ZTM News

Czasopismo Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie

Nr 2 (2) 2015

Lubelska komunikacja podmiejska

Taryfy biletowe w Polsce

Jak tworzy się nazwy przystanków?

„Nowa siatka połączeń", czyli korekty w układzie linii komunikacyjnych

Spis treści

Aktualności

„Nowa siatka połączeń", czyli korekty w układzie linii komunikacyjnych.....3

Transport miejski jeszcze bardziej przyjazny osobom niepełnosprawnym.....4

„E-palący" problem.....5

Temat numeru

Determinanty taryfy biletowej.....6

Taryfy biletowe w Polsce.....8

Z historii komunikacji miejskiej

Organizacja komunikacji miejskiej w trakcie wizyty papieża w Lublinie.....12

Niezbędnik pasażera

Komunikacyjny bon ton, czyli dobre maniery podczas jazdy autobusem.....16

Opłata dodatkowa plus cena biletu.....18

„Od zaplecza"

Lubelska komunikacja podmiejska.....19

System informacji pasażerskiej na lubelskich przystankach 22

Jak tworzy się nazwy przystanków?.....24

BUSmania

Komunikacja miejska w datach.....27

Słowniczek komunikacyjny.....27

„Okiem pasażera".....27

Od Redakcji

Drodzy Czytelnicy,

dziękujemy za wszystkie pozytywne opinie, jakie otrzymaliśmy od Was po publikacji premierowego numeru „ZTM News". Państwa reakcja pokazuje, że tego typu wydawnictwo, poświęcone zagadnieniom transportu zbiorowego, jest potrzebne i zyskało grono odbiorców. Dlatego, z jeszcze większą przyjemnością, prezentujemy drugi numer czasopisma.

Kolejne wydanie „ZTM News" otwiera dział „Aktualności", a w nim między innymi przedstawiono informację o planowanym rozszerzeniu uprawnień do bezpłatnych przejazdów dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnych oraz odpowiedź na pytanie: czy palenie e-papierosów w środkach komunikacji miejskiej jest dozwolone?

Temat numeru poświęcamy taryfie biletowej. Wyjaśniamy jak powstaje cennik biletów oraz co determinuje jego ostateczny kształt. Dokonujemy również analizy i porównania cen biletów w innych miastach Polski.

W dziale „Od zaplecza" pod lupę wzięliśmy wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej oraz nazwy przystanków. Szczegółowo, z uwzględnieniem aspektów technicznych, wyjaśniamy zasady działania elektronicznych tablic oraz reguły, jakie obowiązują przy tworzeniu nazw przystanków.

Istotny wpływ na komfort podróży pojazdami komunikacji miejskiej mamy również my sami – pasażerowie. Dlatego zachęcamy do poszerzenia wiedzy na temat zasad dobrego zachowania. O tym, jak powinniśmy się zachowywać podczas jazdy środkami komunikacji miejskiej, pół żartem, pół serio, traktuje artykuł „Komunikacyjny bon ton, czyli dobre maniery podczas jazdy autobusem".

Z kolei miłośnikom komunikacji i historii polecamy tekst poświęcony organizacji komunikacji miejskiej podczas wizyty papieża Jana Pawła II w Lublinie, która miała miejsce 9 czerwca 1987 r.

Życzymy miłej lektury!
Redakcja

WYDAWCA I ADRES REDAKCJI
Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie
al. Kraśnicka 25, 20-718 Lublin

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:
Justyna Góźdź — redaktor naczelna
Monika Fisz, Agnieszka Musur,
Michał Krawczyk, Robert Mędykowski, Paweł Paszko, Rafał Tarnawski

KONTAKT
tel. (81) 466 29 43
fax. (81) 466 29 01
ztm@ztm.lublin.eu

Aktualności

„NOWA SIATKA POŁĄCZEŃ", CZYLI KOREKTY W UKŁADZIE LINII KOMUNIKACYJNYCH

Sfinalizowanie największego projektu unijnego w zakresie transportu zbiorowego, realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, przełoży się bezpośrednio na powstanie nowego układu połączeń komunikacji miejskiej. Zmiany w obecnym układzie komunikacyjnym, które planowane są na jesień, zakładają włączenie do eksploatacji nowych odcinków trakcji trolejbusowej oraz mają na celu optymalizację połączeń autobusowych. Wdrożenie modyfikacji w przebiegu linii poprzedzają szerokie konsultacje społeczne.

