych należą zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie: usytuowanie na wysokości krawędzi prostej peronu przystankowego, w obrębie jego zabudowy, z odsunięciem wiaty od krawędzi peronu odpowiednio o 1,5 m przy istniejącej zatoce przystankowej i 2,5 m przy braku zatoki. Dodatkowo istnieją również przepisy wprowadzone na poziomie samorządowym – Standardy miejskie, które w dość precyzyjny sposób umiejscawiają wiaty w obrębie peronów (np. raczej z przodu przystanku, czy zachowując minimum 1,6 m przestrzeni wolnej od przeszkód, aby umożliwić swobodny przejazd przez przystanek wózkami inwalidzkimi i dziecięcymi itp.)

Jeśli chodzi na przykład o przystanki linii 6 - na Pl. Wilsona są trzy przystanki, na których zatrzymuje się ten tramwaj. Każdy z tych przystanków ma długość około 70 metrów. Na każdym z tych przystanków wiata jest posadowiona blisko strefy początkowej przystanku, właśnie ze względu na optymalnie dobraną odległość do pokonania od wiaty do zatrzymującego się pojazdu, ale również i całej długości przystanku.

Możliwość bezpiecznej instalacji wiaty przystankowej w danej lokalizacji może również wykluczyć stan prawny działek – wąskie działki miejskie uniemożliwiają zachowanie przytoczonych powyżej skrajni, a na terenach prywatnych wiat nie ustawiamy.

Ponadto niektóre przystanki, wbrew intencjom ZTM, nie mogą zostać wyposażone w wiaty przystankowe, gdyż przebieg sieci uzbrojenia podziemnego uniemożliwia bezkolizyjną instalację infrastruktury przystankowej – a na terenie miasta w świetle peronów przystankowych znajduje się bardzo duże zagęszczenie sieci (gaz, woda, kanalizacja, wysokie napięcie, teletechnika, itp.).

Reasumując – często zdarza się, że wiata może być nieco bardziej oddalona od początku przystanku, nieco dalej od krawędzi peronu, w skrajnym przypadku nawet nieco poza samym przystankiem, czasem również musi posiadać wąski bok, lub nie posiadać go wcale – a to wszystko to właśnie wyniki analiz czynników wymienionych powyżej: szerokości i długości przystanków, stanu prawnego działek, czy zagęszczenia przewodów podziemnych. Jednak mając do wyboru całkowity brak wiaty – często decydujemy się na postawienie wiat na przystanku, w formie jaką możemy zastosować i w miejscu gdzie możemy to zrobić.

7. Wydłużenie linii 149 do przystanku Bemowo-Ratusz.

Nie ma obecnie możliwości wydłużenia trasy linii 149 do przystanku BEMOWO-RATUSZ ze względów technicznych. Organizacja ruchu na skrzyżowaniu ulic Górczewska / Powstańców Śląskich uniemożliwia zawracanie pojazdów poruszających się ciągiem ul. Górczewskiej od strony ul. Lazurowej. Równoległe z fazą do skrętu w lewo z ul. Górczewskiej w ul. Powstańców Śląskich jest realizowana faza do skrętu w tej samej relacji dla tramwajów (wykorzystywana podstawowo przez linię 28). Nie ma również możliwości zawracania autobusu na innych okolicznych skrzyżowaniach: ul. Powstańców Śląskich z ul. Bolkowską i ul. Górczewskiej z ul. Konarskiego. Wydłużenie trasy o kolejne przystanki spowodowałoby wydłużenie czasu kursu oraz wymusiłoby konieczność zaangażowania dodatkowego taboru, którym obecnie ZTM nie dysponuje. Wydłużenie trasy bez zwiększania liczby autobusów obsługujących wymusiłoby z kolei zmniejszenie częstotliwości kursowania. Ponadto, ze względów bezpieczeństwa, ZTM unika sytuacji, w której zawracający autobus musiałby przecinać tory tramwajowe.

Zadaniem linii 149 jest dowóz mieszkańców Grot do najbliższego węzła komunikacyjnego zapewniającego możliwość podróży w kierunku centrum miasta (tramwajem lub autobusem, a w przyszłości również metrem). Zapewnienie sprawnego dojazdu liniami autobusowymi do wysokowydajnych środków transportu funkcjonujących niezależnie od utrudnień w ruchu drogowym, tj. metra, tramwajów oraz kolei jest zgodne z obowiązującą Strategią Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy, do przestrzegania której ZTM jest zobowiązany. System przesiadkowy oparty na liniach kursujących z wysoką częstotliwością, zapewnia pasażerom wyraźnie krótszy czas oczekiwania na autobusy na przystankach, więc i całej podróży. Już obecnie pasażerowie korzystający z linii 149 mają możliwość dokonania przesiadki na pętli OS. GÓRCZEWSKA do licznych linii autobusowych i tramwajowych kursujących z wysoką częstotliwością, w szczególności do linii 109 odjeżdżającej w szczycie komunikacyjnym co 6 minut a poza nim co 10 minut. Linie tramwajowe kursujące ul. Górczewską do skrzyżowania z ul. Powstańców Śląskich zapewniają odpowiednią podaż miejsc. Dublowanie na tym odcinku tramwaju mogłoby więc zostać uznane za niegospodarność.

Po zakończeniu kolejnego etapu budowy II linii metra, w ramach dostosowywania układu komunikacyjnego, planowane jest wydłużenie trasy linii 149 do nowej stacji KSIĘCIA JANUSZA.

8. Uciążliwy dla mieszkańców charakter krańca linii podmiejskich na ulicy Wileńskiej.

Przystanki autobusowe dla linii ZTM zlokalizowane w ciągu ul. Wileńskiej mają charakter tymczasowy. Służą jako krańcowe i techniczne dla linii autobusowych dowożących do początkowej stacji II linii metra DWORZEC WILEŃSKI.

Po oddaniu do użytku kolejnego odcinka II linii metra i związaną z tym zmianą układu komunikacyjnego w północno-wschodniej części miasta, wspomniane wyżej linie autobusowe zostaną wycofane z ul. Wileńskiej. W związku z powyższym przystanki będą mogły zostać zlikwidowane, co z kolei pozwoli na poprawę warunków ruchu w ul. Wileńskiej.

Odnosząc się do kwestii wycofania linii regionalnych, których organizatorem nie jest ZTM, a jedynie udostępniającym przystanki informujemy, że dotarły do nas informacje o planowanej rewitalizacji tej ulicy co niewątpliwie wpłynie na organizację ruchu. Wówczas niewykluczona jest likwidacja przystanków autobusowych na wysokości budynków mieszkalnych.

9. Zbyt mało linii na Pl. Hallera, co dalej z pętlą na tym placu?

Wycofanie linii 125 z krańca PL. HALLERA i skierowanie do krańca METRO STADION NARODOWY było planowane już w ramach zmian w układzie linii wprowadzanych wraz z uruchomieniem centralnego odcinka II linii metra. Wprowadzenie tych zmian było poprzedzone konsultacjami społecznymi. O utrzymanie trasy linii 125 do pl. Hallera zawnioskowały osoby niepełnosprawne dojeżdżające z kierunku Wołomina do szpitali w Międzyzlesiu i Aninie. Pozostawienie autobusów tej linii przy Dworcu Wileńskim pozwoliło im bowiem podróżować w tej relacji z jedną przesiadką. Obecnie, po przywróceniu kursowania pociągów w bezpośredniej relacji z Wołomina przez Warszawę Stadion do Warszawy Zachodniej, podróż w relacji Wołomin – Międzyzlesie została zachowana z jedną przesiadką, realizowaną na stacji WARSZAWA STADION.

