

**Tomasz Zdzieborski**✉

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

## **Organizacja transportu miejskiego w warszawskiej dzielnicy Targówek w opinii mieszkańców**

### **Assessment of the organization of urban transport in Warsaw's Targówek district in the opinion of residents**

**Synopsis.** Transport miejski stanowi jeden z głównych filarów sprawnego funkcjonowania miasta. Za jego organizację odpowiadają władze miejskie, które kształtują komunikację miejską poprzez inwestowanie w infrastrukturę oraz sterowanie instrumentami polityki transportowej. Celem artykułu była ocena organizacji transportu miejskiego w warszawskiej dzielnicy Targówek wraz z zaproponowaniem usprawnień jego funkcjonowania. Do oceny wykorzystano dane Urzędu Dzielnicy Targówek i raporty Warszawskiego Transportu Publicznego oraz wyniki badania ankietowego przeprowadzonego drogą elektroniczną wśród 521 mieszkańców Targówka. Z badań wynika, że dzielnica ta jest zróżnicowana pod względem dostępności transportu miejskiego. Większość badanych mieszkańców jest zadowolona z organizacji komunikacji miejskiej, ale nie zgadza się ze stwierdzeniem, że organizacja ta jest już w pełni rozwinięta. Z tego względu władze miasta powinny poprawić połączenia komunikacyjne zarówno wewnątrz analizowanej dzielnicy, jak i między Targówkiem i dzielnicami sąsiadującymi.

**Słowa kluczowe:** autobus, komunikacja miejska, metro, transport miejski, Targówek

**Abstract.** Public transport is one of the main pillars of a city's efficient functioning. Its organization is the responsibility of city authorities, who shape public transport through infrastructure investments and the management of transport policy instruments. The aim of this article was to assess the organization of public transport in the Targówek district of Warsaw and propose improvements. The assessment used data from the Targówek District Office, reports from Warsaw Public Transport, and the results of an electronic survey conducted among 521 Targówek residents. The research shows that the Targówek district is diverse in terms of public transport accessibility. Most residents surveyed are satisfied with the public transport system, but disagree that it is fully developed. Therefore, city authorities should improve transport connections within the district and with neighboring districts.

**Keywords:** bus, public transport, metro, urban transport, Targówek

**Kody JEL:** R410, R530

---

✉ **Tomasz Zdzieborski** – Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie, absolwent studiów magisterskich na kierunku logistyka; e-mail: tom.zdziebor@gmail.com

## Wprowadzenie

W wyniku migracji ludzi do miast oraz dużego przyrostu naturalnego obszary miejskie znacząco się powiększają, poszerzając swoje granice. Władze samorządowe muszą stale inwestować w poprawę organizacji oraz rozwój transportu miejskiego, który jest koniecznym warunkiem funkcjonowania każdej aglomeracji [Rodrigue 2024, s. 239–245].

W literaturze przedmiotu występuje wiele definicji transportu miejskiego. Zdaniem Wyszomirskiego [2010, s. 13], transport miejski (komunikacja miejska) jest usługą publiczną, której organizatorem są lokalne władze samorządowe. Działa on na terenie jednej lub wielu gmin, na podstawie porozumień międzygminnych lub w ramach związków komunalnych. W polskim prawodawstwie definicję komunikacji miejskiej podaje ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Według niej komunikacja miejska to usługa transportu publicznego świadczona w obrębie miasta lub na terenie kilku sąsiadujących gmin, pod warunkiem że zawarły one porozumienie lub utworzyły związek międzygminny w celu wspólnej organizacji transportu zbiorowego (dotyczy to również przewozów metropolitalnych) [Ustawa 2010, s. 3–4].

Transport zbiorowy ma charakter publiczny, cechuje się regularnością i ściśle określonym rozkładem jazdy, który jest ustalany przez organizatorów i operatorów transportu publicznego. Dodatkowo rozwija się wraz z rozwojem przestrzennym miasta i jego aglomeracji. Mimo że transport zbiorowy jest usługą publiczną, zazwyczaj nieprzynoszącą zysków, podlega zasadom rynkowym [Jurczak 2021, s. 39].

Na obszarach podmiejskich transport zbiorowy napotyka istotne problemy ekonomiczne. Znaczne odległości między poszczególnymi obszarami podmiejskimi a centrum oraz rozproszony charakter potoków pasażerskich sprawiają, że utrzymywanie regularnych połączeń komunikacyjnych bywa nieopłacalne. Rzadkie kursy nie są w stanie przyciągnąć wystarczającej liczby pasażerów, co obniża atrakcyjność transportu publicznego. Dodatkowo istniejące połączenia często nie odpowiadają rzeczywistym potrzebom pasażerów, zwłaszcza w kontekście godzin pracy mieszkańców przedmieść. Z tego powodu znaczna część osób dojeżdżających do centrum decyduje się na korzystanie z własnego samochodu, co jest możliwe dzięki rosnącej zamożności mieszkańców miast oraz rozbudowanej sieci dróg dojazdowych. Co więcej, samochód zapewnia podróżującym większy komfort niż komunikacja miejska, ponieważ umożliwia bezpośrednie dotarcie do celu, bez konieczności przesiadania się i oczekiwania na przystankach. Dlatego na obszarach podmiejskich transport indywidualny zyskuje na znaczeniu bardziej niż transport miejski. Wpływa to na wzrost liczby samochodów osobowych poruszających się po mieście, co przy ograniczonej przepustowości dróg zmniejsza płynność przejazdu i powoduje kongestie [Mężyk 2019, s. 23–24]. Według Tomanek [2023, s. 116–117], wraz z rozwojem obszarów podmiejskich rozwiązaniem rosnących problemów komunikacyjnych jest integracja transportu zbiorowego z indywidualnym. Jednak coraz większe wykorzystanie transportu indywidualnego w porównaniu do zbiorowego może doprowadzić do powstania tzw. błędnego koła transportu miejskiego [Osses i Fernandez 2006, s. 84].

Wzrost liczby samochodów osobowych w ruchu miejskim jest jedną z głównych przyczyn zatłoczenia miast, co prowadzi do poważnych problemów związanych z degradacją środowiska naturalnego [Kulińska i Masłowski 2020, s. 34]. W wyniku dużego natężenia

ruchu pojazdy spalają więcej paliwa i przyczyniają się do zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód, uwalniając do atmosfery szkodliwe substancje, takie jak dwutlenek węgla (CO<sub>2</sub>), tlenki azotu (NO<sub>x</sub>) oraz ołów (Pb). Dodatkowo intensywny ruch drogowy odpowiada za wzrost poziomu hałasu i drgań, co negatywnie przekłada się na zdrowie i samopoczucie mieszkańców miast. Długo utrzymujący się hałas i zanieczyszczenie powietrza mogą powodować różnego rodzaju zaburzenia oraz choroby. W miastach poziom hałasu generowanego przez ruch samochodowy przekracza często 75 dB [Mężyk i Zamkowska 2019, s. 89–91], a zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z 22 stycznia 2014 r. dopuszczalne natężenie hałasu w strefach śródmiejskich nie powinno przekraczać 68 dB w ciągu dnia oraz 60 dB w nocy [Rozporządzenie 2014, s. 3]. Duże natężenie ruchu zmniejsza również bezpieczeństwo na drogach. Wypadki drogowe są jednymi z najpoważniejszych konsekwencji funkcjonowania transportu – ich skutki nie ograniczają się do wymiaru osobistego, mają również wymiar ekonomiczny związany ze stratami materialnymi [Mężyk i Zamkowska 2019, s. 92].