Prace nad zmianami prowadzone były dwutorowo. Z jednej strony Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, jako organizator lubelskiej komunikacji miejskie, przygotował własne autorskie opracowanie zawierające propozycję rozwiązań komunikacyjnych, w tym m.in. uwzględniające przeniesienie części pracy przewozowej z trakcji autobusowej na trolejbusową. Z drugiej strony, dzięki pozyskaniu przez Gminę Lublin dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna na lata 2007-2013 w wysokości 90%, przeprowadzono postępowanie przetargowe, którego przedmiotem było wyłonienie firmy eksperckiej mającej za zadanie opracowanie własnej koncepcji optymalizacji oferty przewozowej lubelskiej komunikacji miejskiej.

Wykonawca, przygotowując swoje opracowanie zobowiązany był do uwzględnienia taboru posiadanego przez przewoźników świadczących swoje usługi na rzecz ZTM w Lublinie (w dzień powszedni mógł zaplanować maksymalnie 215 autobusów i 95 trolejbusów w ruchu) oraz kontraktowanej corocznie liczby wozokilometrów w wysokości 19 mln.

W czasie prac nad zmianami w układzie połączeń wykonawca zobowiązany był wykorzystać badania potoków pasażerskich, w tym najnowsze badania wykonane na rzecz Gminy Lublin w IV kwartale 2014 r.

Optymalizacja wykonana przez firmę zewnętrzną składała się z dwóch etapów. Pierwszy, etap podstawowy, zakłada wykorzystanie obecnego układu komunikacyjnego oraz rozbudowę sieci trakcji trolejbusowej, mającej powstać w ramach projektu Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie do połowy 2015 r. Z kolei drugi, rozszerzony etap, będący uzupełnieniem etapu podstawowego, ma uwzględniać dalszą rozbudowę sieci trakcji trolejbusowej od II połowy 2015 do 2020 r. oraz budowę dworca zintegrowanego w rejonie Dworca Głównego PKP i układu drogowego planowanego do budowy w tym okresie. Oprócz opracowania koncepcji zmian w komunikacji miejskiej wykonawcy zlecono opracowanie koncepcji linii komunikacyjnych na obszarze Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (LOF), tj. Gminy Lublin i 13 gmin ościennych.

Po przygotowaniu przez wykonawcę swojej koncepcji optymalizacji oferty przewozowej ZTM w Lublinie przeanalizował wszystkie propozycje korekt w obowiązującej sieci połączeń komunikacyjnych i przedstawił wykonawcy swoje uwagi i sugestie, co do niektórych zaproponowanych rozwiązań. Jednocześnie ZTM w Lublinie przekazał wykonawcy swoją autorską koncepcję w celu stworzenia jednego spójnego projektu zmian w układzie komunikacyjnym, który jest poddany szerokim konsultacjom społecznym. Zgodnie z zawartą umową wykonawca przeprowadził konsultacje z Wójtami Gmin wchodzących w skład LOF oraz władzami Gminy Lublin i ośrodkami decyzyjnymi. Wszystkie zgłoszone w toku konsultacji uwagi zostały przeanalizowane pod kątem możliwości ich wprowadzenia do nowej sieci połączeń. Po zakończeniu prac przez firmę zewnętrzną swoje konsultacje rozpoczął ZTM w Lublinie. W czasie konsultacji wszyscy pasażerowie mają możliwość przedstawienie uwag na temat zaproponowanych zmian. ZTM w Lublinie zakłada, że całość procesu konsultacji zakończy się do końca czerwca br., a planowane zmiany zostaną wprowadzone od września/października 2015 r.