Utrzymanie trasy linii 125 do pl. Hallera po uruchomieniu centralnego odcinka II linii metra spowodowało napływanie do ZTM wniosków mieszkańców w sprawie skierowania tej linii do krańca METRO STADION NARODOWY. Wnioski te kierowali zarówno mieszkańcy pl. Hallera (wskazujący na nadmierne ich zdaniem uciążliwości wynikające z utrzymania na placu dodatkowej linii autobusowej), jak i mieszkańcy rejonu ulicy Grochowskiej (zainteresowani zapewnieniem dojazdu bezpośrednio do stacji metra STADION NARODOWY).

Należy dodać, że zgodnie z obowiązującą Polityką Transportową dla m.st. Warszawy podstawowym środkiem komunikacji ma być transport szynowy, który funkcjonując niezależnie od utrudnień w ruchu drogowym zapewnia szybki i sprawny przejazd. Komunikacja autobusowa powinna natomiast pełnić funkcję uzupełniającą – zapewniać dowóz do linii transportu szynowego i obsługiwać rejon nie posiadający tego rodzaju transportu, a nie ten środek transportu dublować. Skrócenie trasy linii 125, która na długim odcinku pokrywała się z linią tramwajową, było zatem zgodne ze wspomnianą Polityką Transportową. Relację: pl. Hallera – Dw. Wileński – Targowa – Zamoyskiego – Grochowska zapewnia komunikacja tramwajowa, a dodatkowo połączenie Pragi z Aninem i Międzyziesiem jest obsługiwane przez pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich.

Pasażerowie podróżujący z rejonu Dworca Wileńskiego w kierunku Pragi-Południe mają możliwość bezpośredniego dojazdu często kursującymi liniami tramwajowymi, natomiast dojeżdżający do Anina i Międzyziesia mogą przesiąść się ze wspomnianych linii tramwajowych do linii 125 w ciągu ul. Grochowskiej lub dojechać do stacji WARSZAWA WSCHODNIA i skorzystać z pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich jadących w kierunku Otwocka.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, obecnie nie jest planowane przywrócenie trasy linii 125 na poprzednią trasę.

Obecnie poziom obsługi komunikacyjnej pl. Hallera jest wystarczający.

Najbliższych korekt w układzie linii autobusowych w tym rejonie można się spodziewać w ramach zmian wprowadzanych w związku z uruchomieniem dalszych odcinków II linii metra w dzielnicy Targówek.

ZTM posiada również informacje o przewidywanej przebudowie pl. Hallera. Jeden z wariantów zakłada likwidację pętli autobusowej na placu i jej przeniesienie na ul. Jagiellońską na odcinek między pl. Hallera a rondem Starzyńskiego.

10. Za mało linii na Chomiczówce, ostatnio wycofano 167.

Zgodnie z uchwaloną przez Radę m.st. Warszawy i obecnie obowiązującą Polityką Transportową dla Miasta Stołecznego Warszawy podstawowym środkiem komunikacji ma być transport szynowy (metro, tramwaj, kolej). Funkcjonując niezależnie od utrudnień w ruchu drogowym zapewnia on przejazd szybszy i sprawniejszy niż transport autobusowy, dysponuje od niego znacznie większą zdolnością przewozową, jest ekologiczny i stanowi zdecydowanie atrakcyjniejszą alternatywę w stosunku do transportu indywidualnego. W szczególności metro, dzięki całkowicie bezkolizyjnemu przebiegowi oraz bardzo dużej częstotliwości kursowania pociągów, stanowi najszybszy środek komunikacji miejskiej, który w miarę oddawania do użytku kolejnych stacji przejął funkcję podstawową w przewozach na kierunku północ – południe. Zgodnie z powyższym podstawową obsługę Bielani przejęło metro (oraz linie autobusowe dowożące do stacji metra). Podstawowe połączenie Chomiczówki ze Śródmieściem, realizowane w przeszłości linią 520, zapewnia obecnie linia metra z dojazdem do niej liniami 114 i 116.

Ze względu na konieczność ukształtowania nowego układu komunikacyjnego, który będzie dostosowany do nowej sytuacji związanej z wydłużeniem linii metra do ul. Górczewskiej, a potem na Bemowo nie jest obecnie przewidywane przywrócenie na Chomiczówkę linii 167.

Uwzględniając zgłaszane postulaty dotyczące poprawy obsługi Chomiczówki, przeprowadzono analizę tego zagadnienia. Uwzględniając wyniki tej analizy oraz ustalenia z Urzędem Dzielnicy Bielany, od 1 września br. do pętli CHOMICZÓWKA wydłużono trasę linii 171.

11. Zapewnić połączenie Chomiczówki z Cm. Północnym w okresie specjalnej organizacji ruchu podczas Święta Wszystkich Świętych.

W okresie specjalnej organizacji ruchu podczas Święta Wszystkich Świętych bezpośrednie połączenie Chomiczówki z Cmentarzem Północnym zapewniają linie C70 (z Bramą Główną) i 409 (z Bramą Zachodnią).

12. Zbyt dużo imprez sportowych i innych wydarzeń wymagających zamknięcia ulic.

Duże miasto europejskie, będące jednocześnie stolicą kraju nie może obyć się bez imprez sportowych i kulturalnych, które wymagają zmian w organizacji ruchu. Zdając sobie sprawę z postulatów ograniczenia liczby tego typu imprez służby miejskie starają się ograniczyć ich liczbę, a także ograniczyć wpływ tych wydarzeń na ruch w mieście i jakość życia okolicznych mieszkańców. Działania jakie podejmowane są to m.in. negocjowanie zamiennych tras maratonów, zmiana terminów imprez, ograniczanie zajętości terenu, ograniczanie czasu zamknięć ulic oraz liczby ulic do zamknięcia.

13. Przyspieszyć budowę linii tramwajowych oraz zapewniać rezerwę pod linie tramwajowe w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Realizacja tras tramwajowych w ostatnich latach uległa znacznemu przyspieszeniu. Obecnie przygotowywanych jest kilka dużych projektów (tramwaj: Dw. Zachodni – Wilanów, w ul. Kasprzaka, na Goław, na Zieloną Białołąkę, w al. Wilanowskiej). Realizacja linii tramwajowych jest skomplikowanym i czasochłonnym procesem inwestycyjnym bowiem wymaga uzyskania kilku decyzji administracyjnych wydawanych w reżimie ustawowym oraz szeregu zgód i uzgodnień (np. gestorzy sieci), jest to zakres czynności, który trwa kilka lat i poprzedza fazę rozpoczęcia fizycznej realizacji robót budowlanych w terenie.