Funkcjonowanie i rozwój komunikacji miejskiej uzależnione są w dużej mierze od władz samorządowych, które prowadzą politykę transportową. W zależności do wielkości i specyfiki danego miasta jej główne cele mogą się różnić. Jednak elementem wspólnym dla większości z nich jest zapewnienie odpowiednich warunków dla bezpiecznego oraz wydajnego funkcjonowania transportu, przy jego jak najmniejszym negatywnym wpływie na środowisko, oraz zwiększenie dostępności transportu dla mieszkańców. W ramach realizacji tych głównych celów władze miejskie dążą do zmniejszenia transportu indywidualnego, przede wszystkim realizowanego za pomocą samochodów osobowych, na rzecz transportu zbiorowego [Grzelec i Wyszomirski 2017, s. 260–261].

Projektowaniu sieci połączeń komunikacyjnych musi towarzyszyć rozpoznanie potrzeb mieszkańców. Transport miejski spełnia swój cel wtedy, gdy spełnia oczekiwania użytkowników. W związku z tym istotne jest wcześniejsze poznanie wielkości i struktury popytu na usługi transportu miejskiego oraz postulatów i preferencji rezydentów miast poprzez badania, w których wykorzystuje się pomiary liczby pasażerów oraz ankiety i wywiady [Grzelec 2024, s. 6].

Celem głównym badań przeprowadzonych przez autora była ocena organizacji transportu miejskiego w warszawskiej dzielnicy Targówek. W pracy postawiono dwie hipotezy badawcze:

H1. Wybór komunikacji miejskiej determinuje czas przejazdu.

H2. Mieszkańcy Targówka w ramach komunikacji miejskiej korzystają najczęściej z transportu autobusowego.

## **Materiały i metody**

W trakcie badań dokonano przeglądu literatury przedmiotu z zakresu funkcjonowania transportu miejskiego. W analizach wykorzystano dane Urzędu Dzielnicy Targówek oraz raporty Warszawskiego Transportu Publicznego. Zrealizowano ponadto badania własne na podstawie przygotowanego kwestionariusza ankiety, który sporządzono w formularzu Microsoft Forms i rozdystrybuowano wśród mieszkańców dzielnicy za pomocą grup

sąsiedzkich prowadzonych w serwisie Facebook, takich jak „Targówek, Bródno, Zacisze – TeBeZeT”, „Targówek, Bródno, Zacisze – Hyde Park” oraz „Targówek, Bródno, Zacisze – platforma sąsiedzka”. W badaniach wykorzystano metodę CAWI (Computer-Assisted Web Interview), jedną z technik zbierania danych ilościowych przez Internet, która ułatwia objęcie badaniem dużej grupy respondentów. Ankietowani udzielają odpowiedzi samodzielnie za pomocą komputera lub urządzenia mobilnego, korzystając z elektronicznego kwestionariusza. Badanie trwało 2 tygodnie (od 17 do 31 marca 2025 r.) i wzięło w nim udział 521 respondentów. Grupa ta nie stanowiła reprezentatywnej próby, ale obejmowała część mieszkańców Targówka, których opinie pozwoliły na sformułowanie pewnych wniosków.

Jako metodę analizy danych zastosowano analizę porównawczą. Do prezentacji otrzymanych wyników posłużono się metodą opisową i graficzną.

## Wyniki badań

Targówek jest jedną z 18 dzielnic Warszawy i znajduje się na prawym brzegu Wisły. Jego powierzchnia wynosi blisko 24,33 km<sup>2</sup>, co daje mu 9. miejsce pod względem wielkości wśród warszawskich dzielnic. W 2023 roku liczba mieszkańców Targówka wynosiła 123,1 tys., w tym 66,4 tys. kobiet i 56,7 tys. mężczyzn [Urząd Statystyczny 2024, s. 41, 66].

Komunikacja miejska funkcjonująca w analizowanej dzielnicy jest zarządzana przez Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM) w Warszawie. Składa się z transportu autobusowego, tramwajowego i metra, a także pociągów miejskich i regionalnych oraz transportu rowerowego. Cała dzielnica należy do pierwszej strefy biletowej, a stacja kolejowa Warszawa Zacisze Wilno wyznacza granice pierwszej i drugiej strefy. Na terenie Targówka działa jeden Punkt Obsługi Pasażera (POP) usytuowany w podziemnym pawilonie stacji metra Kondratowicza oraz 43 automaty biletowe znajdujące się na przystankach i stacjach – 21 z nich należy do Mennicy Polskiej, a 23 do firmy Mera. Na jeden biletomat przypada zatem średnio 2868 mieszkańców, co daje tej dzielnicy trzecie miejsce w Warszawie pod względem dostępności biletomatów, zaraz po Śródmieściu i Pradze-Północ [WTP 2025b; ZTM 2025, s. 20].

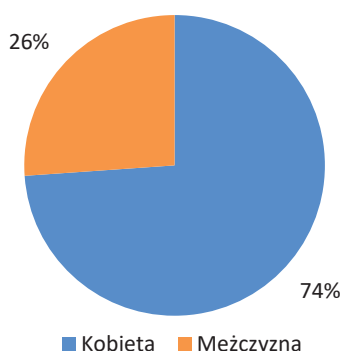
Na terenie Targówka znajduje się łącznie 245 przystanków autobusowych, które są obsługiwane w ciągu dnia przez 41 linii autobusowych [WTP 2025c]. Przez dzielnicę przebiega tylko jedno torowisko tramwajowe typu TB, ciągnące się od Ronda Żaba wzdłuż ulic: św. Jacka Odrowąża, Matki Teresy z Kalkuty oraz Rembielińskiej, w stronę Annapola. Łączna liczba przystanków tramwajowych na Targówku wynosi 19 [ZTM 2025, s. 27] i są one obsługiwane przez cztery linie tramwajowe (o numerach: 1, 3, 4 i 25) [WTP 2025c].

