

Być może część pasażerów, przyzwyczajonych do najwyższej jakości usług świadczonych przez warszawską komunikację miejską, zdziwi fakt, że na początku lat 90. nie było wcale tak różowo. Zamiast niskopodłogowych autobusów, których silniki spełniają mocno wyśrubowane normy czystości spalin, gazowych, hybrydowych i elektrycznych, na ulicach królowały wysłużone i mocno kopzące Ikarusy. Nie było biletomatów niemal na każdym rogu ulicy, w których można by kupić bilet. Kierowcy podjeżdżający na przystanki swoimi czterema kółkami nie mogli ich zostawić na parkingu „Parkuj i Jedź”. Oczywiście chętnie przesiedliby się do metra. Gdyby tylko wtedy kursowało. O SKM-ce zaś nikomu się wtedy nawet nie śniło.

I właśnie wtedy, decyzją władz Warszawy, 1 stycznia 1992 roku rozpoczęła działalność Zarząd Transportu Miejskiego. Warszawa jako drugie miasto w Polsce – po Białymstoku – zdecydowało się na oddzielenie organizatora komunikacji od operatora, którym pozostały skupiające wcześniej w swoich rękach pełnię transportowej władzy Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Przy podziale Warszawa skorzystała z wzorców i doświadczeń brytyjskich. Miało to pozwolić na przystosowanie komunikacji zbiorowej do tworzącej się w kraju gospodarki wolnorynkowej. ZTM miał także prowadzić w imieniu miasta politykę transportową. Istotnym celem było rozdzielenie funkcji nadzoru i kontroli od funkcji eksploatacyjnej, a tym samym poprawa sprawności zarządzania oraz kontroli nad komunikacją miejską. Celem było również wprowadzenie konkurencyjności w przewozach miejskich. ZTM tym samym przejął wszystkie zadania, poza tymi związanymi z eksploatacją taboru.

W pierwszym roku działalności organizatora warszawiaków woziło 1681 Ikarusów (krótkich i przegubowych), 900 wagonów tramwajowych (typu 13N zwanych „parówkami” i 105N) oraz 42 trolejbusy.

Lata 90.

Lata 90. w warszawskiej komunikacji można określić jako lata solidnej pracy u podstaw. Wprowadzonych zostało wtedy kilka rozwiązań, które z jednej strony ułatwiły pasażerom korzystanie z transportu miejskiego, z drugiej zaś pozwoliły na sprawniejsze nim zarządzanie. Do tych pierwszych z pewnością zaliczyć można nowe, znacznie bardziej czytelne wzory rozkładów jazdy czy wprowadzenie – w 1994 roku – do ruchu pierwszego niskopodłogowego au-



tobusu marki Neoplan. Do tych drugich – wprowadzenie zabezpieczeń holograficznych na biletach, tablic kierunkowych i numerów brygad w pojazdach czy pojawienie się w 1995 roku systemu nawigacji GPS – TADIRAN.

Właśnie w tym pierwszym okresie funkcjonowania ZTM na ulice wyjechały również autobusy pierwszego prywatnego przewoźnika – firmy „RAPID-BUS”, za kierownicą warszawskiego autobusu zasiadła pierwsza kobieta, a na tory po raz pierwszy wyjechała tramwajowa linia turystyczna „T”, obsługiwana taborem zabytkowym.

Lata 90. dały również początek rewolucji w infrastrukturze przystankowej. Wtedy to bowiem na stołecznych przystankach pojawiło się kilkaset zadaszeń należących do prywatnej firmy AdPol. Estetyczne i nowoczesne jak na owe lata konstrukcje z miejsca przypadły do gustu pasażerom. Choć nie brakowało też ich krytyków, którzy z racji ich szklanego dachu nazywali je ulicznymi solariami.

Nie można także zapomnieć o podziale w 1994 roku operatora, czyli MZK, na dwie niezależne spółki: Tramwaje Warszawskie oraz Miejskie Zakłady Autobusowe.

W połowie lat 90. pojawiła się także idea komunikacji aglomeracyjnej. To właśnie wtedy urodziła się koncepcja utworzenia Warszawskiego Związku Transportu Publicznego.