Miasto stawiając konsekwentnie na rozwój transportu zbiorowego tworzy rezerwy dla realizacji tras tramwajowych także w planach miejscowych. Ważne jest podkreślenie, że wg. opinii Biura Architektury i Planowania Przestrzennego brak zapisu w planie dotyczącego zakazu realizacji infrastruktury tramwajowej jest równoznaczny z możliwością jej realizacji pomimo braku przewidzenia jej w planie. Jest to także konsekwencja zapisu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, który pomimo, że Studium wymienia konkretne trasy do realizacji brzmi: „...Ponadto przewiduje się możliwość lokalizowania innych niż wymienione powyżej tras tramwajowych dla których opracowania studialne wykażą, iż jest to uzasadnione ruchowo i ekonomicznie.”

14. Dojścia do wysepek tramwajowych realizować z obu stron wysepki.

Zgadamy się z tym, że dostępność przystanków dla pasażerów powinna być jak najlepsza. Opiniując projekty stałej organizacji ruchu dotyczące przystanków tramwajowych, uwagi w tym zakresie zgłaszamy, stosownie do występujących w danej lokalizacji uwarunkowań. Jednak ostateczne decyzje podejmuje organ zarządzający ruchem zatwierdzając projekty organizacji ruchu po uwzględnieniu przede wszystkim warunków bezpieczeństwa.

15. Nie budować parkingów (np. Chłodna, Spiska) w środku miasta.

W całej Europie, w szczególności w środku miast (i nie tylko tych dużych) są budowane wielopoziomowe parkingi podziemne rotacyjne (nie P+R) z przeznaczeniem części miejsc parkingowych dla mieszkańców (abonamenty) przy jednoczesnym ograniczeniu parkowania wzdłuż ulic celem ich przywrócenia tkance miejskiej. Decyzje dotyczące realizacji parkingów miejskich w Warszawie poprzedzane są konsultacjami społecznymi z mieszkańcami. W ich wyniku podejmowane będą dopiero decyzje dotyczące przystąpienia do realizacji inwestycji. Należy jednak pamiętać, że istnieje spora grupa mieszkańców występująca w sprawie realizacji parkingów podziemnych m.in. w celu uporządkowania przestrzeni ulic, poprawie warunków i bezpieczeństwa dla pieszych.

16. Nie zawsze właściwie działająca klimatyzacja, w szczególności pojazdy firmy Arriva.

Klimatyzacja powinna być zawsze sprawna i wykorzystywana w sposób niwelujący negatywny wpływ wysokiej temperatury na komfort podróżowania. W czasie upalnej pogody kontrole klimatyzacji stanowią priorytet podejmowanych działań, a sytuacja w tym zakresie jest stale kontrolowana. W przypadku ujawnienia nieprawidłowości nakładane są kary przewidziane w Umowach. Jednakże warto zaznaczyć, że odczuwalne efekty działania klimatyzacji w środkach komunikacji miejskiej są uwarunkowane różnorodnymi czynnikami, m.in. ilością pasażerów w pojeździe, odległością pomiędzy przystankami na trasie linii, czasem wymiany pasażerskiej na przystankach. Przy częstym zatrzymywaniu się na przystankach i dużej wymianie pasażerów efektywność działania urządzeń klimatyzacyjnych może być mniejsza. Podczas kontroli stanu technicznego prowadzonych przez ZTM, weryfikowane jest także działanie klimatyzacji.

W kwestii klimatyzacji w pojazdach operatora Arriva, spotykaliśmy się z sygnałami o zbyt mocno działającym systemie podczas chłodniejszych dni. Podjęliśmy kroki mające na celu rozwiązanie problemu i do pojazdów zostało wgrane nowe oprogramowanie, które lepiej reguluje temperaturę wewnątrz autobusu. Ponadto informujemy, że nadmuch powietrza powinien być realizowany wieloma otworami rozmieszczonymi możliwie równomiernie w przestrzeni pasażerskiej, w taki sposób, aby umożliwiły wymaganą wymianę powietrza i nie kierowały powietrza bezpośrednio na głowy pasażerów. Powietrze dostarczane do przestrzeni pasażerskiej z urządzenia klimatyzacyjnego nie może powodować dyskomfortu (odczucia chłodu lub uciążliwego hałasu związanego z pracą urządzenia) dla pasażerów. Jednakże pojęcie właściwego komfortu cieplnego zależy także od subiektywnych odczuć każdego z nas, dlatego w części miejsc zlokalizowanych bezpośrednio pod wylotem powietrza może to powodować uczucie dyskomfortu dla niektórych osób o wyjątkowej wrażliwości na odczucia termiczne.

17. Schematy z siecią komunikacyjną powinny być na wszystkich przystankach.

Mapy sieci komunikacyjnej są wywieszane na przystankach wyposażonych w wiaty oraz są cyklicznie aktualizowane. Przy ostatniej wymianie, w marcu br. zostały one zamontowane na 1558 przystankach. W każdym przypadku gdy jest miejsce i istnieje fizyczna możliwość, mapa z siecią komunikacyjną jest wywieszana. Na niektórych wiatach mapę można zamontować jedynie z tyłu tablicy rozkładowej.

18. Propozycja zastosowania w Warszawie pokazywania przebiegu trasy w pojazdach w formie mapki elektronicznej, analogicznie jak w Poznaniu czy Szczecinie.

Zastosowanie wnioskowanego rozwiązania w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego było w ZTM analizowane. Umieszczenie tego typu mapy na wyświetlaczu bocznym skutkowałoby ograniczeniem zakresu informacji, która występuje obecnie czyli brakiem możliwości pokazania wszystkich przystanków trasy danej linii, a to w naszej opinii wpłynęłoby negatywnie na jakość przekazywanej informacji. Z kolei umieszczenie takiej informacji na wyświetlaczu podsufitowym wiąże się ze zbyt krótkim czasem ekspozycji tej mapy w stosunku do czasu prezentowania innych treści. Mając na uwadze dość pozytywną ocenę przez pasażerów obecnego systemu informacji liniowej, zgłoszony postulat zachowujemy do wykorzystania w trakcie naszych dalszych prac zmierzających do ciągłej poprawy systemu informacji pasażerskiej.

19. Wniosek o rozszerzenie integracji z IC PKP o bilety krótkookresowe.

Oferta Biletu Warszawskiego IC jest specjalnym rodzajem biletu dla pasażerów korzystających z pociągów przewoźnika, która umożliwia korzystanie przez 75 minut z komunikacji miejskiej ZTM w obrębie 1 strefy biletowej. Bilet kolejowy z założenia jest biletom jednorazowym, pozwalającym na dokonanie przejazdu do miejsca docelowego. W związku z tym połączenie biletu kolejowego z ofertą ZTM dotyczy również wyłącznie biletu jednorazowego, umożliwiającego dokonywanie przesiadek w celu ułatwienia podróżnym dotarcia do wyznaczonego celu. W kwestii rozszerzenia oferty o bilety krótkookresowe na obecną chwilę nie podejmujemy działań idących w tym kierunku. Sieć sprzedaży biletów w Warszawie jest ogólnie dostępna i bez problemu można w dowolnym miejscu stolicy nabyć

bilety krótkookresowe za pośrednictwem stacjonarnych automatów biletowych, stacjonarnych punktach sprzedaży biletów (kioski, Punkty Obsługi Pasażerów ZTM), aplikacjach mobilnych. Dodatkowo w biletomatach pojazdowych istnieje możliwość dokonania zakupu biletów 20-minutowych oraz wspomnianych biletów jednorazowych przesiadkowych ważnych przez okres 75 minut, a także tych obowiązujących w obu strefach biletowych, ważnych przez 90-minut od momentu zakupu biletu. Obecnie trwają prace nad możliwością rozszerzenia oferty w ramach tzw. „Pakietu Podróżnika” (szczegóły oferty można znaleźć pod wskazanym linkiem: <https://www.intercity.pl/pl/pakiet-podroznika/>). Planowane jest wprowadzenie do oferty dodatkowo biletów jednorazowych przesiadkowych ważnych w 1 i 2 strefie biletowej wraz z uprawnieniami do przejazdów na podstawie biletów ulgowych.

