



Rada Warszawskiego  
Transportu Publicznego

## Ekologia, promocja i edukacja w WTP

Rekomendacje

24.04.2020 r.

Transport publiczny ma istotne znaczenie dla ograniczenia negatywnego wpływu miasta na środowisko w tym przede wszystkim na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Przyczynia się do zmniejszenia korzystania z transportu indywidualnego, a także uwalnia przestrzeń dla terenów zieleni. Ważnym jest także promowanie przyjaznego dla środowiska transportu publicznego czyli nisko- albo zeroemisyjnego. W ten sposób przyczynia się to do tworzenia miasta ekologicznie odpowiedzialnego, dbającego o poprawę jakości życia mieszkańców i przyjezdnych.

Miasta borykają się z rosnącą indywidualną motoryzacją przyczyniającą się do pogorszenia jakości życia w mieście oraz powodującą szybszą degradację infrastruktury drogowej, a w konsekwencji do znacznego obciążenia budżetu miasta. Dlatego bardzo istotnym jest promocja transportu publicznego tak aby z niego korzystała jak największa liczba mieszkańców i przyjezdnych. Przyczyni się to do: zmniejszenia zużycia paliwa, ograniczy emisję zanieczyszczeń i zmniejszy natężenie hałasu, ograniczy wielkość powierzchni utwardzonych na korzyść zieleni. Łącznie prowadzi to do tworzenia miasta o zrównoważonej mobilności.

Transport publiczny służy pasażerom i dlatego ich głos jest niezmiernie ważny. Zgłaszane wnioski, postulaty czy uwagi powinny być rzetelnie i sprawnie rozpatrywane, a cała procedura przejrzysta. Służy to z jednej strony poprawie sprawności i użyteczności funkcjonowania transportu publicznego a z drugiej buduje właściwe relacje, zaufanie pomiędzy ZTM a użytkownikami.

## 7.1 Przygotowanie się i uczestniczenie w adaptacji miasta Warszawa do zmiany klimatu.

### REKOMENDACJA

**Opracowanie programu operacyjnego służącego adaptacji transportu publicznego, w tym infrastruktury i pojazdów do zachodzącej, coraz bardziej nasilającej się, zmiany klimatu.**

### Uzasadnienie

W nawiązaniu do Strategii adaptacji do zmiany klimatu dla m.st. Warszawy do roku 2030 z perspektywą do roku 2050 przyjętej przez Radę Miasta w dn. 4 lipca 2019 r. należałoby przygotować program operacyjny służący adaptacji transportu publicznego, w tym infrastruktury i pojazdów do nadchodzącej zmiany klimatu.

Zgodnie z przeprowadzonymi studiami, należy w okresie do końca XXI w. liczyć się w Warszawie z następującymi zjawiskami:

- ♦ Wzrostem temperatury powietrza, a tym samym liczby i intensywności dni upalnych.
- ♦ Zwiększeniem częstotliwości i intensywności opadów powodujących lokalne podtopienia.
- ♦ Wzrostem intensywności i skali występowania powodzi lub suszy.
- ♦ Wzrostem intensywności burz oraz silnego wiatru.

Program jak i jego wdrożenie powinny wziąć pod uwagę przede wszystkim:

- ♦ Zapewnienie komfortu termicznego pasażerów oczekujących na środki transportu komunikacji publicznej, jak np. zielone przystanki, zacienienia, enklawy chłodu. Mogą one być także wykorzystywane nie tylko przez pasażerów, ale także przez osoby przebywające na ulicach w trakcie tropikalnych upałów.
- ♦ Opracowanie alternatywnych rozwiązań i procedur, które powinny być zastosowane w przypadku wystąpienia powodzi (np. czasowe wyłączenia mostów, konieczność ewakuacji szczególnie zagrożonych części miasta), podtopień, przerw w dostawach prądu czy też zerwania trakcji lub blokady przejazdu przez połamane drzewa.