Paweł Paszko

Aktualności

TRANSPORT MIEJSKI JESZCZE BARDZIEJ PRZYJAZNY OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM

Więcej ulg w komunikacji miejskiej dla niepełnosprawnych dzieci i młodzieży. W tym kierunku idą zmiany, które planuje wprowadzić miasto wspólnie z ZTM w Lublinie, poprzez rozszerzenie uprawnień do bezpłatnych przejazdów środkami transportu publicznego.

Obecnie uczniowie realizujący obowiązek szkolny w przedszkolach, szkołach lub oddziałach specjalnych i integracyjnych oraz ich opiekunowie korzystają z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską, przy czym prawo to jest ograniczone do przejazdu na trasie z miejsca zamieszkania do szkoły i z powrotem, najkrótszą trasą.

Projekt zmian zakłada rozszerzenie uprawnienia dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej na poziomie lokalnym, a więc zmian w zakresie katalogu uprawnień gminnych do przejazdów bezpłatnych komunikacją miejską. Po pierwsze wszystkie dzieci i młodzież niepełnosprawna do ukończenia 16. roku życia mogłaby podróżować komunikacją miejską bezpłatnie, bez względu na cel podróży, czyli poruszać się po całym mieście, a nie tylko jak obecnie na trasie szkoła–dom i z powrotem. Chodzi przede wszystkim o to, aby dzieci i młodzież będące osobami niepełnosprawnymi miały również możliwość bezpłatnych dojazdów związanych z leczeniem i rehabilitacją. Obecnie podczas dojazdu w takie miejsca komunikacją miejską osoby te muszą kasować bilet. Podczas podróży środkami komunikacji miejskiej dokumentem poświadczającym uprawnienie do bezpłatnych przejazdów będzie legitymacja szkolna lub orzeczenie o stopniu niepełnosprawności.

Druga istotna zmiana dotyczy starszej młodzieży niepełnosprawnej z orzeczonym stopniem niepełnosprawności. Grupa osób od 16. do ukończenia 26. roku życia korzystałaby z bezpłatnych przejazdów na trasie z miejsca zamieszkania do placówki oświatowej i z powrotem, czyli tak, jak ma to miejsce w chwili obecnej oraz dodatkowo z miejsca zamieszkania do ośrodka terapii, rehabilitacji, ośrodka wsparcia oraz warsztatów terapii zajęciowej i z powrotem.

Zmiany w zakresie rozszerzenia uprawnienia objęłyby również osoby towarzyszące dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej podczas podróży komunikacją miejską. Zmiany zakładają, że niezależnie od wieku dziecka opiekun będzie mógł bezpłatnie skorzystać z autobusu i trolejbusu, jadąc z podopiecznym nie tylko do szkoły, ale także na terapię, rehabilitację czy do ośrodka wsparcia oraz wracając z tych miejsc do domu. Uprawnienie to przysługiwałoby również w przypadku, kiedy opiekun odwiózł dziecko na rehabilitację i sam wraca do miejsca zamieszkania. Uprawnienie to nie obejmie opiekunów młodzieży z orzeczonym lekkim stopniem niepełnosprawności (zgodnie z *Ustawą o rehabilitacji zawodowej i społecznej i zatrudnieniu osób niepełnosprawnych*).

Dokumentem poświadczającym uprawnienie zarówno dzieci i młodzieży niepełnosprawnej od 16. do ukończenia 26. roku życia, jak również opiekunów dzieci i młodzieży niepełnosprawnej do przejazdów bezpłatnych w czasie podróży na rehabilitację czy ośrodka terapii będzie specjalne zaświadczenie wg wzoru opracowanego przez Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie. Zaświadczenie dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej oraz ich opiekunom będzie wystawiał ośrodek terapii, rehabilitacji czy ośrodek wsparcia, z usług którego dziecko korzysta. Następnie taki dokument będzie wymagał zarejestrowania w ZTM w Lublinie. Zmianie nie ulegną natomiast dokumenty poświadczające uprawnienie do bezpłatnych przejazdów na trasie dom–szkoła–dom. Utrzymane zostaną dotychczasowe dokumenty, czyli opiekun będzie nadal legitymował się zaświadczeniem wydanym przez placówkę oświatową, zaś uczeń niepełnosprawny od 16. do ukończenia 26. roku życia legitymacją szkolną.