W 2019 roku na terenie Targówka oddano do użytku publicznego dwie stacje metra linii M2 (Targówek Mieszkaniowy i Trocka). Kolejne trzy stacje (Zacisze, Kondratowicza i Bródno) otwarto w 2022 roku. Przy stacji metra Kondratowicza uruchomiono jedyny na Targówku parking typu P+R (park and ride), liczący 109 miejsc postojowych dla samochodów osobowych [WTP 2025a]. Dotychczasowa sieć połączeń autobusowych w dzielnicy została przeorganizowana i znaczną część linii skierowano do obsługi stacji metra.

Dzielnica Targówek ma cztery stacje kolejowe (Warszawa Praga, Warszawa Toruńska, Warszawa Targówek i Warszawa Zacisze Wilno), przez które kursują pociągi miejskie Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) oraz pociągi regionalne Kolei Mazowieckich (KM) [KOLEO 2025].

W badanej dzielnicy jest łącznie 13,31 km tras rowerowych i 1934 stojaki rowerowe [Urząd Dzielnicy Targówek 2025]. Na terenie Targówka funkcjonuje również 20 stacji rowerów miejskich Veturilo, które należą do systemu Warszawskiego Roweru Publicznego (WRP) [Veturilo 2025].

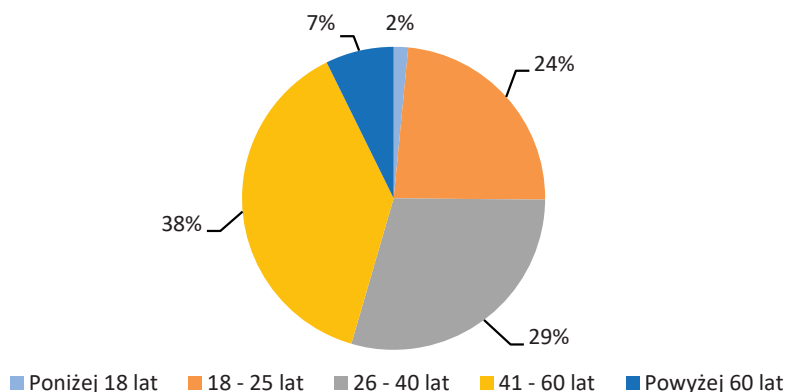
### Charakterystyka respondentów



Rysunek 1. Struktura badanych według płci  
Figure 1. Structure of respondents by gender  
Źródło: badanie własne  
Source: own study

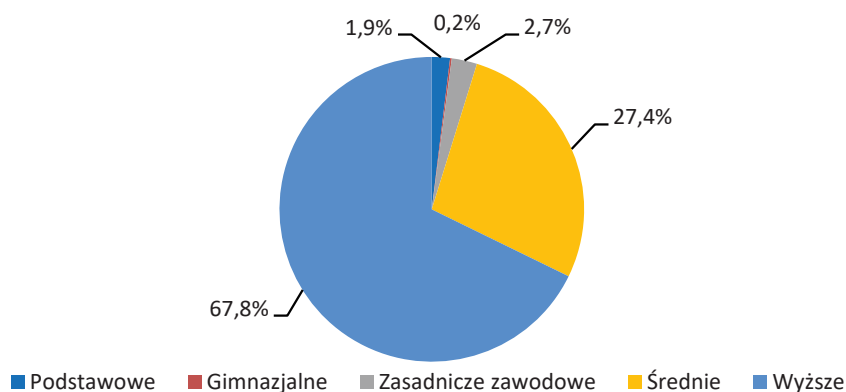
W badaniu ankietowym wzięło udział 521 mieszkańców Targówka, w tym 385 kobiet (74%) i 136 mężczyzn (26%; rys. 1).

Analizowana grupa różniła się pod względem wieku, wykształcenia i sytuacji zawodowej. Mieszkańcy poniżej 18 roku życia stanowili jedynie 2% respondentów (rys. 2). Osoby mające od 18 do 25 lat reprezentowały 24% badanej grupy, a od 26 do 40 lat – 29%. Najliczniejszą grupę respondentów tworzyły osoby między 41 a 60 rokiem życia (38%), a starsze (powyżej 60 lat) stanowiły 7%.



Rysunek 2. Struktura ankietowanych według wieku  
Figure 2. Structure of respondents by age  
Źródło: badanie własne  
Source: own study

Wśród ankietowanych najwięcej było osób z wykształceniem wyższym (67,8%) oraz średnim (27,4%; rys. 3). Absolwenci zasadniczych szkół zawodowych stanowili 2,7%, a osoby z wykształceniem podstawowym 1,9%. Tylko jedna osoba (0,2%) miała wykształcenie gimnazjalne.



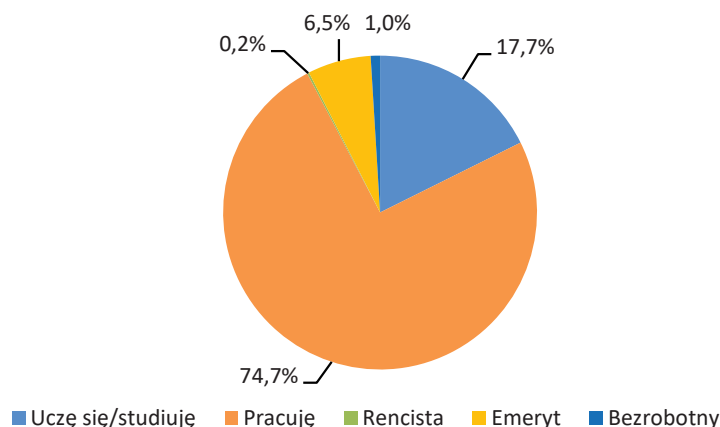
Rysunek 3. Struktura respondentów według poziomu wykształcenia

Figure 3. Structure of respondents by education level

Źródło: badanie własne

Source: own study

Większość, bo 74,7% respondentów, zadeklarowała, że pracuje, a 17,7%, że uczy się bądź studiuje (rys. 4). Emeryci stanowili 6,5%, a bezrobotni 1%. Wśród ankietowanych znalazł się tylko jeden rencista (0,2%).



Rysunek 4. Struktura respondentów według sytuacji zawodowej

Figure 4. Structure of respondents by professional situation

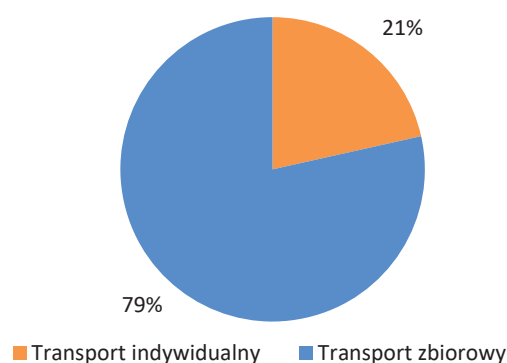
Źródło: badanie własne

Source: own study

Z analiz wynika zatem, że grupa respondentów była zróżnicowana pod wieloma względami. Prawie trzy czwarte badanych stanowiły kobiety, dominowały również osoby pracujące, z wykształceniem wyższym.