## 7.2 Wykorzystanie miastotwórczej roli transportu publicznego.

### REKOMENDACJA

**Uwzględnianie w analizach dotyczących rozwoju systemu transportowego, korzyści z miastotwórczej roli nowych inwestycji w zbiorowym transporcie publicznym .**

#### Uzasadnienie

Korzyści z funkcji miastotwórczej, np. nowych linii metra, tramwaju, nowych połączeń kolejowych, buspasów, powinny zostać skwantyfikowane i należy je uwzględnić w analizach związanych z oceną zasadności realizacji inwestycji w transport publiczny.

System WTP ulega stałej rozbudowie i usprawnieniu, jednak wiele koncepcji rozbudowy tego systemu powstało bez uwzględnienia korzyści związanych z funkcją miastotwórczą systemu transportu publicznego lub poszczególnych jego elementów. Szczególnym, silnie miastotwórczym elementem systemu WTP są linie metra (lub generalnie transportu szynowego), które w śródmieściu stymulują koncentrację funkcji komercyjnych lub mieszkaniowych, a na terenach peryferyjnych korzystnie zwiększają gęstość i koncentrację zabudowy mieszkaniowej. Należy również brać pod uwagę budowę wydzielonych pasów ruchu dla autobusów, zwłaszcza dla linii podmiejskich. Wymuszanie koncentracji i mieszania się funkcji jest szczególnie cenną właściwością nowych połączeń komunikacji publicznej w sytuacji, w której system planowania przestrzennego w Polsce w praktyce uniemożliwia administracyjne sterowanie tego typu procesami.

Dlatego Rada WTP wyraża opinię, iż inwestycje transportu publicznego powinny być planowane nie tylko w obrębie istniejącej tkanki zabudowy miejskiej, ale powinny wybiegać na tereny dotychczas niezagospodarowane, dla których przewidziany jest rozwój zabudowy. Korzyści z realizacji tego typu połączeń, związane m.in. z przeniesieniem rozwoju z terenów peryferyjnych poza miastem (oddalone od zwartej zabudowy miejskiej), na tereny podmiejskie sąsiadujące ze zwartą zabudową miejską (kontynuacji zabudowy), zwiększeniem gęstości zabudowy (co przynosi m.in. niższe koszty realizacji infrastruktury sieciowej), powinny zostać skwantyfikowane dla każdej inwestycji. ZTM lub współpracujące z nim podmioty w systemie WTP powinny wymagać uwzględniania tego typu korzyści i kosztów w analizach dotyczących nowych połączeń w systemie WTP.

## 7.3 Wzmocnienie integracji transportu publicznego na terenie województwa mazowieckiego

### REKOMENDACJA

Rekomenduje się stworzenie zintegrowanej oferty dla korzystania z transportu publicznego w ramach województwa mazowieckiego, w tym:

- określenie zasad, na podstawie których pasażerowie: ZTM, zewnętrznych Organizatorów oraz Przewoźników mogliby korzystać ze zniżek w ramach usług transportowych oferowanych przez w/w podmioty,
- określenie zasad współpracy i rozliczeń pomiędzy w/w podmiotami,
- integracja systemów biletowych.

### Uzasadnienie

Integracja ZTM z innymi organizatorami i przewoźnikami na terenie województwa mazowieckiego przyczyni się do: większej efektywności kosztowej, wspólnego występowania do zewnętrznych źródeł finansowania, integracji systemów zakupów biletów, bardziej efektywnego wykorzystania potencjału linii komunikacyjnych, synchronizowania rozkładów jazdy tak, aby zapewnić wysoką funkcjonalność transportu publicznego. Przyczyni się to do zmniejszenia zainteresowania wykorzystywaniem samochodu osobowego w podróżach do Warszawy.