Projekt uchwały zawierający opisane zmiany będzie przedmiotem głosowania podczas czerwcowej sesji Rady Miasta. Zmiany są odpowiedzią na wnioski środowisk osób niepełnosprawnych i mają na celu ułatwienie tej grupie osób przemieszczanie się po mieście poprzez zmniejszenie kosztów związanych z odpłatnością za przejazdy komunikacją miejską.

Justyna Góźdź

Aktualności

E-PALĄCY PROBLEM

E-palacz w komunikacji miejskiej to widok, który nasuwa dwa zasadnicze pytania: o to czy wolno palić e-papierosy w miejscu publicznym jakim jest autobus czy trolejbus oraz czy i jak reagować na tego typu sytuacje?

Obowiązujące regulacje prawne na poziomie ogólnokrajowym oraz dyrektywy Unii Europejskiej nie zakazują palenia tzw. e-papierosów w miejscach publicznych. W szczególności nie czynią tego przepisy ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. *o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych*. Ustawa pod pojęciem „wyroby tytoniowe" rozumie wyroby zawierające tytoń lub jego składniki, z wyłączeniem produktów leczniczych zawierających nikotynę. E-papierosy nie zawierają tytoniu, nie są też wyprodukowane z jego udziałem. Stąd też nie odnosi się do nich zakaz wynikający z powyższej ustawy.

Dodatkowo dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. *w sprawie zbliżenia przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych państw członkowskich w sprawie wyrobów i sprzedaży wyrobów tytoniowych i powiązanych wyrobów*, której postanowienia muszą zostać implementowane do przepisów prawa krajowego do dnia 20 maja 2016 r. również bezpośrednio nie odnosi się do kwestii dotyczących środowiska wolnego od dymu w odniesieniu do papierosów elektronicznych. Przepisy dyrektywy zachęcają jednak państwa członkowskie do wprowadzenia takich regulacji w ramach ich prawa krajowego. Ministerstwo Zdrowia w trakcie prac nad nowelizacją ustawy *o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych* ma rozważyć wprowadzenie przepisów dotyczących zakazu używania papierosów elektronicznych w miejscach publicznych, w tym. m.in. w środkach transportu zbiorowego.

W związku z tym w obecnym stanie prawnym problem używania elektronicznych papierosów w miejscach użyteczności publicznej może zostać rozwiązany na poziomie lokalnym, wyłącznie w drodze uchwał władz miejskich lub za pomocą regulaminu np. korzystania ze środków transportu publicznego.

Lublin na razie nie planuje uregulowania kwestii palenia e-papierosów poprzez zmianę uchwały w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących w komunikacji miejskiej.
– *Na ten moment nie odnotowujemy problemu nadużywania e-papierosów w środkach komunikacji miejskiej* – mówi Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie. – *Niemniej jednak oczywiście na bieżąco monitorujemy sytuację. Kiedy nastąpi potrzeba uregulowania kwestii palenia e-papierosów, to na poziomie zmian regulaminowych podejmiemy kroki w celu wprowadzenia jasnych zasad dla e-palaczy* – dodaje.

Mimo że obowiązująca uchwała nie zakazuje wprost palenia e-papierosów w środkach komunikacji miejskiej, to funkcjonują w niej zapisy, które pozwalają niezadowolonym podróżnym zwrócić uwagę e-palaczom, jak choćby ten, dotyczący „osób uciążliwych dla innych pasażerów, które mogą zostać wyproszone z pojazdu". Poza tym zastosowanie mają także ogólnie przyjęte zasady współżycia społecznego.
– *Kultura osobista powinna podpowiadać pasażerom, że buchanie parą tuż obok innych jest niestosowne i może stanowić dyskomfort dla pozostałych współpodróżnych* – apeluje Grzegorz Malec.