20. Brakuje w Warszawie w rejonie Pl. Defilad centralnego dworca autobusowego komunikacji międzymiastowej.

Nie planuje się realizacji dworca autobusowego w tym rejonie. Zakłada się funkcjonowanie szeregu dworców na podstawowych kierunkach wyjazdowych z Warszawy: Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia, Młociny, Łazurowa, Dworzec Południowy, skąd do centrum Warszawy zapewniony jest lub będzie sprawny transport szynowy.

21. Poprawić koordynację linii 112 i 116 w rejonie stacji metra Słodowiec.

ZTM w pełni zgadza się z sugestią koordynacji rozkładów jazdy linii o zbliżonym przebiegu tras. Rozwiązanie takie stosujemy wszędzie tam gdzie jest to zasadne i istnieją ku temu właściwe warunki techniczne. Działanie takie może mieć miejsce tylko w przypadku spełnienia kilku istotnych kryteriów. Oprócz wspólnego fragmentu trasy najistotniejsza jest jednakowa częstotliwość kursowania. Nawet niewielka rozbieżność częstotliwości powoduje, że nie jest to w pełni możliwe. Częstotliwości kursowania linii 112 i 116 w całym okresie funkcjonowania linii nie są jednakowe, ponieważ są dostosowane do potrzeb przewozowych występujących na trasach tych linii. Nie mniej zgłoszona sugestia zostanie szczegółowo przeanalizowana przy okazji najbliższych korekt rozkładów jazdy tych linii.

22. Skierować 184 ul. Reymonta, a nie ul. Przybyszewskiego w kierunku stacji metra Wawrzyszew.

ZTM zaproponował wprowadzenie tej zmiany po zakończeniu budowy nowego odcinka al. Reymonta, we wrześniu 2014 r. Zmiana ta nie została jednak wprowadzona z powodu negatywnego stanowiska Dzielnicy Bielany, jako reprezentanta mieszkańców tego rejonu, które zostało przekazane w Uchwale nr 110/2014 z dnia 29 września 2014 r.

23. Wdrożyć buspasy na linii z/do Łomianek.

ZTM popiera wszelkie rozwiązania służące podniesieniu prędkości przejazdu środków komunikacji miejskiej i zapewnieniu płynności ruchu tym pojazdom. Wdrożenie każdego rozwiązania musi być poprzedzone stosownymi analizami, w wyniku których uzyskamy potwierdzenie efektywności danego buspasa oraz wpływu na ruch innych użytkowników drogi. Uwzględniając charakter drogi (krajowa), którą kursują autobusy do Łomianek, analiza i oczekiwane rezultaty nabierają szczególnego znaczenia, a decyzje w niewielkim stopniu zależą od ZTM.

24. Brak bezpośredniego połączenia Żwirki i Wigury z 2 linią metra (Rondo Daszyńskiego), propozycja zmiany trasy linii 128.

Przeprowadzona analiza wskazała, że ze względu na występujące znaczne utrudnienia w ruchu, czas przejazdu pomiędzy pl. Zawiszy a rondem ONZ ulicami: Towarową – Proszą jest wyraźnie dłuższy, niż Al. Jerozolimskimi – al. Jana Pawła II. W związku z tym należy uznać, że połączenie ul. Żwirki i Wigury z II linią metra z wykorzystaniem linii autobusowych 128, 175, 504 z przesiadką na pl.

Zawiszy do linii tramwajowych 1, 22, 24 jest przy występujących uwarunkowaniach rozwiązaniem właściwym.

25. Skomasować linie 502, 514 i 525 w jedną na dojeździe do stacji metra Politechnika.

Linie 502, 514 i 525, choć mają długi wspólny odcinek trasy, obsługują różne obszary we wschodniej części miasta, dlatego też są oddzielnymi liniami i takimi powinny pozostać, co umożliwia dostosowywanie ich oferty do występujących potrzeb.

26. Zbyt niska prędkość autobusów w niedzielę, szczególnie rano i wieczorem.

ZTM tworząc rozkłady jazdy linii bierze pod uwagę m.in. dopuszczalną na danym odcinku prędkość oraz występujące warunki ruchu. Realizowany zgodnie z rozkładem jazdy przejazd pojazdu komunikacji miejskiej musi być przede wszystkim bezpieczny. W przypadkach gdy przepisy na to pozwalają, korygujemy rozkłady jazdy dostosowując je do zmienionych warunków ruchu.

27. Za mało miejsc siedzących w tramwajach.

Konstrukcja niskopodłogowych wagonów tramwajowych przekłada się na powierzchnię, w której aranżuje się przestrzeń przeznaczoną na siedzenia, korytarze komunikacyjne oraz miejsca dla osób stojących. Należy również wziąć pod uwagę także konieczność zapewnienia wydzielonych miejsc dla osób niepełnosprawnych, bądź wózków dziecięcych. Warto też podkreślić, że część składów tramwajowych jest dwukierunkowa, co wymusza zmniejszenie ilości miejsc siedzących poprzez pozostawienie otwartej przestrzeni przy dodatkowych drzwiach..

28. Problem z oznakowaniem tą samą nazwą Wiatraczna zbyt wielu przystanków w rejonie Ronda Wiatraczna.

Nazwa każdego przystanku w sieci Warszawskiego Transportu Publicznego składa się z dwóch części: nazwy zespołu przystankowego oraz numeru przystanku. Pozwala to na jednoznaczne wskazanie konkretnego przystanku w sieci transportowej. W przypadku dużych węzłów przesiadkowych, takich jak np. Wiatraczna, Dw.Centralny czy Metro Młociny w skład jednego zespołu przystankowego wchodzi wiele przystanków oznaczonych unikatowymi numerami (w przypadku zespołu przystankowego Wiatraczna numerami od 01 do 23). Węzeł Wiatraczna zawiera w sobie 23 przystanki, ale zmiana nazwy części z nich mogłaby spowodować dużą liczbę zdezorientowanych pasażerów. Hasło Wiatraczna jest obecnie powszechnie identyfikowalnym miejscem Warszawy.

29. Uruchamianie komunikacji zastępczej w przypadku wystąpienia awarii na linii kolejowej.

W przypadku wystąpienia nieplanowanych zakłóceń w kursowaniu na linii kolejowej w obszarze ZTM (1 i 2 strefa biletowa), w pierwszej kolejności zastosowanie ma honorowanie biletów wprowadzane przez ZTM na wniosek dyspozytora Operatora kolejowego (zazwyczaj KM). Honorowanie wprowadzane jest na liniach ZTM, których trasy przebiegają w rejonach stacji kolejowych, które znajdują się w obszarze objętym zakłóceniem.