### *Czynniki wpływające na wybór środka transportu*

79% ankietowanych mieszkańców Targówka do poruszania się po mieście wykorzystuje transport zbiorowy (rys. 5). Pozostałe 21% korzysta najczęściej z transportu indywidualnego.



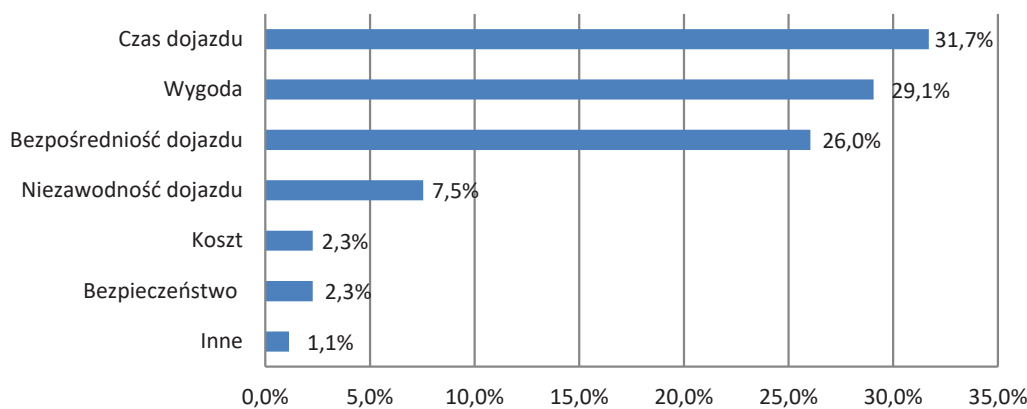
Rysunek 5. Najczęstszy sposób realizowania przejazdów po mieście

Figure 5. The most common way to travel around the city

Źródło: badanie własne

Source: own study

Dla osób korzystających z transportu indywidualnego najważniejszymi czynnikami wpływającymi na wybór samochodu są: czas dojazdu (31,7%), wygoda (29,1%) oraz możliwość bezpośredniego dotarcia (26%; rys. 6). Niezawodność dojazdu jest istotna dla 7,5% badanych mieszkańców, a koszty i bezpieczeństwo wskazało po 2,3%. Dla 1,1% ankietowanych samochód stanowi narzędzie pracy.



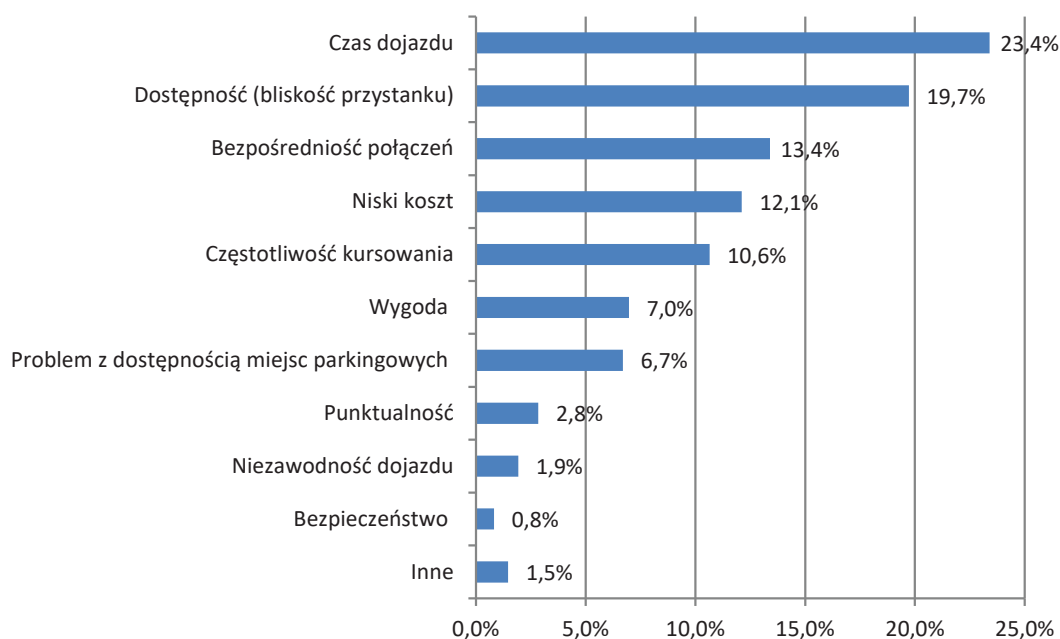
Rysunek 6. Czynniki wpływające na wybór transportu indywidualnego (samochodu)

Figure 6. Factors influencing the choice of an individual means of transport (car)

Źródło: badanie własne

Source: own study

Do głównych czynników wyboru transportu miejskiego badani mieszkańcy Targówka zaliczyli czas dojazdu (23,4%) oraz dostępność przystanku (19,7%; rys. 7). Na tej podstawie pozytywnie zweryfikowana została pierwsza hipoteza badawcza, zgodnie z którą mieszkańcy wybierają komunikację miejską ze względu na krótki czas dojazdu. Bezpośrednie połączenia wskazało 13,4%, niski koszt – 12,1%, a częste kursowanie – 10,6%.



Rysunek 7. Czynniki wpływające na wybór transportu miejskiego

Figure 7. Factors influencing the choice of public transport

Źródło: badanie własne

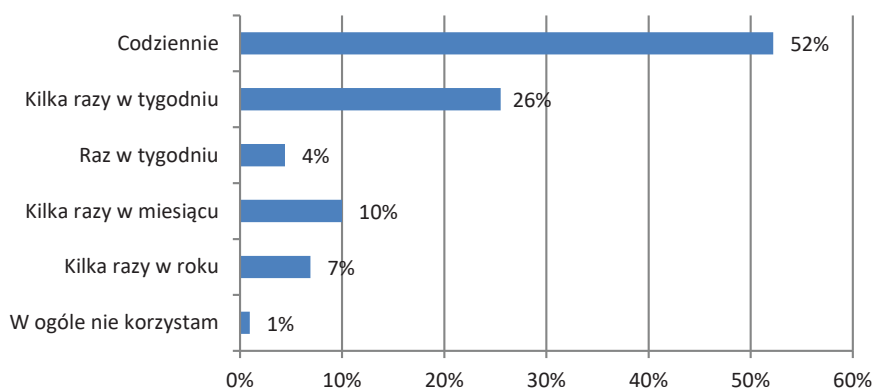
Source: own study

Wygoda oraz problem z dostępnością miejsc parkingowych ma znaczenie dla ok. 7% ankietowanych. Najbardziej biorą oni pod uwagę punktualność (2,8%), niezawodność dojazdu (1,9%) i bezpieczeństwo (0,8%). Spośród innych czynników wyboru transportu miejskiego ankietowani wymieniali najczęściej: nieposiadanie prawa jazdy i samochodu, zbyt duże zatłoczenie ulic utrudniające jazdę autem, możliwość przewiezienia większej liczby osób oraz mniejsze zanieczyszczenie środowiska niż w przypadku transportu indywidualnego.