► Streszczenie

W artykule przedstawiono najważniejsze wydarzenia w rozwoju komunikacji miejskiej w Warszawie. Zarząd Transportu Miejskiego powołany został 1 stycznia 1992 roku i jest jednym z pierwszych organizatorów komunikacji miejskiej w Polsce, którego zadania od początku były oddzielone od zadań operatora. Autor opisuje rozwój komunikacji miejskiej w stolicy od początku lat 90., wprowadzanie udogodnień oraz kolejne działania związane z polepszeniem jakości komunikacji i rozbudową infrastruktury.

► **Słowa kluczowe:** Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, metro, organizacja komunikacji

► Summary

We have been serving passengers for already a quarter of century 25th anniversary of the Public Transport Authority (ZTM) in Warsaw
The paper presents the most important events in the development of the urban transport in Warsaw. The Public Transport Authority (ZTM) was established on 1 January 1992 and is one of first public transport organisers in Poland, whose tasks were separated from the operator's tasks from the very beginning. The author describes the development of public transport in the capital city from the beginning of 1990s, the introduction of conveniences and the subsequent actions related to improvement in the transport quality and expansion of the infrastructure.

► **Keywords:** Public Transport Authority (ZTM) in Warsaw, metro, transport organisation



Rozbudowa metra w latach 90.

W tym okresie działalności ZTM miały miejsce dwa wydarzenia, które przyczyniły się do ważnych zmian w transporcie publicznym. Pierwszym z nich było uruchomienie w 1995 roku południowego odcinka I linii metra. Pociągi rozpoczęły kursowanie na odcinku z Kabat do Politechniki. Trzy lata później metro wydłużono do stacji Centrum. Cała linia miała już „aż” 12 km długości. Warszawiacy, którzy z początku traktowali podziemną kolej jako turystyczną atrakcję, szybko przekonali się, że to zdecydowanie najlepszy i najszybszy sposób na podróżowanie po mieście. Metro szybko zaczęło pełnić również rolę miastotwórczą. Najdalej wysunięta na południe stacja Kabaty znajdowała się na początku funkcjonowania podziemnej kolei „pośrodku niczego”. Kilka lat później Kabaty zostały zabudowane budynkami mieszkalnymi niemal do ostatniego wolnego spłachetka ziemi.

Metro zmieniło również podejście do planowania siatki tras linii autobusowych. O ile przed jego uruchomieniem autobusy brały na siebie cały ciężar komunikacji między Ursynowem a Centrum, o tyle z czasem ich trasy były układane tak, by przede wszystkim dowoziły mieszkańców do stacji podziemnej kolei.

Pielgrzymka Jana Pawła II a ZTM

Drugim ważnym wydarzeniem była wizyta w Warszawie, w czerwcu 1999 roku, Papieża Jana Pawła II. W dniach jego wizyty Warszawa gościła blisko milion pielgrzymów. Wymusiło to na ZTM zorganizowanie specjalnej komunikacji, otwarcie dodatkowych kas biletowych oraz uruchomienie mobilnej informacji pasażerskiej. To właśnie przy okazji tego wielkiego wyzwania zostały wypracowane procedury i schematy organizacji specjalnej komunikacji, wykorzystywane przy okazji wielu innych ważnych wydarzeń czy imprez masowych.

Mała ciekawostka, rok 1999 zamknął się liczbą 10,5 mln sprzedanych biletów. Wartość sprzedaży zbliżyła się zaś do 36 mln zł. Dla porównania – obec-

W 2008 roku stacja metra Plac Wilsona została uznana za najładniejszą nową stację na świecie

Po lewej

Wszystkie autobusy jeżdżące dla ZTM mają niską podłogę i szereg udogodnień dla pasażerów

nie sprzedaż biletów przekracza 80 mln sztuk. A średnia roczna wartość sprzedaży wynosi ok. 900 mln zł.

Początek lat 2000.