Uruchomienie specjalnej linii zastępczej za kolej jest problematyczne, a czasami wręcz niemożliwe do wykonania ze względu na miejsce awarii i niemożliwy do przewidzenia czas jej wystąpienia. Często zanim zostanie uruchomiona komunikacja zastępcza, zostanie już przywrócony normalny ruch kolejowy. Zapewniamy natomiast komunikację zastępczą w każdym przypadku planowanych ograniczeń w ruchu kolejowym. Trzeba również pamiętać, że ZTM jest organizatorem przewozów dla linii SKM, a dla linii KM takim organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego.

30. Wykonać bezpośrednie przejście pomiędzy Dw. Centralnym, dworcem Śródmieście i metrem.

Dworzec Śródmieście i Dworzec Centralny to infrastruktura będąca w gestii PKP. Realizacja przejść pomiędzy tymi obiektami, a metrem była już niejednokrotnie podnoszona podczas rozmów z PKP. Niestety dotychczas nie doczekała się realizacji. ZTM obecnie nie posiada informacji o zakresie inwestycji, zasadach jej finansowania i możliwym terminie realizacji. Jednakże ze względu na istotę zagadnienia, ponownie zainteresujemy sprawą PKP i władze Miasta.

31. Na bazie doświadczeń miast australijskich, wniosek o wprowadzenie strefy bezpłatnej komunikacji w centrum miasta.

Dążenie do zwiększania udziału transportu zbiorowego w realizacji podróży po mieście, wymaga prowadzenia odpowiedzialnej polityki taryfowej. Decyzja o wprowadzeniu kolejnych rozwiązań taryfowych nie zależy od ZTM, wymaga to stosownych uchwał Rady m.st. Warszawy. Od kilku lat konsekwentnie prowadzone są działania służące zmniejszeniu obciążeń kosztowych dla pasażerów przy korzystaniu z WTP. Wprowadzenie ulg w postaci Karty Warszawiaka i Młodego Warszawiaka, wprowadzenie bezpłatnej komunikacji dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjów, wdrożenie oferty Warszawa+ z trzema różnymi progami dofinansowania przez gminy to tylko przykłady takich działań z ostatnich kilku lat. Postulat zgłoszony podczas otwartego posiedzenia Rady WTP wpisuje się w prowadzoną przez Miasto politykę i będzie brany pod uwagę w dalszych pracach nad rozwiązaniami taryfowymi.

32. Poprawa szybkości i precyzji przekazywanej informacji w taborze i na przystankach w sytuacjach awaryjnych.

Mając na uwadze duży problem jaki stanowią sytuacje awaryjne i losowe oraz atmosferę chaosu jaką może taka sytuacja wywołać, należy przewidzieć szereg scenariuszy przewidujących wystąpienie konkretnego przypadku. Obecnie opracowywane są scenariusze informowania pasażerów w przypadku awarii w kursowaniu metra. W ramach takiego scenariusza przewidziany będzie zakres i forma informacji pasażerskiej oraz zastosowane zostaną przygotowane wcześniej schematy lokalizacji przystanków zastępczych oraz drogi dojścia do tych przystanków. Trwają również prace nad powstaniem specjalnej aplikacji na smartfony zapewniającej bieżącą informację o zakłóceniach w komunikacji miejskiej oraz wykorzystania do tego celu monitorów znajdujących się w autobusach i tramwajach.

33. Uruchomienie linii z pętli Gocławek Wsch. przez most Siekierkowski na Mokotów lub wydłużenie 168 do tej pętli.

Przeprowadzona przez ZTM analiza wskazuje na zasadność wycofania linii 168 z krańca WITOLIN i skierowania jej prosto do krańca PKP OLSZYŃKA GROCHOWSKA. Ze względu jednak m.in. na całkowicie już wykorzystaną przepustowość krańca PKP OLSZYŃKA GROCHOWSKA wprowadzenie tej zmiany wymaga jednoczesnego wdrożenia innych zmian. Nie ma natomiast uzasadnienia dla kierowania dodatkowej linii do krańca GOCLÁWEK WSCHODNI, który obecnie obsługują dwie linie (188 i 202) dysponujące w tym rejonie znaczną rezerwą podaży miejsc. Ponadto na krańcu GOCLÁWEK WSCHODNI nie ma już miejsca dla trzeciej linii.

34. Światło z reklam w nowych wiatkach powoduje dość często oślepienie kierowców autobusów.

Generalnie w opinii większości pasażerów jak i kierowców większym problemem jest w nocy brak dostatecznego oświetlenia przystanków, stąd sukcesywna wymiana i modernizacja ulicznego oświetlenia. Światło emitowane przez wiaty przystankowe jest odbierane w związku z tym pozytywnie jako poprawiające poziom bezpieczeństwa na przystankach i ułatwiające zorientowanie się w terenie oraz odczytanie informacji pasażerskiej. Oczywiście nie wykluczamy, że na niektórych przystankach

obecny poziom oświetlenia może powodować pewne problemy dla kierowców autobusów. Ponieważ powoli wchodzimy w okres coraz dłuższych jesiennych wieczorów, służby nadzoru ruchu zwrócić szczególną uwagę również na ten aspekt bezpieczeństwa ruchu.

35. Zbyt duże natężenie ruchu autobusów na pętli przy Dw. Centralnym uniemożliwia prawidłową obsługę pasażerów (brak możliwości podjazdu pod peron).

Zdajemy sobie sprawę, że natężenie ruchu autobusów na tej pętli jest bardzo duże. Nie ma jednak obecnie infrastruktury umożliwiającej przeniesienie krańców części linii w inne miejsca zlokalizowane w bezpośredniej bliskości Dworca Centralnego (a tylko takie rozwiązanie byłoby akceptowalne ze względów funkcjonalnych). Przewidujemy, że wraz z oddawaniem do użytku kolejnych odcinków II linii metra oraz nowych tras tramwajowych (Wilanów, Gocław) liczba połączeń autobusowych do Dw. Centralnego będzie się zmniejszać, gdyż będą one zastępowane połączeniami szynowymi. Tak się już dzieło, kiedy część połączeń autobusowych zastąpiła I linia metra.

36. Zamontować w taborze uchwyty na torby lub platformy do stawiania toreb.

W pojazdach komunikacji miejskiej (jak np. autobus czy tramwaj) nie stosuje się uchwytów na torby, bądź platform do stawiania toreb. Montaż tych elementów nie znajduje uzasadnienia, gdyż w pojazdach komunikacji miejskiej występuje bardzo duża rotacja pasażerów (w przeciwieństwie do np. pojazdów komunikacji dalekobieżnej). Warto podkreślić, że pomiędzy przystankami występują stosunkowo dość małe odległości, w związku z powyższym uchwyty lub platformy na torby mogą wydłużać czas wymiany pasażerskiej. Ponadto dodatkowe uchwyty mogą także stwarzać niebezpieczeństwo w sytuacji np. nagłego hamowania. W pojazdach, gdzie są takie możliwości, producenci wygospodarowują specjalne miejsce na postawienie większego bagażu, torby czy walizki. W trakcie uzgadniania aranżacji wnętrza nowych pojazdów, będziemy starać się zapewniać takie miejsca.