Połowa badanych mieszkańców Targówka korzysta codziennie z komunikacji miejskiej (rys. 8), 26% – kilka razy w tygodniu, a 4% – raz w tygodniu. Raz w miesiącu transportem miejskim przemieszcza się 10%, a kilka razy w roku 7%. Jedyne 1% ankietowanych zadeklarowało, że w ogóle nie korzysta z transportu zbiorowego.

Mieszkańcy Targówka najczęściej korzystają z transportu miejskiego, gdy jadą do pracy (26%) oraz na spotkania towarzyskie czy zajęcia rekreacyjne (25%; rys. 9). W celu załatwienia spraw osobistych z komunikacji miejskiej korzysta 18% respondentów, a realizacji zakupów 15%. 9% badanych dociera w ten sposób do szkoły lub na uczelnię, natomiast 6% wykorzystuje transport miejski podczas załatwiania spraw służbowych.

Prawie połowa badanych mieszkańców Targówka (48%) kupuje bilety w stacjonarnych automatach biletowych, a z automatów ulokowanych w pojazdach korzysta 23% (rys. 10). 12% ankietowanych kupuje bilety w Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Aplikacje operatorów zewnętrznych, takie jak Mobilet i Jakdojade, cieszą się wśród respondentów większą popularnością niż oficjalna aplikacja Warszawskiego Transportu Publicznego, czyli mobiWAWA.

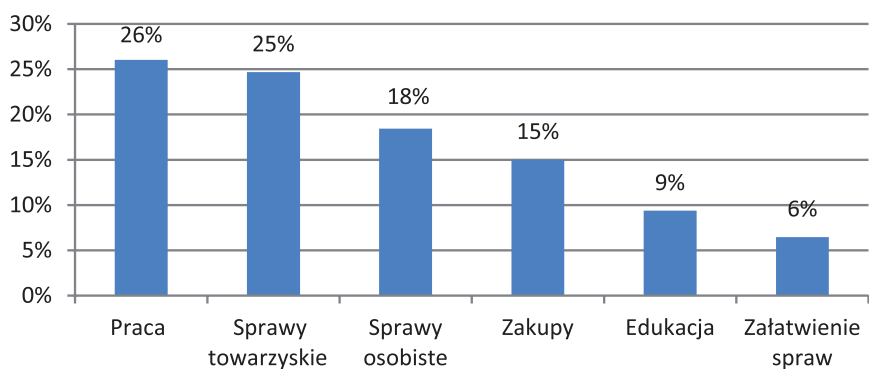


Rysunek 8. Częstotliwość korzystania z transportu miejskiego

Figure 8. Frequency of using public transport

Źródło: badanie własne

Source: own study

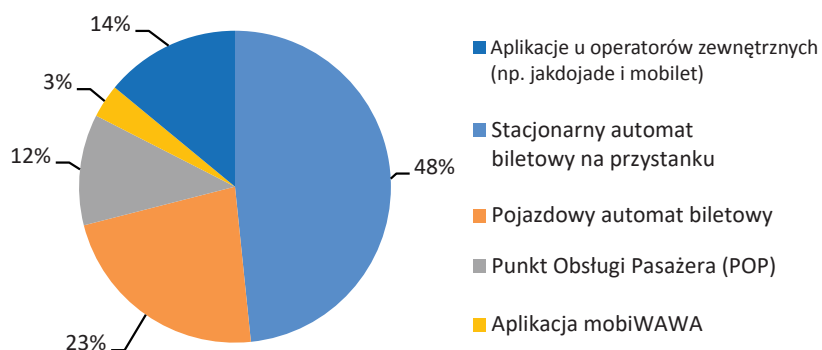


Rysunek 9. Cele przejazdu transportem miejskim

Figure 9. Purposes of public transport travel

Źródło: badanie własne

Source: own study



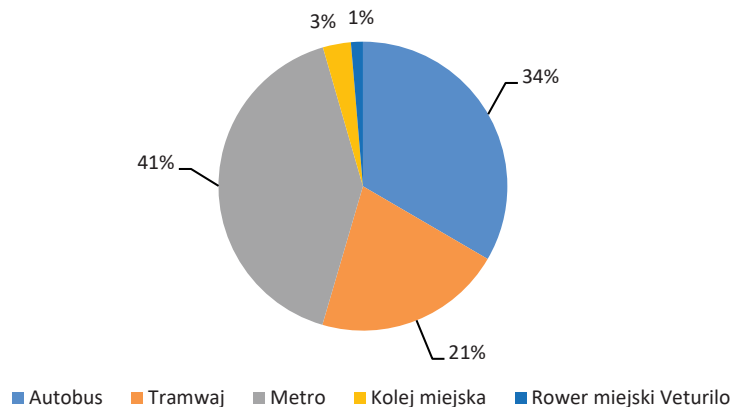
Rysunek 10. Najczęstszy sposób kupowania biletu

Figure 10. The most common way to buy a ticket

Źródło: badanie własne

Source: own study

Najczęściej wykorzystywanym przez mieszkańców Targówka środkiem transportu miejskiego jest metro (41%; rys. 11). Z autobusu korzysta 34% ankietowanych, a z tramwaju 21%. Ankietowani najrzadziej jeżdżą koleją miejską (3%) i rowerami miejskimi Veturilo (1%). Na podstawie uzyskanych wyników można zatem stwierdzić, że sformułowana w ramach pracy druga hipoteza, według której mieszkańcy Targówka korzystają najczęściej z autobusów, została zweryfikowana negatywnie.



Rysunek 11. Najczęściej wykorzystywany środek transportu miejskiego

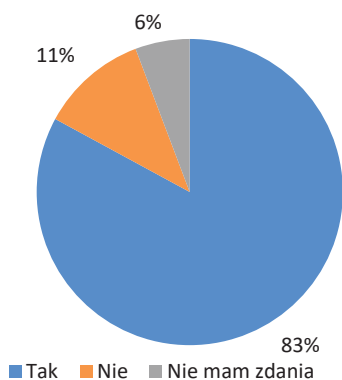
Figure 11. The most frequently used means of urban transport

Źródło: badanie własne

Source: own study

### *Rozwój transportu miejskiego w opinii mieszkańców*

83% respondentów stwierdziło, że otwarcie metra poprawiło funkcjonowanie komunikacji miejskiej w analizowanej dzielnicy (rys. 12). Z kolei 11% miało odmienne zdanie, a 6% nie wyraziło opinii na ten temat.



