

***Propozycja systemowej reformy linii
przyspieszonych i ekspresowych w
Warszawie na przykładzie linii **509** i **E-1*****

Jarosław Szustek jszustek@gmail.com

KONGRES MOBILNOŚCI 2025

Kraków, 8-10 października

X SYGNALIZACJA ŚWIETLNA 2025

VII INNOWACYJNY TRAMWAJ 2025

VI BUSPASY 2025

III PARKOWANIE 2025

www.konferencjespecjalistyczne.pl

Linie przyspieszone w 2025 roku

liczba linii: **23** (w tym **5 okresowych**)

lista linii: **401, 402, 409, 411, 414, 500, 502, 503, 504, 507, 509, 511, 512, 514, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 523, 525, 527**

łączna długość linii: **349,3 km**

średnia długość linii: **15,2 km**

średnia liczba przystanków: **23,9**

średnia liczba pomijanych przystanków: **6,3**

średni procent pomijanych przystanków: **20,7%**

Kryterium **min. 30%** pomijanych przystanków spełniają **2** na **23** linii (**9%**)

największy odsetek pomijanych przystanków: linia **511** (**46,7%**)

najmniejszy odsetek pomijanych przystanków: linia **519** (**4,8%**)

Linie przyspieszone w 2009/2024/2025 - porównanie

	2009	2024	2025	2025-2024
liczba linii	27	25	23	-2
długość [km]	489,7	376,8	349,3	-27,5
śr. długość [km]	18,1	15,1	15,2	0,1
śr. przyst.	22,8	24,1	23,9	-0,2
śr. omijanych	12,7	6,2	6,3	0,1
śr. % omijanych	36,4	20,5	20,7	0,2
spełnia kryterium	81%	8%	9%	1%

Przyczyna zmian - uruchomienie trasy tramwajowej na Sielce i do Wilanowa – przejęcie potoków przez komunikację szynową

Linie ekspresowe w 2025 roku

liczba linii: **2** (w tym **2 okresowe**)

lista linii: **E-1**, **E-2**

łączna długość linii: **18 km**

średnia długość linii: **9 km**

średnia liczba przystanków: **13**

średnia liczba pomijanych przystanków: **3,5**

średni procent pomijanych przystanków: **18,2%** (**gorzej niż przyspieszone**)

Kryterium **min. 40%** pomijanych przystanków nie spełnia żadna linia (**0%**)

Kryterium **min. 30%** pomijanych przystanków (jak dla linii przyspieszonej) nie spełnia żadna linia ekspresowa (**0%**)

największy odsetek pomijanych przystanków: linia **E-2** (**27,3%**)

najmniejszy odsetek pomijanych przystanków: linia **E-1** (**9,1%**)

Linie ekspresowe w 2009/2024 - porównanie

	2009	2024	2025	2025-2024
liczba linii	6	2	2	0
długość [km]	73,2	18	18	0
śr. długość [km]	12,2	9	9	0
śr. przyst.	10,2	13	13	0
śr. omijanych	11,7	3,5	3,5	0
śr. % omijanych	56,5	18,2	18,2	0
spełnia kryterium	100%	0%	0%	0

Problem

Zgłoszenie postulatu dodania nowego przystanku jest łatwiejsze niż kiedykolwiek:

- nie trzeba listów poleconych
- e-mail,
- petycja online
- media społecznościowe
- radni, osiedla, organizacje

Broniąc *status quo* **organizator transportu** staje niejako w roli „**przeciwko pasażerom**”

- jedyny taki przypadek, nie licząc marszrutyzacji
- „to tylko 20 sekund”
- „nikt na tym nie straci”
- „mogę dojechać jedną linią, ale się nie zatrzymuje”
- „autobus przejechał pusty”
- „tam jest żłobek, urząd, sklep, etc.”

Decyzje w 2025 r. podejmowane są demokratycznie, nie – merytokratycznie.

Propozycja systemowej reformy „ostatniej szansy”

Linie przyspieszone i ekspresowe w Warszawie w ciągu ostatnich 16 lat zanikły i nie zapewniają już szybkiego przemieszczania po mieście

Celem 1 etapu reformy powinno być:

- 1. Sprawdzenie**, czy wymienione kategorie linii autobusowych mają jeszcze sens
- 2. Wskazanie optymalnych korytarzy ruchu**, w których:
 - autobus pełni nadal rolę podstawowego środka transportu
 - na końcu trasy istnieją duże źródła i cele podróży
 - na odcinku pośrednim występują „puste przestrzenie”
- 3. Ograniczenie** do minimum pretekstu do zgłaszania skarg i **postulatów o uruchomienie nowych przystanków** – cała trasa szybkiej linii powinna być pokryta linią zwykłą na analogicznej trasie

Propozycja reformy – c.d.