37. Przekazywać za pośrednictwem monitorów w taborze informacje o zmianach nagłych w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej.

Obecnie do przekazywania informacji o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej wykorzystywane są jedynie monitory w pociągach metra. Są to informacje dotyczące funkcjonowania metra oraz jego otoczenia. Jednak ze względów technicznych możliwe jest jedynie w przypadku zmian zaplanowanych, a nie nagłych i awaryjnych. W przypadku monitorów w autobusach i tramwajach trwają prace, które mają na celu wyeliminowanie przeszkód natury techniczno – organizacyjnej. Równolegle prowadzone są prace nad powstaniem specjalnej aplikacji na smartfony zapewniającej bieżącą informację o zakłóceniach w komunikacji miejskiej.

38. Organizowanie otwartych spotkań dot. problemów komunikacji miejskiej z udziałem mieszkańców w dzielnicach Warszawy

Organizowanie otwartych spotkań z mieszkańcami z pewnością odpowiada na zgłaszane potrzeby bezpośredniego kontaktu z osobami odpowiedzialnymi za kształtowanie układu komunikacyjnego i funkcjonowanie pozostałych aspektów transportu zbiorowego w naszym mieście oraz tworzy dodatkowy kanał komunikacji między mieszkańcami, a urzędnikami.

Niemniej, już obecnie mieszkańcy mają liczne możliwości bezpośredniego kontaktu z urzędnikami odpowiedzialnymi za organizację transportu zbiorowego w Warszawie:

- stawiamy się na zaproszenie Rad Dzielnic i Rad Osiedli, które organizują spotkania w interesujących dla siebie tematach (np. 17 września takie spotkanie było zorganizowane na Służewcu z inicjatywą tamtejszej RO),
- co tydzień każdego chętnego przyjmuje Dyrekcja ZTM,
- ZTM zaprasza mieszkańców do partycypacji poprzez uczestnictwo w Radzie WTP i Forum Pasażerów,
- problemy z komunikacją miejską można zgłaszać do nas przez radnych (interpelacje/zapytania),
- część pomysłów racjonalizatorskich można zgłaszać do realizacji poprzez budżet partycypacyjny,
- można też kontaktować się z nami tradycyjnymi kanałami, czyli przez e-mail, social-media, listownie i telefonicznie.

Obecnie analizujemy formułę takich dodatkowych otwartych spotkań z mieszkańcami Warszawy w sprawie Warszawskiego Transportu Publicznego, a już dziś zapraszamy na kolejne spotkanie w ramach otwartych spotkań rady WTP w dniu 12 grudnia br. w Centrum Kreatywności Targowa.

Informacja na temat zagadnień dosłanych mailowo po spotkaniu.

39. Pomysł większych lub ogólnie odszkodowań dla SKM Warszawa z tytułu opóźnień, powodowanych przez inne spółki kolejowe. Odszkodowania przeznaczone byłyby na pokrycie strat dla SKM oraz na odszkodowania dla pasażerów

Jeżeli chodzi o odszkodowania to Zgodnie z art. 3a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz.U. z 2015 r. poz. 1297 ze zm.), przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007, str. 14) nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób - z wyjątkiem art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia. Wymienione artykuły spełniamy (w tym zwrot kosztów biletu w przypadku opóźnienia pociągu). – na naszej stronie w zakładce przepisy i regulaminy jest informacja jak taki zwrot uzyskać.

40. Pomysł większego rozwoju komunikacji autobusowej w gminach 2 strefy wraz z komunikacją lokalną.

Tu wszystko rozbija się o finanse gmin i zainteresowanie samorządów, ZTM w obecnych umocowaniach prawnych nie może samodzielnie organizować komunikacji gminnej, ponieważ jest to zadanie własne samorządu gminnego. W chwili obecnej nowe połączenia autobusowe są uruchamiane na podstawie konkretnych wniosków poszczególnych Gmin, przy ich współuczestnictwie w finansowaniu takich przewozów.

41. Zastąpienie nazw w podziemiach w centrum- zamiast np. autobusy na Żoliborz dać np. do tramwaju linii 4.

Propozycja jest niezgodna z rozwiązaniami przyjętymi dla przejść podziemnych w Warszawie, zgodnie z którymi na tablicach informacyjnych kierujących na przystanki stosowane są kierunki kursowania linii (które są stałe), a nie numery poszczególnych linii (które mogą ulegać zmianie), takie rozwiązanie jest też korzystniejsze dla osób nie znających układu linii, a jedynie kierunek swojej podróży.

42. Lepsza jakość przystanków dla linii 702 w Al. Nadwiślańskiej

To jest zadanie lokalnego samorządu, ponieważ za nawierzchnię i wyposażenie w wiaty przystanków na terenie poza Warszawą odpowiadają poszczególne samorzady gminne. Poprawa mogłaby być wówczas zrealizowana jeśli UM Józefów porozumiałby się z zarządcą drogi – MZDW. Z tego co wiemy, jest już projekt przebudowy tego ciągu. Nie znamy natomiast terminu realizacji.

43. Proszę o modernizację biletomatów w składach kursujących na linii S2. W każdym składzie są 3 automaty, tylko jeden przyjmuje płatności kartami, a awaryjność tych urządzeń jest nie do przyjęcia - bardzo często działa tylko jedno urządzenie, dotarcie do niego w godzinach szczytu jest uciążliwe, a proces drukowania biletu jest okropnie długi.

ZTM wraz z operatorami sukcesywnie rozwija i udoskonala sieć sprzedaży biletów. W okresie wakacyjnym rozpoczęto wymianę biletomatów pojazdowych we wszystkich pociągach SKM.

Obserwując zachodzące zmiany w płatnościach na rynku polskim, warszawski transport publiczny sukcesywnie wprowadza do pojazdów komunikacji miejskiej biletomaty umożliwiające dokonanie płatności za pomocą karty zbliżeniowej. Tak też się dzieje w przypadku SKM, a kolejnym krokiem będzie uzupełnienie i wymiana biletomatów w tramwajach.

44. Postępuje budowa południowej obwodnicy Warszawy. To jeszcze odległa perspektywa, ale proszę zwrócić uwagę, że mieszkańcy wschodnich dzielnic (Rembertów, Wesola) i miejscowości położonych na wschód od Warszawy, a dojeżdżających do Warszawy pociągami nie mają obecnie wygodnego sposobu dotarcia do południowych dzielnic. Mieszkam w okolicach Sulejówka, pracuję na Sadybie - jedynym racjonalnym wyjściem dla mnie jest przejazd do Centrum i autobus z centrum na Sadybę. Takie rozwiązanie jest po pierwsze bardzo czasochłonne, po drugie niepotrzebnie zwiększa potoki do Centrum. Mam nadzieję, że po otwarciu obwodnicy pojawią się dobrze skomunikowane z koleją linie obwodowe, które rozwiążą ten problem.