Kolejny okres w funkcjonowaniu ZTM, czyli lata 2000–2006, stał pod znakiem nowych wyzwań. Jednym z nich było wdrożenie całkiem nowego systemu biletowego. Bilety z paskiem holograficznym drukowane na cienkim papierze odeszły do lamusa. Zostały zastąpione o wiele nowocześniejszymi biletami kartonikowymi z paskiem magnetycznym. Z pojazdów zniknęły zaś kasowniki, tzw. „dziurkacze”. W ich miejscu zostały zamontowane żółte skrzynki, funkcjonujące do dziś. To już, można powiedzieć, nawet nie kasowniki, a wręcz małe komputery. Na stacjach metra stanęły zaś, również funkcjonujące do dziś, kółwrotki. No i w ramach nowego systemu pojawiła się Warszawska Karta Miejska, czyli elektroniczna karta zbliżeniowa. Warszawa była pierwszym polskim miastem, które wprowadziło u siebie tak nowoczesne rozwiązanie.

Rozbudowa sieci sprzedaży biletów

Rozpoczęto również intensywne prace zmierzające do rozbudowy sieci sprzedaży biletów. W 2002 roku pojawił się pierwszy punkt obsługi pasażerów, w pasażu handlowym na stacji Świętokrzyska. Dzięki temu pasażerowie chcący kupić bilet czy uzyskać informację o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej nie musieli już udawać się do siedziby ZTM, która wówczas mieściła się w Pałacu Błękitnym przy ulicy Senatorskiej (dawna siedziba rodu Zamoyskich). To rozwiązanie sprawdziło się doskonale. Dlatego w kolejnych latach oddano do użytku kolejne dwa

- ♦ POP-y: na stacji metra Ratusz-Arsenał i na pl. Wilsona. Dziś działa już 21 takich punktów. Znajdują się nie tylko na stacjach metra, ale również na największych dworcach kolejowych, na lotnisku oraz w jednym z centrów handlowych.

Kolejne odcinki metra i Szybka Kolej Miejska

ZTM systematycznie kontynuował rozbudowę metra. W latach 2000–2006 uruchomionych zostało pięć kolejnych stacji. Podziemna kolej połączyła z Centrum dzielnicę Żoliborz.

W 2003 roku kontynuowane były działania zmierzające do wprowadzenia konkurencyjności na rynku przewozów autobusowych w Warszawie. ZTM podpisał umowy z dwoma nowymi prywatnymi przewoźnikami, z firmą ITS Michalczewski i Mobilis. Drugi z przewoźników obsługuje linie komunikacji miejskiej do dziś.

Rok 2005 przyniósł kolejne przełomowe wydarzenie w publicznym transporcie w stolicy. Wtedy to bowiem pojawił się kolejny nowy środek transportu – Szybka Kolej Miejska. Początkowo kursowała jedynie na trasie Falenica – Dworzec Zachodni. Później połączyła Pruszków z Rembertowem. Dziś kursują cztery linie SKM. Obsługiwane są przez nowoczesne, klimatyzowane i bardzo wygodne pociągi. Tysiące mieszkańców podwarszawskich miejscowości, takich jak Otwock, Sulejówek czy Legionowo, nie są sobie w stanie wyobrazić innego sposobu na codzienne dojazdy do pracy, jak właśnie SKM. Miasto już myśli o uruchamianiu kolejnych.

Parkuj i Jedź

O przełomie można mówić zdecydowanie także w kontekście i innego wydarzenia. W 2006 roku, przy stacji metra Marymont odbyło się uroczyste wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę pierwszego parkingu przesiadkowego w systemie „Parkuj i Jedź”. Parking został uruchomiony w roku kolejnym. Wkrótce potem powstawały następne. Dziś warszawski system P+R składa się z 14 obiektów o pojemności od niecałych 100 do ponad 1000 miejsc parkingowych. W sumie oferuje ponad 4200 miejsc. Na parkingach znajdują się także miejsca dla kierowców niepełnosprawnych oraz stojaki dla rowerów. System szybko okazał się strzałem w dziesiątkę. Wiele z parkingów zapełnia się całkowicie codziennie. Warszawa myśli już o następnych.