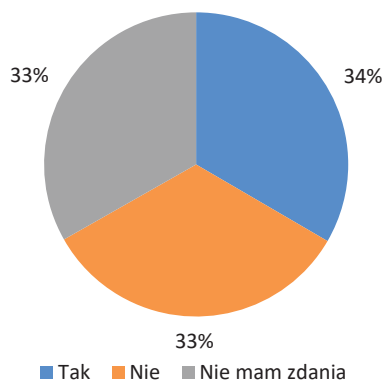
Rysunek 12. Opinie respondentów na temat pozytywnego wpływu otwarcia metra na funkcjonowanie komunikacji miejskiej w dzielnicy Targówek

Figure 12. Respondents' opinions on the positive impact of the metro opening on the functioning of public transport in the Targówek district

Źródło: badanie własne

Source: own study

Respondenci nie byli w stanie jednoznacznie stwierdzić, czy otwarcie metra w ich dzielnicy zmniejszyło liczbę kongestii na drogach (rys. 13): 34% zgodziło się z tym stwierdzeniem, 33% wyraziło odmienną opinię, a pozostałe 33% nie miało zdania na ten temat.



Rysunek 13. Opinie ankietowanych dotyczące wpływu uruchomienia metra na zmniejszenie liczby kongestii na drogach w dzielnicy Targówek

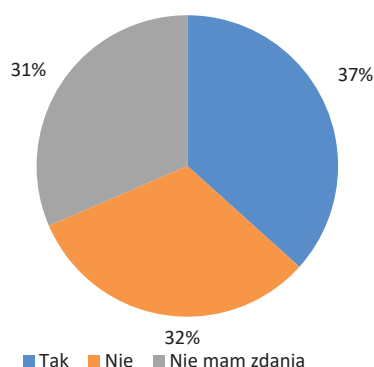
Figure 13. Opinions of respondents regarding the impact of the launch of the metro on reducing road congestion in the Targówek district

Źródło: badanie własne

Source: own study

W przypadku pytania, czy ankietowani są zadowoleni z reorganizacji ruchu autobusowego w dzielnicy po otwarciu metra na Targówku, 37% mieszkańców wyraziło zadowolenie ze zmian, 32% miało odmienną opinię, a 31% respondentów nie miało zdania (rys. 14).

Większość badanych mieszkańców Targówka (65%) uważa, że za mało zostało wybudowanych parkingów typu P+R (park and ride – parkuj i jedź) przy stacjach metra na terenie dzielnicy (rys. 15). Odmiennego zdania było 9% ankietowanych, a 26% nie miało opinii na ten temat.

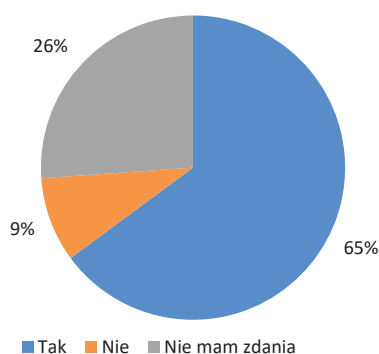


Rysunek 14. Poglądy badanych mieszkańców Targówka na temat ich zadowolenia z reorganizacji ruchu autobusowego po otwarciu metra

Figure 14. The views of the surveyed residents of Targówek on their satisfaction with the reorganization of bus traffic after the opening of the metro

Źródło: badanie własne

Source: own study



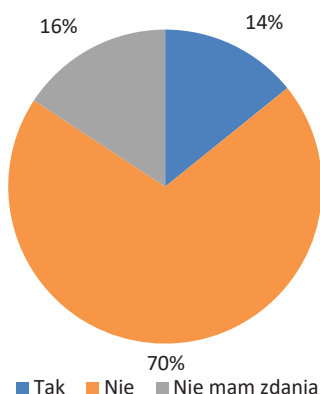
Rysunek 15. Opinie respondentów na temat zbyt małej liczby parkingów typu P+R w dzielnicy Targówek

Figure 15. Respondents' opinions on too few P+R parking lots in the Targówek district

Źródło: badanie własne

Source: own study

Jeśli chodzi o kwestię przyłączenia Targówka do strefy płatnego parkowania, 70% respondentów było przeciwnych takiemu rozwiązaniu, za przyłączeniem opowiedziało się 14%, a 16% nie miało zdania na ten temat (rys. 16).



Rysunek 16. Opinie ankietowanych na temat przyłączenia Targówka do strefy płatnego parkowania

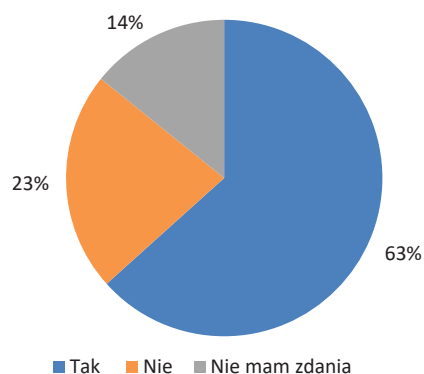
Figure 16. Opinions of respondents on the inclusion of Targówek in the paid parking zone

Źródło: badanie własne

Source: own study

Ponad połowa badanych mieszkańców Targówka (63%) jest zadowolona z organizacji transportu miejskiego w dzielnicy (rys. 17). Swoje niezadowolenie wyraziło 22% ankietowanych, a 14% nie miało zdania na ten temat.

Prawie połowa respondentów (48%) uważa, że transport miejski w dzielnicy jest wystarczająco rozwinięty, aby zaspokajać potrzeby mieszkańców (rys. 18). Ze stwierdzeniem tym nie zgodziło się 39% ankietowanych, a 13% nie miało zdania.