## 7.4 Preferencje dla zeroemisyjnych środków transportu w wykorzystaniu infrastruktury

### REKOMENDACJA

**Należy lepiej wykorzystywać istniejącą infrastrukturę do zwiększania udziału zeroemisyjnych środków transportu publicznego w przewozach oraz ruchu drogowym w mieście.**

#### Uzasadnienie

Efektywność promowania ekologicznych środków transportu, zależy od zapewnienia ich konkurencyjności w stosunku do samochodów. Można to osiągnąć działając bardziej aktywnie i innowacyjnie na rzecz lepszego wykorzystania istniejącej w mieście i aglomeracji infrastruktury transportu, w tym z wykorzystaniem środków z funduszy zewnętrznych na projekty pilotażowe. Dotyczy to m.in.:

- większego niż dotychczas uprzywilejowania autobusów (jezdnie tylko dla autobusów, pasy i kontrapasy dla autobusów), do czego pretekstem może być już nie tylko natężenie ruchu autobusów, ale także rodzaj ich napędu, np. przeważający na wybranych ulicach napęd elektryczny autobusów,
- na ulicach o mniejszym natężeniu pojazdów komunikacji miejskiej i podmiejskiej, aby uzasadniało to tworzenie pasów wyłącznie dla autobusów, należy przeanalizować i przetestować w formie pilotażowej możliwość tworzenia wydzielonych pasów do ruchu wspólnego transportu publicznego z pojazdami zaopatrzenia (do 3,5 t) zmierzającymi do sklepów zlokalizowanych w Warszawie,
- linie kolejowe zlokalizowane w mieście i aglomeracji, a nie wykorzystywane dotychczas w ruchu pasażerskim lub proponowane nowe trasy ruchu kolejowego po wykorzystywanych już liniach należy ocenić pod kątem przydatności do ruchu pasażerskiego z uwzględnieniem nie tylko ich aktualnego potencjału przewozowego, ale także miastotwórczego.,

Należy przy tym nie zapominać o dotychczasowych formach uprzywilejowania transportu publicznego, tj.

- uprzywilejowania autobusów na skrzyżowaniach bez i z sygnalizacją świetlną,
- zwiększenia długości wspólnych torowisk tramwajowo-autobusowych i liczby wspólnych przystanków tramwajowo-autobusowych,
- zwiększenia podaży miejsc np. poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania, lub pojemności taboru, także poza godzinami szczytu, tam gdzie odpowiada to zapotrzebowaniu,
- ułatwień w podwożeniu do stacji i przystanków (rozwój systemu K+R, także z wykorzystaniem pętli autobusowych),
- wykorzystywania parkingów przy dużych obiektach handlowych na P+R.

Zarząd Transportu Miejskiego powinien stymulować podejmowanie tego typu działań i ich realizację.

## 7.5 Pozyskanie nowych pasażerów WTP.

### REKOMENDACJA

**Niezbędna jest zmiana zwyczajów tych mieszkańców Warszawy, którzy obecnie poruszają się samochodami indywidualnymi, aby preferowali transport publiczny.**

### Uzasadnienie

Istotne jest dążenie do tego, aby mieszkańcy Warszawy zmieniali swoje nawyki i zamiast poruszać się własnymi samochodami przesiadali się coraz częściej do transportu publicznego. Badania z zakresu psychologii stwierdzają prawidłowość, że człowiek znacznie łatwiej zmienia swoje zachowanie pod wpływem nagród niż wskutek kar. Ponadto stosowanie kar jest bardzo kosztowne. Kara, aby była skuteczna, musi być nieuchronna. W tym celu należy zbudować system wykrywania zachowań niepożądanych, a następnie system egzekwowania kar. Bezkarność jest wysoce demoralizująca. Do tego system kar często staje się dopingiem do poszukiwania sposobów obchodzenia zakazów.