Lata 2007-2013

W kolejnym okresie, czyli w latach 2007–2013 rozwój komunikacji miejskiej nabrał jeszcze większego tempa. W 2007 roku weszło w życie porozumienie pomiędzy ZTM a Kolejami Mazowieckimi oraz Warszawską Koleją Dojazdową. Dzięki niemu wybrane bilety ZTM (od dobowego „wzwyż”) zaczęły być honorowane w pociągach należących do tych przewoźników. Wspólny bilet stał się faktem. Zaczął obowiązywać nie tylko na obszarze Warszawy, ale również wybranych gmin podwarszawskich. Dwa lata później objął już prawie całą aglomerację.

Dużym krokiem do przodu stało się wprowadzenie zmian w taryfie biletowej, która stała się bardziej przyjazna dla osób przesiadających się. Pojawiły się w niej bowiem bilety czasowe. W czasie ich ważności można było zmieniać środek transportu dowolną liczbę razy.

Pod koniec 2008 roku, po 25 latach, udało się ostatecznie dokończyć budowę I linii metra. Do użytku pasażerów oddane zostały ostatnie trzy stacje wraz z węzłem przesiadkowym Młociny, w skład którego wchodziły: dworzec autobusowy, pętla tramwajowa i parking przesiadkowy. A skoro o metrze mowa, to nie można zapomnieć o kolejnych istotnych wydarzeniach. Stacja Plac Wilsona została uznana za najbardziej nową stację podziemnej kolei na świecie. O wiele ważniejsze jednak było podpisanie, w kolejnym roku, umowy na budowę centralnego odcinka II linii metra, czyli odcinka składającego się z 7 stacji i przechodzącego pod dnem Wisły. Jego budowa rozpoczęła się w sierpniu 2010 roku.

Współpraca z zagranicą

W 2008 roku Zarząd Transportu Miejskiego z dumą wkroczył na europejskie salony. Przystąpił do Europejskiego Stowarzyszenia Metropolitalnych Zarządów Transportu (EMTA). Dzięki temu, w ramach projektów europejskich, możliwe stało się zorganizowanie zagranicznych staży dla pracowników ZTM, w ramach których uważnie podpatrywaliśmy najlepsze praktyki stosowane w komunikacji miejskiej przez inne europejskie metropolie.

A skoro mowa o Europie, nie można nie wspomnieć o wielkich sukcesach w zakresie pozyskiwania funduszy unijnych przez Warszawę. Łączna kwota uzyskanych dofinansowań wyniosła ok. 5,75 mld zł. Dofinansowanie pozwoliło nie tylko na budowę metra i remonty torowisk tramwajowych, ale również na modernizację taboru.

Wymiana taboru

W zakresie wymiany taboru Warszawa podpisała dwa „kontrakty stulecia”. W maju 2009 roku zawarto umowę z bydgoską firmą PESA na dostawę 186 nowych, niskopodłogowych, jednoprzestrzennych tramwajów. Pierwszy z zamówionych pojazdów, o dźwięcznej nazwie Swing, wyjechał na stołeczne ulice w czerwcu 2010 roku. Ostatni – trzy lata później. Drugim było podpisanie w czerwcu 2011 roku umowy na zakup 168 nowych niskopodłogowych autobusów. Były to dwa największe tego typu zakupy taborowe w Europie. W 2011 roku z kolei na ulicach pojawiły się cztery autobusy hybrydowe. W kolejnym roku rozpoczęły się testy pierwszych autobusów elektrycznych – między innymi chińskiej marki BYD.

Euro 2012 i system rowerów miejskich

Rok 2012 był dla komunikacji miejskiej rokiem wyjątkowym. W czerwcu odbyły się w Polsce Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej Euro 2012. Warszawa była gospodarzem aż pięciu meczów. Przez cały czerwiec komunikacja pracowała na najwyższych obro-



Szybka Kolej Miejska to dla tysięcy mieszkańców aglomeracji najlepszy sposób na codzienne dojazdy do Warszawy

tach. Uruchomione zostały tymczasowe parkingi P+R i linie do nich dowożące. Kursowały również linie specjalne do Strefy Kibica na pl. Defilad i do Stadionu Narodowego. Pełne ręce roboty miały również służby porządkowe i nadzór ruchu. Zwłaszcza w dniu meczu Polska-Rosja, kiedy doszło do wielkiej awantury i walk między kibicami z obu krajów. Podczas imprezy autobusy przejechały dodatkowo ponad 300 tys. km, czyli okrążyły kulę ziemską 7,5 razy. Gdyby ustawić wszystkie dodatkowe autobusy jeden za drugim, zajęłyby one odcinek aż 4,5 kilometra. Tramwaje przejechały dodatkowo ok. 130 tys., a metro – ok. 17 tys. km.