ZTM na bieżąco obserwuje, analizuje i w przypadku zasadności wprowadza zmiany w układzie komunikacyjnym w oparciu o rozwój infrastruktury drogowej w mieście i aglomeracji. Nie inaczej będzie w przypadku rozbudowy Południowej Obwodnicy Warszawy.

45. Proszę o przyjrzenie się sytuacji na linii 162 kursującej przez Powiśle. Linia ta kursuje zupełnie niezależnie od rozkładu, co nie jest problemem w godzinach szczytu, kiedy kursuje bardzo często. Natomiast poza godzinami szczytu kursuje co 15 minut i tu nietrzymanie rozkładu ma istotne znaczenie. Autobusy kursujące tą linią są jedynymi, które odbierają pasażerów ze stacji PKP Powiśle i w sytuacji nieregularnego kursowania często zdarza się, że pasażerowie chcący wsiąść do autobusu po prostu się nie mieszczą.

Trasa linii 162 jest dość długa i niestety w części przebiega ulicami, na których występują chwilowe lub dłuższe utrudnienia w ruchu. Występujące stałe spowolnienia w ruchu staramy się sukcesywnie uwzględniać w rozkładzie jazdy, natomiast tych losowych nie mamy niestety możliwości na bieżąco skorygować. W okresie jesiennym przeprowadzimy odpowiednie pomiary i obserwacje występujących utrudnień i na tej podstawie podjęte zostaną decyzje w zakresie ewentualnej korekty rozkładu jazdy linii 162.

46. Zwiększenie częstotliwości autobusów 521 poza szczytem do 15 min i/lub dodatkowe autobusy na przystankach PKP Wawer i Solidna.

47. Korekta trasy 521: Wiatraczna- Józefów/Otwock. Jakie są plany ZTM dla rejonu Aleksandrowa - pozostaje 115 i 142, czy może telebus?

48. Linia 115 - czy pozostaje trasa jak dotychczas, czy może będzie podzielona na 2 części (115 Aleksandrów-PKP Goćławek, 215 PKP Goćławek- PKP Mokry Ług)

49. Czy są już jakieś nowe koncepcje układu komunikacyjnego w Wawrze po zakończeniu modernizacji D29-7 na odcinku otwockim?

W odniesieniu do powyższych zapytań dotyczących obsługi dzielnicy Wawer, poniżej treść naszego pisma do Urzędu Dzielnicy Wawer, zawierającego przygotowany przez nas projekt zmian w układzie linii autobusowych na terenie tej dzielnicy. Korekty obecnego układu komunikacyjnego wprowadzamy we współpracy z władzami Dzielnicy, które stanowią reprezentację mieszkańców Dzielnicy.

„W związku z wnioskami dotyczącymi potrzeby zmian w układzie komunikacyjnym dzielnicy Wawer przesyłanymi do ZTM przez Burmistrza Dzielnicy, formułowanych na posiedzeniach Komisji Inwestycyjnej Rady Dzielnicy Wawer w których uczestniczyli przedstawiciele ZTM oraz trafiającymi do ZTM bezpośrednio od mieszkańców, Zarząd Transportu Miejskiego przygotował projekt kompleksowych zmian w układzie komunikacyjnym Dzielnicy, prowadzący do poprawy oferty transportu zbiorowego w większości korytarzy, którymi porusza się komunikacja autobusowa i realizujący szereg postulatów zgłaszanych pod adresem ZTM.

Szczegółowy zakres proponowanych zmian przekazujemy jako załącznik do niniejszego pisma. Informujemy, że całość zmian wymaga zaangażowania do obsługi Dzielnicy kilkudziesięciu sztuk dodatkowych autobusów, co powoduje, że wdrożenie projektu jest planowane w formie etapowej, w perspektywie wieloletniej, w ramach dostępności środków na jego realizację. Nadmieniamy, że projekt zakłada wykorzystanie planowanej infrastruktury drogowej, która ma powstać na terenie Wawra w najbliższych latach, tj. m.in. tuneli pod torami kolejowymi w Radości i Falenicy wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz fragmentów trasy Południowej Obwodnicy Warszawy.

Zwracamy uwagę, że część propozycji ZTM wymaga przygotowania przez Urząd Dzielnicy infrastruktury dla komunikacji miejskiej. Wobec powyższego zwracamy się z uprzejmą prośbą o rozpoczęcie działań mających na celu dostosowanie części układu drogowego będącego w zarządzie Urzędu Dzielnicy dla potrzeb komunikacji zbiorowej. Deklarujemy gotowość do ścisłej współpracy w zakresie uzgodnienia szczegółowego zakresu niezbędnych zmian.

Zwracamy się do Państwa, jako reprezentantów interesów mieszkańców dzielnicy, z prośbą o akceptację założonego programu rozwoju komunikacji zbiorowej na terenie Wawra.”

Załącznik do pisma znak: ZTM-PPO-4.662.22.2017.AMU

Warszawa, 27.09.2017

Projekt zmian w układzie komunikacyjnym dzielnicy Wawer

115:

skrócenie trasy do odcinka ALEKSANDRÓW – PKP GOĆŁAWEK, zastąpienie północnego odcinka trasy przez linię 215. Wprowadzenie komunikacji autobusowej na ul. Potockich – poprawa dostępności do komunikacji autobusowej oraz zapewnienie obukierunkowego połączenia zabudowy wysokiej os. Marysin Wawerski z przychodnią na ul. Strusia. W przypadku wybudowania krańca ALEKSANDRÓW w nowej lokalizacji (w głębi ul. Podkowy) możliwość wydłużenia trasy.

ALEKSANDRÓW – Podkowy – Żłotej Jesieni – Techniczna – Petunii – Walcownicza – Narcyzowa – Ochocza – Bystrzycka – Walcownicza – Patriotów – Żegańska – Pożaryskiego – Kajki – **Czecha** (powrót: **Skrzyneckiego** – **Kaczeńca** – **Wydawnicza** – **Sejmikowa**) – **Potockich** – Korkowa – **PKP GOĆŁAWEK**

Wdrożenie powyższej trasy wymaga dostosowania przez Urząd Dzielnicy Wawer ul. Potockich oraz układu drogowego w rejonie przystanku kolejowego Warszawa Goćławek do kursowania komunikacji autobusowej.

Częstotliwość: 30/30/30

119:

uproszczenie trasy w północnej części dzielnicy Wawer (skierowanie „na wprost” ciągiem ul. Lucerny – ul. Kadetów). Zastąpienie na ul. Trakt Lubelski przez nowe linie 229 i 242, na ul. Bronowskiej przez linie 147 z poprawioną częstotliwością). Trasa w lewobrzeżnej Warszawie bez zmian. Poprawa częstotliwości kursowania w godzinach szczytów.

WIŚNIOWA GÓRA – al. Dzieci Polskich – Żegańska – tunel pod torami kolejowymi – Mrówcza – Lucerny – **Kadetów** – Wał Miedzeszyński – most Siekierkowski – al. Becka – al. Witosa – Beethovena – Bobrowiecka – Chełmska – Belwederska – Spacerowa – Goworka – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości – Batorego – Boboli – Rakowiecka - RAKOWIECKA-SANKTUARIUM (powrót: Rakowiecka)

Częstotliwość: **15**/30/30

142:

Wycofanie ze wschodniej części os. Falenica (zastąpienie przez linię 213 z poprawioną częstotliwością kursowania), skierowanie do pętli FALENICA. Na odcinku WIATRACZNA – OŚRODEK SZKOLENIOWY linia wspomagana przez linię 242 (wspólna częstotliwość kursowania: 15' w całym okresie kursowania).