Dlatego o wiele skuteczniejsze jest stosowanie sposobów motywujących ludzi do zachowań pożądanых. Jako Rada WTP nie podajemy w tej chwili konkretnych sposobów oddziaływania na mieszkańców. Naszym zdaniem powinny to być przede wszystkim takie sposoby, żeby osobom korzystającym z samochodów opłacało się częściej korzystać z komunikacji miejskiej niż z samochodu. Pod określeniem opłacalności rozumiemy zarówno korzyść finansową, jak i oszczędność czasu, a nawet wygodę jazdy. Argument finansowy i czasowy są najmocniejsze.

## 7.6 Rozpatrywanie wniosków jako forma współpracy z pasażerami.

### Rekomendacja

**Rekomenduje się zwiększenie przejrzystości procesu rozpatrywania wniosków pasażerów związanych z funkcjonowaniem Warszawskiego Transportu Publicznego.**

### Uzasadnienie

Zarząd Transportu Miejskiego powinien zwiększyć przejrzystość procesu rozpatrywania wniosków pasażerów związanych ze zmianą tras i rozkładów jazdy komunikacji publicznej, a także w miarę możliwości prawnych, ujawniać treść prowadzonych analiz i korespondencji. Jawność może zostać zwiększona poprzez wykorzystanie potencjału tzw.: Forum Pasażerów lub nowej strony internetowej WTP.

Zarząd Transportu Miejskiego bywa czasami krytykowany w związku z wprowadzanymi zmianami w funkcjonowaniu linii komunikacji publicznej, a także otrzymuje liczne postulaty od mieszkańców dotyczące zmian w zakresie układu tras i przystanków oraz rozkładów jazdy. Jakkolwiek liczba zgłaszanych wniosków w ostatnich latach zmniejsza się, nadal część z nich nie może być zrealizowanych, co jest odbierane krytycznie wobec ZTM. Obecnie, wnioski zgłaszane przez pasażerów przechodzą w ZTM standaryzowaną procedurę analityczną. Procedura ta nie jest w żaden sposób znana użytkownikom WTP, a treść zgłaszanych wniosków i odpowiedzi znana jest jedynie wnioskodawcom i ZTM. Zdaniem Rady WTP w celu poprawienia relacji pomiędzy wnioskodawcami (użytkownikami WTP) a ZTM, a tym samym w celu poprawienia jakości funkcjonowania ZTM, procedury rozpatrywania wniosków dotyczących układu tras i przystanków oraz zmian rozkładów jazdy powinny być publicznie dostępne, w kanałach komunikacyjnych ZTM.

Jednocześnie ze względu na pokrywanie się niektórych wniosków co do treści lub w związku z występowaniem sprzeczności pomiędzy zgłaszanymi wnioskami, zasadne jest ujawnianie postulatów zawartych we wnioskach, a zwłaszcza treści odpowiedzi udzielanych wnioskodawcom (z uwzględnieniem przepisów RODO, czyli bez ujawniania danych wnioskodawców). Jeśli ujawnienie tych informacji będzie następowało w zrozumiałej dla odbiorców formie i z czytelnym uzasadnieniem, będzie to także sprzyjało rezygnacji ze składania kolejnych wniosków dot. tych samych spraw. Takie postępowanie nie powinno zastępować tradycyjnej korespondencji z wnioskodawcami, ale być jej niezbędnym uzupełnieniem.



**Rekomendacje wypracowane przez Radę Warszawskiego Transportu Publicznego w trakcie posiedzeń:  
13 listopada 2019 r., 21 stycznia, 25 lutego 2020 r. i internetowej konsultacji zakończonej 24 kwietnia 2020.**

**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 **Radosław Marek** – PKS Grodzisk Mazowiecki (grupa operatorów)
- 18 **Edyta Zbieć** - Urząd Miasta Kobyłka (grupa samorządowa)

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

1. **Bogdan Marcińczyk** – KMŁ Łomianki (grupa operatorów)
2. **Maciej Krogulec** – Urząd Miasta Łomianki (grupa samorządowa)
3. **Grzegorz Dziemieszczyk** – Zarząd Transportu Miejskiego (grupa samorządowa)

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