Część polskich miast wprowadziła już zakaz palenia e-papierosów w komunikacji miejskiej. E-dymka nie puścimy m.in. w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Krakowie, Toruniu oraz Płocku.

Justyna Góźdź

Temat numeru

DETERMINANTY TARYFY BILETOWEJ

W komunikacji miejskiej zestawienie opłat ponoszonych przez pasażerów za usługi zbiorowego transportu określane jest mianem taryfy. Oprócz wykazu cen poszczególnych biletów obejmuje ona również zasady ich stosowania. Zawiera także wykaz uprawnień do ulg i zwolnień z ponoszonych opłat za przejazd wraz z wyszczególnieniem dokumentów potwierdzających uprawnienie do danej ulgi. Jest to więc, obok rozkładu jazdy, jeden z najważniejszych dokumentów dla pasażerów chcących sprawnie i bez kłopotów korzystać z dobrodziejstw zbiorowej komunikacji miejskiej – stanowi podstawę do wyboru najkorzystniejszej oferty przewozowej.

Zapewnienie sprawnego transportu miejskiego jest jednym z zadań własnych gminy. Komunikacja jako usługa użyteczności publicznej spełnia szereg ważnych funkcji społecznych:

- zapewnia mieszkańcom możliwość dojazdu do miejsc pracy, nauki czy wypoczynku;
- zapewnia skomunikowanie peryferyjnych obszarów miasta czy też miejscowości ościennych, gdzie nie funkcjonują komercyjne przewozy;
- umożliwia stosunkowo tani lub bezpłatny przewóz dla osób niepełnosprawnych czy nisko uposażonych;
- odciąża newralgiczne dzielnice miast od prywatnego ruchu samochodowego, a tym samym powoduje zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu.

Istotne jest zatem, by ewentualne zmiany taryfy biletowej stanowiły odpowiedź na zmieniające się warunki funkcjonowania komunikacji miejskiej. Powstanie nowych linii komunikacyjnych, w tym również obejmujących swym zasięgiem obszar podmiejski, a także zmiany istniejącej siatki połączeń komunikacyjnych to czynniki, które uzasadniają wprowadzenie nowej oferty biletowej. Dla przykładu wprowadzenie nowych rodzajów biletów (zarówno czasowych, jak i okresowych), pozwalających na realizowanie nawet kilku przesiadek w ramach jednego przejazdu może zachęcić do częstszego, swobodniejszego korzystania z transportu zbiorowego zarówno obecnych pasażerów oraz nowych, którzy dotychczas korzystali z innych środków transportu.

Źródło: ZTM w Lublinie

Niezwykle ważne jest także, by taryfa oferowała pasażerom jak najbardziej optymalny zestaw biletów, a jednocześnie była możliwie prosta i czytelna dla jej potencjalnych użytkowników. Powstaje tu często pewnego rodzaju dysonans, np. na podstawie wniosków pasażerów wprowadza się do taryfy bilety, które w praktyce okazują się mało popularne i wykorzystywane są przez przysłowiową „garstkę" użytkowników, wpływając negatywnie na przejrzystość taryfy. Przykładem takich biletów w Lublinie są bilety okresowe na 2 linie, których sprzedaż ilościowo w 2014 r. wyniosła jedynie ok. 1% wszystkich sprzedanych w tym czasie biletów okresowych.

Podstawowym determinantem wprowadzenia zmian w taryfach biletowych jest oczywiście konieczność zwiększenia przychodów pochodzących z ich sprzedaży w celu pokrycia wzrastających kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej. W ostatnich latach w zauważalny sposób zmieniła się lubelska komunikacja miejska. Wprowadzono szereg zmian poprawiających komfort podróży. Odnowiony został tabor – na ulicach miasta od 2011 roku pojawiło się łącznie 100 nowoczesnych, wyposażonych w m.in. automat biletowy

