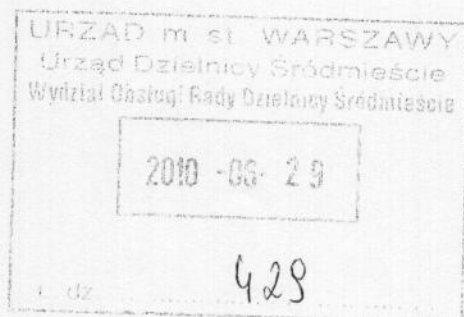




ZTM/PA2-640/6/2-10/DK
L.dz. PA/868/10

Warszawa, 2010-06-18



Pan
Jerzy Budzyn
Radny Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy
Biurowisko Rady Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy
ul. Nowogrodzka 43
00-950 Warszawa

Odpowiadając na przesłaną przez Burmistrza Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy Pańską interpelację dotyczącą komunikacji autobusowej na Muranowie w kontekście wprowadzenia na obszarze tego osiedla strefy płatnego parkowania, Zarząd Transportu Miejskiego uprzejmie informuje, że zgodnie z uchwaloną przez Radę Warszawy i obecnie obowiązującą Polityką Transportową dla Miasta Stołecznego Warszawy podstawowym środkiem komunikacji miejskiej 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 bezkolejzjennemu przebiegowi oraz bardzo dużej częstotliwości kursowania pociągów stanowi najszybszy środek komunikacji miejskiej. Również tramwaj poruszający się w przeważającej większości po torowiskach wydzielonych z ruchu drogowego pozwala przemieszczać się po mieście znacznie sprawniej, niż często utykający w korku autobus. Komunikacja autobusowa powinna natomiast pełnić funkcję uzupełniającą – zapewniać dowóz do linii transportu szynowego oraz obsługiwać rejon i ciągi komunikacyjne nie posiadające tego rodzaju transportu.

ZTM jest też zobligowany do realizacji również uchwalonej przez Radę Warszawy Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy, która w ramach zadania dotyczącego rozwoju transportu zbiorowego wymaga przeprowadzenia marszrutyzacji sieci połączeń. Celem tych działań powinno być zwiększenie częstotliwości kursowania linii komunikacyjnych, które jest możliwe do osiągnięcia tylko poprzez ograniczenie liczby istniejących linii ze szczególnym uwzględnieniem eliminacji dublujących się połączeń. Ukształtowany według takich założeń układ komunikacyjny może bowiem zapewnić w poszczególnych relacjach najsprawniejsze połączenia. Ze względu na dużą częstotliwość kursowania pojazdów czas podróży, nawet mimo konieczności dokonywania przesiadek, jest relatywnie krótki. Nadmierna natomiast liczba linii bezpośrednich, kursujących z niską częstotliwością, skutkuje długim czasem podróży spowodowanym koniecznością długiego oczekiwania na przystankach. Należy stwierdzić, że zarówno dla większości pasażerów, jak i dla organizatora komunikacji zbiorowej, priorytet stanowi optymalizacja czasu podróży. Zatem **nie liczba linii, a liczba kursów określa poziom obsługi komunikacyjnej danego rejonu.**

Osiedle Muranów posiada bardzo dobrze rozwiniętą komunikację szynową, którą tworzy przede wszystkim rozbudowana w tym obszarze sieć tramwajowa oparta na liniach przebiegających przez ul. Andersa, al. Jana Pawła II, al. Solidarności, ul. Stawki i ul. Słomińskiego. Kursujące tymi ulicami linie tramwajowe zapewniają połączenia z większością dzielnic Warszawy. Część osiedla Muranów znajduje się w strefie dojazdu do stacji metra Ratusz Arsenal i Dworzec Gdański – metro realizuje bezpośrednie połączenia ze Śródmieściem Południowym, Mokotowem, Ursynowem, Żoliborzem i Bielaniami. Można też wspomnieć o bezpośrednim połączeniu szynowym z dzielnicami Targówek i Białołęka realizowanym przez pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich odjeżdżające ze stacji Dworzec Gdański.

Zgodnie ze wspomnianymi na wstępie założeniami w osiedlu Muranów komunikacja autobusowa pełni funkcję uzupełniającą. Linie autobusowe obsługują ciąg ul. Anielewicza i ul. Nowolipki (gdzie w dużym stopniu ich rola sprowadza się do dowozu do linii metra i linii tramwajowych), a także kursują al. Solidarności, al. Jana Pawła II, ul. Andersa, ul. Stawki i ul. Słomińskiego.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania należy podkreślić, że **komunikacja autobusowa ma niewielkie znaczenie w obsłudze osiedla Muranów, gdyż jest ono podstawowo obsługiwane komunikacją szynową (głównie tramwajową).**

Odpowiadając na zawarte w interpelacji pytanie informujemy, że w czasie ostatniego roku w obszarze Muranowa nastąpiły drobne korekty w układzie linii autobusowych, które w większości przypadków były wprowadzane w dostosowaniu do zmieniających się warunków drogowych. Poniżej przedstawiamy ważniejsze z nich (wykaz nie uwzględnia zmian krótkookresowych):