FALENICA – **Byśławska** – Patriotów – Przewodowa – Wał Miedzeszyński – Trakt Lubelski – Floriana – Błękitna – Widoczna – Płowiecka (powrót: Płowiecka – Trakt Lubelski) – Grochowska - WIATRACZNA

Częstotliwość: 30/30/30

146:

Wydłużenie trasy do stacji kolejowej Warszawa Falenica. Zwiększenie częstotliwości na najbardziej obciążonym odcinku trasy (SKKALNICOWA – DW. WSCHODNI) do 10', dzięki zastosowaniu kursów skróconych.

PKP FALENICA (powrót: **Walcownicza – Bystrzycka – Podkowy – Patriotów – Patriotów – Frenkla – Bystrzycka – Walcownicza – tunel pod torami kolejowymi** - Bysławska – Wał Miedzeszyński – Wersalska – Paryska – Francuska – al. Zieleniecka – Zamoyskiego – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA))

Wdrożenie powyżej zmiany możliwe wyłącznie w przypadku wybudowania miejsca do krańcowania linii 146 w ramach budowy tunelu drogowego pod torami kolejowymi w rejonie przystanku kolejowego Warszawa Falenica.

Częstotliwość: 20/30/30

oraz kursy skrócone:

SKALNICOWA – Skalnicowa – Wał Miedzeszyński – Wersalska – Paryska – Francuska – al. Zieleniecka – Zamoyskiego – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)

Częstotliwość: **20/30/30**

Częstotliwość na wspólnym odcinku: **10/15/15**

147:

Poprawa częstotliwości kursowania na całej trasie. Po wybudowaniu pętli w os. Stara Miłosna ujednolicenie trasy w całym zakresie kursowania.

STARA MIŁOSNA – Jana Pawła II – Graniczna – Borkowska – al. Dzieci Polskich – Żegańska – tunel – Zwoleńska – Trakt Lubelski – Bronowska – Wał Miedzeszyński – Fieldorfa – Bora-Komorowskiego – Egipska – Saska – al. Waszyngtona – al. Zieleniecka – Zamoyskiego – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)

Częstotliwość: **10/15/15**

161:

Wycofanie z ul. Izbickiej (po zwiększeniu częstotliwości kursowania 213 oraz uruchomieniu linii 242), skrócenie do węzła PKP RADOŚĆ:

PKP RADOŚĆ – Panny Wodnej – Zasadowa – Przewodowa – Patriotów – Bysławska – Poezji - Olecka – OLECKA (powrót: Olecka – Włókiennicza – Michalinki – Patriotów)

Wdrożenie powyżej zmiany możliwe wyłącznie w przypadku wybudowania miejsca do krańcowania linii 146 w ramach budowy tunelu drogowego pod torami kolejowymi w rejonie przystanku kolejowego Warszawa Radość.

Częstotliwość: 30/30/30

213:

Zwiększenie częstotliwości kursowania w godzinach szczytu. Skierowanie na os. Goćław krótszą trasą, tj. przez ul. Łasaka.

BŁOTA – Wał Miedzeszyński – Bysławska – tunel pod torami kolejowymi – Walcownicza – Bystrzycka – Ochocza – Narcyzowa – Walcownicza – Petunii – Techniczna – Zagórzańska – Izbička – Panny Wodny – Mrówcza – Lucerny – Kadetów – **Łasaka** – **Bora-Komorowskiego** - **GOĆŁAW** (powrót: Bora-Komorowskiego – Fieldorfa – Jugosłowiańska)

Częstotliwość: **15/30/30**

215:

Nowa linia, zastępująca linię 115 na północnym odcinku trasy:

PKP MOKRY ŁUG – al. Sztandarów – al. Chruściela – Marsa – Iłskiego – al. Komandosów – Grzybowa – Szosowa – Wspólna – Korkowa – PKP GOĆŁAWEK

Wdrożenie powyższej trasy wymaga dostosowania przez Urząd Dzielnicy Wawer układu drogowego w rejonie przystanku kolejowego Warszawa Goćławek do kursowania komunikacji autobusowej.

Częstotliwość: **30/30/30**

229:

Nowa linia zastępująca linię 219 w obsłudze ul. Borków i ul. Juhasów oraz zapewniająca dojazd z zachodniej części dzielnicy Wawer do przychodni zlokalizowanej przy ul. Strusia (w zamian

za linię 305). Linia dodatkowo zapewnia dojazd z ul. Borków (w tym z os. Borków) do Szkoły Podstawowej nr 109.

PKP MIĘDZYLESIE – Zwoleńska – Mrówcza – Juhasów – Borków – Trakt Lubelski – Płowiecka – Sejmikowa – Wydawnicza – Kaczeńca – Skrzyneckiego – STRUSIA (powrót: Skrzyneckiego – Potockich – Czecha – Widoczna – Błękitna – Floriana – Trakt Lubelski)

Częstotliwość: **30/30/30**

242:

Nowa linia zapewniająca komunikację na ul. Izbińskiej (wraz z 213) oraz Skalnicowej (w zamian za 219) oraz stanowiąca podstawowa oferta (wraz z linią 142) na ul. Trakt Lubelski (wspólnie co 15').

IZBICKA-CMENTARZ – Izbińska (podjazdy do krańca ZBÓJNA GÓRA) – Panny Wodnej – Skalnicowa – Trakt Lubelski – Floriana – Błękitna – Widoczna – Płowiecka (powrót: Płowiecka – Trakt Lubelski) – Grochowska – WIATRACZNA

Linia skierowana do krańca IZBICKA-CMENTARZ w nowej lokalizacji (wybudowanego w ramach budowy POW) – po wschodniej stronie cmentarza.

Częstotliwość: **30/30/30**

319:

Nowa linia zapewniająca połączenie Wawra oraz linii kolejowej nr 7 (przystanek Warszawa Miedzeszyn)

z Ursynowem (linia metra M1) i Wilanowem. Dodatkowo linia wspomagać ma linię 142 w obsłudze ul. Przewodowej.

MIĘDZYLESIE – al. Dzieci Polskich – Żegańska – tunel pod torami – Zwoleńska – Patriotów – Przewodowa – Wał Miedzeszyński – POW - - Przyczółkowa – Branickiego – Rosoła – Indiry Gandhi – Dereniowa – Płaskowickiej – NATOLIN PŁN.

Częstotliwość: **15/ - / -**

Linie autobusowe: **125, 402, 411, 502, 520, 521, 525, 702, 704, 720, 722, 730** oraz linie nocne pozostają bez zmian.

Przedstawiony powyżej projekt nie jest oczywiście ostateczny. Uzyskał wprawdzie ogólną akceptację władz Dzielnicy Wawer, ale ponieważ jego realizacja jest rozłożona na kilka najbliższych lat, nie wykluczamy różnych modyfikacji wynikających ze zmieniających się potrzeb naszych pasażerów.