Temat numeru

i monitoring autobusów oraz 70 trolejbusów. Wszystkie nowo zakupione pojazdy wyposażone są w klimatyzowaną przestrzeń pasażerską. Dla podniesienia wygody pasażerów uruchomiono system dynamicznej informacji pasażerskiej wskazujący rzeczywisty czas oczekiwania na pojazd na przystanku, a także stworzono system Karty Biletu Elektronicznego, w skład którego wchodzi stale rozszerzana sieć punktów doładowań (obejmująca aktualnie 35 automatów stacjonarnych, blisko 180 punktów handlowych i sklep internetowy. Wszystkie te udogodnienia dla pasażerów oparte są na funkcjonowaniu nowoczesnych systemów, wyposażonych w sprzęt i urządzenia wymagające utrzymania i odpowiedniego serwisowania, co związane jest z ponoszeniem kosztów.

Pomimo realizacji wyżej opisanych inwestycji, ceny biletów komunikacji miejskiej w Lublinie udaje się utrzymać na stałym poziomie od 2012 r., kiedy to cena najbardziej popularnego biletu 30-minutowego wzrosła z poziomu 2,40 zł do poziomu 2,80 zł. Od 2008 r., czyli przez blisko 7 lat, nie zmieniły się ceny biletów okresowych. Aktualnie lubelskie bilety okresowe należą do jednych z najtańszych w kraju, w stosunku do miast o porównywalnej wielkości. We wspomnianym okresie, czyli od 2008 do 2014 r., inflacja wzrosła o 20,76%. Szacunkowa cena 1 przejazdu wykonywanego za pośrednictwem najpopularniejszych wśród oferty biletów okresowych – tj. biletów 30-dniowych na wszystkie linie wynosi odpowiednio: dla biletów normalnych niespełna 0,53 zł, a dla biletów ulgowych 0,26 zł. Korekta ceny np. o 8,00 zł dla biletów normalnych spowoduje realny wzrost kosztów jednego przejazdu o 5 gr.

Ponadto warto wskazać, że zgodnie z przyjętą polityką społeczną prawo do specjalnych, rocznych biletów na wszystkie linie w preferencyjnej cenie 10 zł mają członkowie rodzin wielodzietnych, tj. takich, w których wychowuje się minimum 4 dzieci. W najbliższym czasie, w szerszym niż dotychczas zakresie, uprawnienia do przejazdów bezpłatnych lubelską komunikacją miejską zyskają dzieci i młodzież niepełnosprawna, a także w określonych sytuacjach ich opiekunowie.

Dlatego każdorazowo przy konstruowaniu taryf niezbędne jest wzięcie pod uwagę wszystkich wyżej wymienionych czynników, uwzględniając jednocześnie możliwości budżetu gminy, z którego obok wpływów ze sprzedaży biletów pokrywane są koszty związane z utrzymaniem komunikacji. W Lublinie wskaźnik pokrycia kosztów usług przewozowych dochodami ze sprzedaży biletów, w zależności od roku, waha się w granicach 56–60%. Dla przykładu, w Warszawie ten wskaźnik wynosi około 30%.

Prowadzona od kilku lat w Lublinie polityka taryfowa zachęca pasażerów do zakupów biletów okresowych, ułatwiających skorzystanie z szerszej oferty przewozowej. Tym samym ceny biletów jednoprzejazdowych i czasowych ustalane są na nieco wyższym poziomie w porównaniu z cenami biletów okresowych. Takie działanie pozwala na utrzymanie istniejącej od kilku lat w Lublinie tendencji wzrostu udziału sprzedaży biletów okresowych w całości sprzedaży, a tym samym stanowi swoisty ukłon w kierunku stałych pasażerów komunikacji miejskiej.