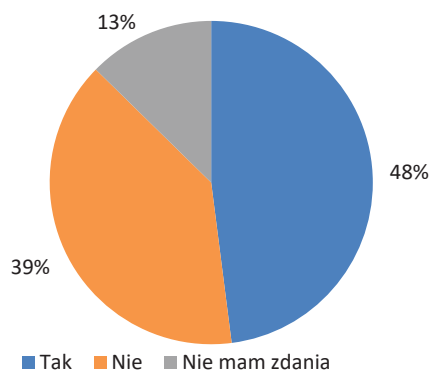


Rysunek 17. Opinie ankietowanych dotyczące ich zadowolenia z organizacji komunikacji miejskiej w dzielnicy Targówek

Figure 17. Opinions of respondents regarding their satisfaction with the organization of public transport in the Targówek district

Źródło: badanie własne

Source: own study



Rysunek 18. Poglądy respondentów na temat wystarczająco rozwiniętego transportu miejskiego w dzielnicy Targówek

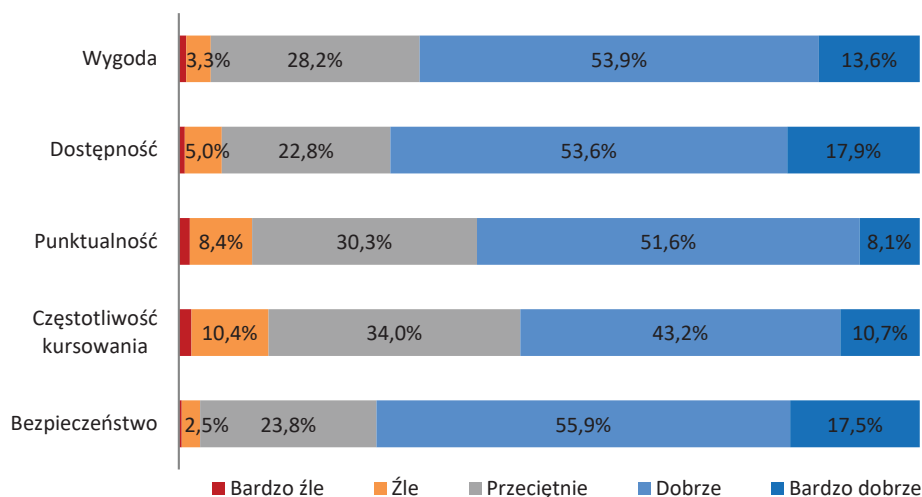
Figure 18. Respondents' views on the sufficiently developed urban transport in the Targówek district

Źródło: badanie własne

Source: own study

### Ocena jakości komunikacji miejskiej

Spośród wszystkich parametrów jakości funkcjonowania komunikacji miejskiej w dzielnicy Targówek najwyżej oceniono dostępność (17,9% mieszkańców) oraz bezpieczeństwo (17,5%; rys. 19). Większość ankietowanych uznała za „dobre”: wygodę (53,9%), dostępność (53,6%), punktualność (51,6%) oraz bezpieczeństwo (55,9%), a mniej częstotliwość kursowania (43,2%). Oceny przeciętne dotyczyły głównie częstotliwości kursowania (34%) i punktualności (30,3%), a najniższe – częstotliwości kursowania (1,7%) i punktualności (1,5%).



Rysunek 19. Jakość transportu miejskiego według badanych mieszkańców

Figure 19. The quality of urban transport according to surveyed residents

Źródło: badanie własne

Source: own study

### *Propozycje usprawnień transportu miejskiego w dzielnicy Targówek*

W kwestii możliwości poprawy transportu publicznego w dzielnicy najczęściej ankietowanych opowiedziało się za zwiększeniem częstotliwości kursowania środków komunikacji miejskiej (14,6%) oraz za wybudowaniem nowych parkingów typu P+R (14,2%; rys. 20). Duże poparcie ze strony mieszkańców zyskał również pomysł uruchomienia nowych linii autobusowych i tramwajowych (12%) oraz udoskonalenia systemu informacji pasażerskiej, w tym wprowadzenia na przystankach rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym (11,8%). Propozycję rozbudowy tras rowerowych poparło 9,4% ankietowanych, a poprawy bezpieczeństwa na przystankach przez ich doświetlenie i zainstalowanie monitoringu 8,6%. Z kolei za postulatem zwiększenia liczby biletomatów przystankowych wraz z Punktami Obsługi Klienta (POK) oraz rozbudowy buspasów opowiedziało się ok. 6% respondentów. Mieszkańcy Targówka najrzadziej sugerowali ulepszenie przystanków przez poprawę ich oznakowania, zainstalowanie osłon oraz ułatwienie dostępu do nich osobom niepełnosprawnym (5,6%), modernizację obecnej infrastruktury środków komunikacji miejskiej (4,8%) i budowę nowych stacji rowerów miejskich Veturilo (4,1%).

Wśród innych propozycji poprawy funkcjonowania transportu miejskiego w analizowanej dzielnicy ankietowani podawali zarówno konkretne przykłady już wcześniej wymienianych propozycji, jak i nowe rozwiązania. Postulowali ulepszenie sieci połączeń autobusowych wewnątrz dzielnicy, zwłaszcza zwiększenie liczby autobusów nocnych. Respondenci podkreślali, że duża część autobusów na Targówku ma na długich odcinkach takie same trasy i zbliżoną częstotliwość kursowania.

W przypadku transportu tramwajowego ankietowani sugerowali zamknięcie przystanków nadmiarowych, zlokalizowanych zbyt blisko siebie, zwłaszcza na odcinku ul. Rembielińskiej. Przez częste zatrzymywanie się tramwaju na przystankach wydłuża się czas przejazdu.



Rysunek 20. Propozycje usprawnień komunikacji miejskiej w dzielnicy Targówek

Figure 20. Proposals for improving public transport in the Targówek district

Źródło: badanie własne

Source: own study

W celu poprawy komunikacji naziemnej, zwłaszcza z dzielnicami położonymi na lewym brzegu Wisły, mieszkańcy zaproponowali wybudowanie Mostu Krasińskiego, który połączyłby Bródno (od strony ul. Matki Teresy z Kalkuty) z Żoliborzem (na wysokości ul. Zygmunta Krasińskiego).

W zakresie transportu rowerowego ankietowani zwrócili uwagę na potrzebę zwiększenia liczby dostępnych rowerów miejskich oraz zagęszczenia ich stacji. Według respondentów, stacje Veturilo są położone blisko stacji metra, jednak pozostawienie roweru za darmo na stacji oddalonej od metra jest problematyczne ze względu na ich małą liczbę. Dodatkowo mieszkańcy proponują zwiększenie liczby zadaszonych miejsc służących do parkowania rowerów, które zostaną objęte miejskim monitoringiem w celu ograniczenia kradzieży.

Respondenci proponują również wybudowanie nowych parkingów przeznaczonych dla mieszkańców Targówka. Część miejsc parkingowych zlikwidowano z powodu budowy metra, a po jego otwarciu nie zwiększono ich liczby. Osoby spoza Warszawy zostawiają samochody przy stacjach metra, zajmując miejsca postojowe mieszkańcom dzielnicy. Ankietowani zwracali uwagę na ten problem szczególnie w przypadku stacji metra Zacisze, zwłaszcza na ulicach dojazdowych do niej, które w godzinach pracy są całkowicie zastawione przez samochody, co utrudnia przemieszczanie się.