Kursowanie szybkiej linii powinno być podstawowo ograniczone do godzin szczytu, gdy:

- występują duże potoki pasażerskie (autobus nie będzie pusty)
- pomijanie przystanków da największe oszczędności (długie wymiany pasażerskie, ryzyko kolejek autobusów na przystankach)
- linia zwykła „osłonowa” będzie kursowała najczęściej

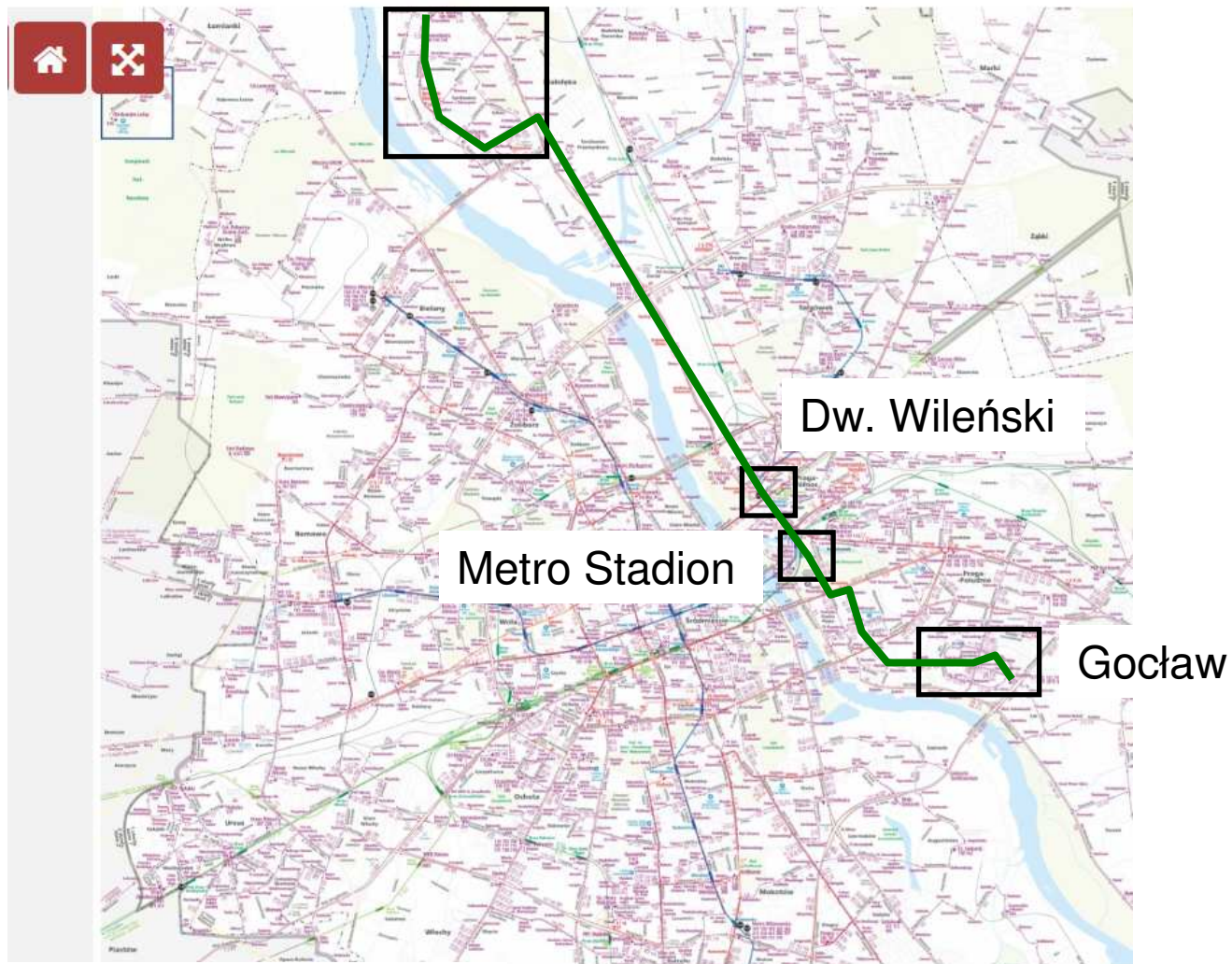
Poza szczytem linie zwykłe mogą okazać się wystarczające

- prędkości podróży są ogólnie wyższe
- większe jest prawdopodobieństwo pominięcia przystanków „nż”
- większego znaczenia nabiera czas oczekiwania na przystanku

Propozycja reformy – c.d.

Mapa Warszawy

Nowodwory



schemat na podstawie wtp.waw.pl

Stan na dzisiaj

Linia 509:

- łączy Tarchomin z Pragą i Gocławiem
- pomija Metro Stadion (podstawowa przesiadka dla Gocławia)
- spełnia sprzeczne role
- omija **15%** przystanków (**w 2009: 42,5%**)
- takt w szczycie co 5 min rano, co 10 min po południu

Linia E-1:

- łączy Gocław z Metrem Stadion
- omija 1 przystanek z 11 po drodze do metra (9%)
- kursuje co 10 minut

Propozycja

Linia 509 -> przekształcenie w linię zwykłą **101** (wolny numer)

- korekta trasy w celu przejazdu obok stacji metra Stadion



schemat na podstawie wtp.waw.pl

Propozycja – c.d.

Linia E-1:

- powielenie trasy linii 101
- podobieństwo numerów – rodzina linii
- skrócenie na północnym odcinku do Nowodworów
- przystanki tylko najważniejsze: NOWODWORY – [każdy przystanek], BIAŁOŁEKA-RATUSZ, ŻERAŃ FSO, RONDO STARZYŃSKIEGO, DW. WILEŃSKI, METRO STADION, RONDO WASZYNGTONA, AFRYKAŃSKA – [każdy napotkany] – GOCŁAW
- linia będzie pomijała 21 z 42 przystanków (50%)
- na odcinku „ekspresowym” będzie pomijała 21 z 29 przyst. (74%)

Bilans taborowy

	wariant 0		wariant 1		wariant 2	
	509	E-1	101	E-1	101	E-1
obieg [min]	154	60	162	140	162	140
<i>takt</i> <i>[min]</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>15</i>	<i>15</i>	<i>12</i>	<i>12</i>
brygad	16	6	11	10	14	12
razem	22	razem	21	razem	26	