Ale rok ten był wyjątkowy nie tylko z powodu Euro. W połowie wakacji został uruchomiony system roweru miejskiego Veturilo. Początki były skromne. Uruchomiono niecałe 60 stacji, a cykliści do dyspozycji mieli tysiąc rowerów. Dziś w ramach Veturilo działa 300 stacji. Wypożyczać można blisko 5 tys. jednostek. Rowery z charakterystycznymi „skrzydełkami” przy bagażnikach były wypożyczane już ponad 11 mln razy.

Zmiany w komunikacji autobusowej

Kolejny rok także należał do bardzo udanych. Dzięki dostawom kolejnych autobusów udało się ostatecznie wycofać z ulic Ikarusy. Tym samym, od 2013 roku wszystkie autobusy kursujące pod stołecznymi ulicami na liniach ZTM mają niską podłogę i są przystosowane do potrzeb osób z różnego rodzaju niepełnosprawnościami.

Pod koniec 2013 roku podpisano umowę na budowę i eksploatację 1580 wiat przystankowych z firmą AMS. Prywatna firma uzyskała miejską koncesję. Może zarabiać na reklamach umieszczanych w stawianych przez nią zadaszeniach. Pierwsza nowa wiat została uroczystie odsłonięta w październiku 2014 roku. Od tamtej pory możemy mówić o prawdziwej

rewolucji w stołecznej infrastrukturze przystankowej. Ustawiane wiaty, w trzech rodzajach dostosowanych do obszarów miasta, są nie tylko estetyczne, ale i funkcjonalne. Dziś projekt zmierza ku końcowi. Do ustawienia zostało jeszcze niecałe 50 wiat.

Nowa taryfa

Także i w następnych latach ZTM nie zwolnił tempa we wprowadzaniu usprawnień w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. W 2014 roku weszła w życie kolejna nowa taryfa biletowa. Nie wiązała się ona jednak z podwyżką, a wręcz z obniżką niektórych cen biletów. Osoby mieszkające w Warszawie i w niej rozliczające się z podatku dochodowego od osób fizycznych uzyskały prawa do Karty Warszawianka, czyli mogły kupować tańsze bilety długookresowe oraz korzystać na preferencyjnych warunkach z miejskich i komercyjnych instytucji sportowych, rekreacyjnych i kulturalnych. Ważną zmianą było również zastąpienie biletów jednorazowych biletami umożliwiającymi przesiadki.

UITP i FOT

Po wejściu na salony europejskie przyszedł również czas na wkroczenie na te światowe. ZTM przystąpił bowiem do Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego. UITP to ogólnosiwiatowa organizacja, w której spotykają się zarządcy i operatorzy komunikacji zbiorowej, a także instytuty badawcze, władze publiczne i przedstawiciele przemysłu związani z branżą transportową. Ważne, w zakresie współpracy z innymi instytucjami zajmującymi się zarządzaniem komunikacją miejską, stało się także powołanie, w grudniu 2015 roku, Forum Organizatorów Transportu. W pierwszym etapie w jego skład weszło 13 polskich zarządów transportu. Celem FOT



- ◆ stały się: wymiana wiedzy i doświadczenia, poznanie dobrych praktyk oraz tworzenie nowych standardów w organizacji komunikacji zbiorowej.