## Podsumowanie i wnioski

Z badań ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców Targówka wynika, że większość respondentów wybiera transport miejski jako najczęstszy sposób poruszania się po mieście, głównie ze względu na szybki czas dojazdu, co potwierdza pierwszą hipotezę badawczą. Ponad połowa ankietowanych codziennie korzysta z komunikacji miejskiej, w tym najczęściej z metra, co pozwoliło zweryfikować negatywnie drugą hipotezę badawczą, według której autobusy są najpopularniejszym środkiem transportu wśród mieszkańców Targówka. Jeśli chodzi o funkcjonowanie transportu miejskiego, mieszkańcy dzielnicy najwyżej ocenili jego dostępność oraz bezpieczeństwo, a najniżej częstotliwość kursowania i punktualność. Większość ankietowanych uważa, że otwarcie metra polepszyło działanie transportu miejskiego w dzielnicy, jednak wybudowano za mało parkingów typu P+R. Respondenci nie byli w stanie jednoznacznie stwierdzić, czy otwarcie metra zmniejszyło liczbę kongestii na Targówku oraz czy są zadowoleni z reorganizacji ruchu autobusowego. Większość badanych mieszkańców wyraziło zadowolenie z organizacji komunikacji miejskiej, lecz nie wszyscy uważają, że jest ona wystarczająco rozwinięta.

W celu poprawy funkcjonowania komunikacji miejskiej na terenie Targówka Zarząd Transportu Miejskiego powinien poprawić połączenia komunikacyjne zarówno wewnątrz dzielnicy, jak i z sąsiadującymi dzielnicami i miastami. Wybudowanie Mostu Krasieńskiego, łączącego bezpośrednio Targówek z Żoliborzem, znacząco skróciłoby czas przejazdu z prawego brzegu Wisły na lewy.

Innym rozwiązaniem służącym polepszeniu komunikacji wewnątrz dzielnicy jest rozwój ścieżek rowerowych oraz zwiększenie liczby stacji rowerów miejskich *Veturilo*. Dodatkowo postawienie nowych, zadaszonych i monitorowanych stojaków rowerowych przy przystankach oraz stacjach metra zachęciłoby mieszkańców do pozostawiania tam swoich rowerów i przesiadania się do transportu miejskiego.

W kwestii transportu autobusowego duże znaczenie ma zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów oraz przywrócenie części połączeń sprzed otwarcia metra, jak i wprowadzenie nowych relacji. Główne przesiadkowe przystanki autobusowe mogłyby być wyposażone w elektroniczne wyświetlacze rozkładów jazdy w czasie rzeczywistym, tak jak na większości przystanków tramwajowych. Jednym z rozwiązań służących polepszeniu ruchu autobusowego byłoby zbudowanie nowych buspasów na głównych drogach dojazdowych do centrum, dzięki czemu autobusy nie będą grzęznąć w zatorach drogowych, a szybszy dojazd do centrum jeszcze bardziej zachęci mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz korzystania z komunikacji miejskiej podczas poruszania się po mieście.

Wraz z powstawaniem nowych osiedli, zarówno na Targówku, jak i na przedmieściach, ważne jest zwiększanie liczby parkingów typu P+R przy stacjach metra. Jednak priorytetem powinna być dobra organizacja transportu miejskiego umożliwiającego dojazd do miejscowości podwarszawskich. Zwiększającej się liczbie osób przyjeżdżających codziennie do stolicy należy zapewnić dogodne połączenia komunikacyjne, aby chętniej korzystali oni z transportu publicznego niż z samochodów osobowych.

Reasumując, analizowana dzielnica jest zróżnicowana pod względem dostępności komunikacji miejskiej i niektóre jej obszary wymagają pod tym względem poprawy.

Jednak rozwój transportu miejskiego na Targówku nie może się ograniczać wyłącznie do granic dzielnicy, ale musi współgrać z planami rozwoju Warszawskiego Transportu Publicznego obejmującego całą aglomerację warszawską.

## **Bibliografia**

- Grzelec K., 2024: Wykorzystanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych na rynku transportu miejskiego – przykład aglomeracji gdańskiej, *Marketing i Rynek* 5, 3–15.
- Grzelec K., Wyszomirski O., 2017: Polityka transportowa w miastach i aglomeracjach. [w:] R. Rydzkowski (red.), *Współczesna polityka transportowa*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Jurczak M., 2021: *Innowacje w transporcie publicznym*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- KOLEO, 2025: Rozkłady jazdy PKP. <https://koleo.pl/> [dostęp: 05.03.2025].
- Kulińska E., Masłowski D., 2020: *Zarządzanie bezpieczeństwem miejskiej komunikacji zbiorowej*. Difin, Warszawa.
- Mężyk A., 2019: Problemy komunikacji w miastach – kierunki rozwiązań. *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe* 235(12), 22–29.
- Mężyk A., Zamkowska S., 2019: *Problemy transportowe miast. Stan i kierunki rozwiązań*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Osses M., Fernandez R., 2006: Transport and air quality in Santiago, Chile. [w:] S. Basbas (red.), *Advances in City Transport: Case Studies*. WIT Press, Southampton.
- Rodrigue J.-P., 2024: *The Geography of Transport Systems*. Routledge, Nowy Jork, NY.
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 stycznia 2014 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. *Dz.U.* 2014, poz. 112.
- Urząd Dzielnicy Targówek, 2025: Ścieżki rowerowe. <https://targowek.um.warszawa.pl/-/sciezki-rowerowe> [dostęp: 10.03.2025].
- Urząd Statystyczny, 2024: *Rocznik Statystyczny Warszawy 2024*. Urząd Statystyczny w Warszawie. <https://warszawa.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/roczniki-statystyczne/rocznik-statystyczny-warszawy-2024,6,21.html> [dostęp: 05.03.2025].
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. *Dz.U.* 2025, poz. 285.
- Tomanek R., 2023: Rola zeroemisyjnych form mobilności w budowaniu odporności miast. [w:] B. Kos et al. (red.), *Odporna mobilność miejska*. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, Katowice.
- Veturilo, 2025: <https://veturilo.waw.pl/> [dostęp: 25.03.2025].
- WTP, 2025a: Parking P+R Metro Kondratowicza. <https://www.wtp.waw.pl/parkingi/parking-pr-metro-kondratowicza/> [dostęp: 26.02.2025].
- WTP, 2025b: Punkty Obsługi Pasażerów. <https://www.wtp.waw.pl/punkty-obslugi/> [dostęp: 19.02.2025].
- WTP, 2025c: Rozkłady jazdy WTP. <https://www.wtp.waw.pl/rozklady-jazdy/> [dostęp: 24.02.2025].
- Wyszomirski O., 2010: *Transport miejski. Ekonomia i organizacja*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- ZTM, 2025: *Informator statystyczny ZTM – grudzień 2024*. Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie. [https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2025/02/www\\_BIULETYN-GRUDZIEN\\_2024.pdf](https://www.ztm.waw.pl/wp-content/uploads/2025/02/www_BIULETYN-GRUDZIEN_2024.pdf) [dostęp: 24.02.2025].