- ◆ Na czas modernizacji trasy tramwajowej na Trasie W-Z i wyłączenia na niej ruchu tramwajowego od dnia 15 marca 2009 r. kursowały zastępcze linie autobusowe: Z-1 (do dnia 21 czerwca 2009 r.) i Z-2 (do dnia 16 listopada 2009 r.).
- ◆ Z powodu wyłączenia ruchu tramwajowego na wiadukcie w ciągu ulic: Andersa – Mickiewicza w dniu 9 maja 2009 r. została uruchomiona zastępcza linia autobusowa Z-3 kursująca podstawowo na trasie: PL. WILSONA – Mickiewicza – Andersa – pl. Bankowy – BIELAŃSKA. Wielokrotnie przeprowadzane pomiary wskazywały na znikome zainteresowanie pasażerów przejazdami tą linią (w wielu kursach nawet w szczycie jechał tylko kierowca). W tej sytuacji linia Z-3 w dniu 15 lutego 2010 r. została zlikwidowana (podstawowe połączenie w relacji: pl. Wilsona – Dworzec Gdański – pl. Bankowy zapewnia metro).
- ◆ Od dnia 21 czerwca 2009 r. jako czasowa, a od dnia 1 września 2009 r. jako stała została wprowadzona trasa skrócona linii 500: BRÓDNO-PODGRODZIE – RONDO „RADOSŁAWA”. Już wcześniej podstawową funkcją linii 500 stało się zapewnienie połączenia wschodniej części osiedla Bródno i ciągu ul. Św. Wincentego (gdzie nie ma komunikacji tramwajowej) z centrum miasta poprzez skomunikowanie przede wszystkim z linią metra na stacji DWORZEC GDAŃSKI. Ze względu na sukcesywnie wzrastające utrudnienia w przejeździe w al. Jana Pawła II od dłuższego już czasu znaczna część pasażerów linii 500 zainteresowanych dojazdem na tę ulicę (w tym do Dworca Centralnego i Złotych Tarasów) przesiadała się na rondzie „Radosława” do linii tramwajowych. Pomimo bowiem konieczności dokonania przesiadki przejazd z wykorzystaniem tramwaju poruszającego się po wydzielonym torowisku jest zazwyczaj krótszy od przejazdu z wykorzystaniem bezpośredniej linii autobusowej, ale utykającej w korkach. Przy tych uwarunkowaniach wykorzystanie przez pasażerów linii 500 stało się nierównomierne: wysokie napełnienie na odcinku: Bródno – Dworzec Gdański zaczęło kontrastować z niewielkim napełnieniem w al. Jana Pawła II. Jednocześnie utrzymana na całej długości al. Jana Pawła II linia 510 notuje z tego powodu znaczne opóźnienia dochodzące nawet do 60 min. W tej sytuacji dalsze utrzymywanie linii 500 do Dworca Centralnego skutkowało by wzrostem opóźnień, powodujących zwiększenie się nieregularności kursowania, a w konsekwencji – wydłużeniem czasu oczekiwania na przystankach i niezabieralnością przez pasażerów części kursów. Skrócenie przebiegu linii 500 do ronda „Radosława” pozwoliło zatem na dostosowanie trasy do rzeczywistych potoków pasażerskich oraz na utrzymanie odpowiedniej regularności kursowania.
- ◆ Od dnia 1 września 2009 r. linia 522 została przekształcona w linię 422 kursująca tylko w dni powszednie. W soboty i święta linia 522 została zastąpiona zwiększoną częstotliwością kursowania linii 520 i 131.
- ◆ Po uruchomieniu wydzielonego pasa tramwajowo-autobusowego na Trasie W-Z (na odcinku: plac Bankowy – Park Praski) nastąpił wzrost znaczenia komunikacji autobusowej na tym ciągu, która na wymienionym odcinku stała się niezależna od utrudnień w ruchu drogowym. W związku z powyższym dwukrotnie zwiększyliśmy (z 10 min. do 5 min. w szczycie) częstotliwość kursującej na trasie: CH MARKI – OS. GÓRCZEWSKA linii 190 oraz kursującej na trasie: TARGÓWEK – DW. CENTRALNY linię 160 skierowaliśmy trasą zmienioną przez al. Solidarności i al. Jana Pawła II.
- ◆ Z powodu rozpoczęcia budowy nowych wiaduktów w ciągu ulic: Andersa – Mickiewicza skutkującej znaczącym wzrostem utrudnień w przejeździe ciągiem ul. Słomińskiego od dnia 7 kwietnia

2010 r. zostały wprowadzone następujące zmiany czasowe: linia 170 została wycofana z lewo-brzeżnej części miasta i skierowana na trasę skróconą: ELSNERÓW – RONDO STARZYŃSKIEGO, linia 180 została skierowana na trasę wydłużoną: WILANÓW – CHOMICZÓWKA, a linia 527 została wycofana z mostu Gdańskiego i skierowana przez al. Solidarności na trasę: SKARBKA Z GÓR – OKOPOWA.

◆ W celu poprawy dojazdu do ogrodu zoologicznego w soboty i święta w sezonie letnim od dnia 1 maja 2010 r. została uruchomiona linia 444 kursująca na trasie: DW. CENTRALNY – ZOO przez al. Jana Pawła II i al. Solidarności.

Otrzymuje:

Pan Wojciech Bartelski
Burmistrz Dzielnicy Śródmieście m.st. Warszawy
ul. Nowogrodzka 43
00-950 Warszawa

KOORDYNATOR
Działalności Przewozowej
Zarządu Transportu Miejskiego

Andrzej Franków

Do wiadomości:

ZTM: H, NR