Sytuacje kryzysowe

Pracownicy ZTM zapamiętają rok 2015 również z innego powodu. A zwłaszcza 14 lutego, czyli tzw. „walentynki”. Zaczęło się jeszcze niewinnie. Rano uruchomiony został nowy odcinek trasy tramwajowej wzdłuż ul. Powstańców Śląskich. Zadowoleni mieszkańcy dzielnicy Bemowo mogli nową trasę przetestować nie tylko na pokładzie nowoczesnego, ale i zażytkowego tramwaju. Nie obyło się bez baloników i walentynkowych słodkości. Nikt wtedy jeszcze nie przypuszczał, że będą to aż tak płomienne walentynki. Po południu wybuchł pożar, w wyniku którego spłonęła część mostu Łazienkowskiego, czyli jednej z najbardziej ruchliwych przepraw przez Wisłę. Dosłownie parę chwil po wybuchu pożaru wdrożone zostały procedury kryzysowe. Rozpoczęło się planowanie komunikacji miejskiej w tym rejonie Warszawy niemal od nowa. Udało się to bardzo dobrze. Autobusy kursowały nie na tymczasowych trasach zastępczych, lecz na nowych trasach stałych. Gdyby ktoś nie wiedział, że spalił się most, mógłby uznać, że tak po prostu normalnie powinna kursować komunikacja. Most przebudowano i ponownie oddano do użytku w październiku tego samego roku. W ciągu każdej szczytowej godziny przejeżdża nim 80 autobusów oferujących pasażerom aż 13 tysięcy miejsc.

II linia metra

8 marca 2015 roku otwarty został centralny odcinek II linii metra. Połączyło ono Wólę ze Śródmieściem i Pragą Północ. Choć na początku pociągi nie kursowały pełne, dziś wielu warszawiaków nie wyobraża sobie komunikacji miejskiej bez II linii podziemnej kolei. Z obu linii korzysta dziś dziennie ponad 670 tys. pasażerów. Wkrótce potem rozpoczęła się rozbudowa nowej linii. W maju 2016 ruszyły prace na Pradze Północ i Targówku. Powstają tam trzy stacje. Kolejne trzy są budowane także na Woli, na której prace rozpoczęto jesienią 2016. Kolejne odcinki będą gotowe za dwa lata. Warszawa planuje już dążenie kolejnych odcinków – ostatnich trzech stacji na Targówku oraz pięciu na Bemowie, wraz z nową stacją techniczno-postojową, w której będą „nocowały” pociągi metra kursujące na II linii.



Warszawa inwestuje w zakup ekologicznych autobusów

Po lewej

Z warszawskiej komunikacji miejskiej w 2016 roku skorzystało 1 mld 136 mln pasażerów

Przewoźnicy prywatni

Wielkim osiągnięciem ZTM stało się wprowadzenie nowej, wysokiej jakości w przewozach zleczanych prywatnym przewoźnikom. Wysokie wymagania są stawiane nie tylko taborowi (autobusy muszą być niskopodłogowe, wyposażone w biletomaty, zapowiedzi głosowe przystanków i szereg innych udogodnień) ale również i zapleczu technicznemu, w którym pojazdy będą serwisowane, a także samym kierowcom, którzy muszą znać język polski, przepisy i topografię miasta. Każdy kierowca oraz autobus kursujący w ramach nowych kontraktów, przed wyjechaniem na miasto musi otrzymać od ZTM certyfikat. Jako nowość zostały wprowadzone także klauzule społeczne. Kierowcy muszą być zatrudniani na podstawie umów o pracę na cały etat.

Kiss & Ride

Z całkiem świeżych osiągnięć ZTM można wymienić chociażby uruchomienie specjalnych stref postojowych Kiss and Ride, umożliwiających bezpieczne, krótkotrwałe zatrzymanie się kierowcom podwożącym pasażerów do komunikacji miejskiej.

Warto się również pochwalić systematycznym wzrostem liczby pasażerów. Na koniec ubiegłego roku komunikacja miejska zaliczyła kolejny frekwencyjny rekord. Skorzystało z niej 1 mld 136 mln pasażerów.

Tym sposobem dotarliśmy do współczesności. Ale jednego możemy być pewni, ZTM nie zamierza spoczywać na laurach. W komunikacji miejskiej wciąż jest jeszcze wiele do zrobienia. O kolejnych osiągnięciach będziemy mogli czytać w „Komunikacji Publicznej” poinformować jednak znacznie wcześniej niż za kolejne ćwierć wieku. ■



Igor Krajnow | Rzecznik prasowy
Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie
e-mail: i.krajnow@ztm.waw.pl