Komunikacja miejska jest tym rodzajem usługi publicznej, która w większym bądź mniejszym stopniu stanowi obciążenie większości gospodarstw domowych. Zgodnie z wynikami badań *Preferencji komunikacyjnych mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego,* przeprowadzonych w 2014 r., 80% mieszkańców w wieku 17–75 lat korzysta z przejazdów komunikacją miejską, większość – 53% – zarówno w dni powszednie, jak i weekendy, 42% – tylko w dni powszednie. Każdorazowe wprowadzanie zmian do taryfy biletowej wiąże się więc z dużym zainteresowaniem społeczności lokalnej. O ile rozszerzenie katalogu uprawnień do ulgowych czy bezpłatnych przejazdów przyjmowane jest zazwyczaj ze zrozumieniem opinii społecznej, o tyle zmiany cen biletów, a szczególnie ich podniesienie budzą początkowo opór i falę nieprzychylnych komentarzy pasażerów.

Agnieszka Musur

Temat numeru

RODZAJE TARYFY BILETOWEJ W POLSCE

Do końca lat 80. taryfy biletowe i zakres ulg w komunikacji miejskiej były ustalane centralnie. Na biletach jednorazowych widniał napis „Bilet ważny na terenie całego kraju". Wszystko zmieniło się w trakcie reform ustrojowych, kiedy zadania związane z organizacją komunikacji miejskiej stały się zadaniami własnymi gmin. Na gruncie lubelskim przejawiło się to tym, że na biletach pojawił się wtedy napis „MPK Lublin". Jeszcze przez wiele lat dochodziło do nieporozumień z pasażerami, mimo że we wszystkich dostępnych środkach przekazu powtarzany był komunikat, że w pojazdach komunikacji miejskiej w Lublinie ważne są tylko bilety z nadrukiem „MPK Lublin".

Okres różnicowania taryf biletowych w poszczególnych miastach w Polsce rozpoczął się w latach 90. i trwa po dzień dzisiejszy. Przez lata był on także dynamizowany przez różne nowinki techniczne, które pozwalały wprowadzać nowe rozwiązania w sposobie pobierania opłaty za przejazd. Dawno już minął czas biletów jednorazowych drukowanych na zwykłym papierze bez żadnych zabezpieczeń, np. hologramów, znaczków do biletów miesięcznych w stylu znaczków pocztowych, biletów miesięcznych o sztywnym okresie ważności, tj. od pierwszego do ostatniego dnia danego miesiąca, czy kasowania biletów przez kasowniki „dziurkacze".

Na potrzeby niniejszego artykułu, poświęconego zestawieniu i porównaniu taryf biletowych, za najważniejsze miasta w Polsce uznano wszystkie 18 tzw. „wojewódzkich", będących siedzibą wojewody lub marszałka województwa oraz pozostałe miasta o liczbie ludności przekraczającej 170 tys. mieszkańców, czyli około połowa liczby mieszkańców Lublina (Gdynia, Częstochowa, Radom, Bielsko-Biała). Łącznie analizie poddane zostaną bilety w 22 miastach. Mimo bardzo dużego zróżnicowania systemów taryfowych w polskiej komunikacji miejskiej, można dostrzec jednak pewne cechy wspólne, tzn. występowanie pewnych rodzajów biletów w niemal wszystkich systemach taryfowych.

Funkcjonujące podziały biletów

Dawny podstawowy podział biletów na jednorazowe i abonamentowe, np. miesięczne, lub na określoną ilość przejazdów pozostał już tylko jednym z wielu kryteriów, według których obecnie można dzielić bilety, a co za tym idzie uwzględniać przy opracowaniu taryfy biletowej. Obecnie za bardziej poprawne należało przyjąć, że bilety dzielimy na jednoprzejazdowe i wieloprzejazdowe, gdyż istnieją w taryfach bilety, które można sklasyfikować jako jednorazowe wieloprzejazdowe. Drugim ważnym podziałem ze względu na kształt taryfy jest podział biletów na imienne i bilety na okaziciela. Podział ten istniał także wcześniej. Niedawno wprowadzono podział biletów na tzw. elektroniczne, kodowane na karcie magnetycznej i tradycyjne, potocznie zwane „papierowymi". Do tej pierwszej kategorii zbliżony charakter, poprzez swoją niematerialność, mają bilety kupowane za pomocą telefonów komórkowych.

W systemach taryfowych, głównie większych miast, spotykamy się na ogół z dwiema grupami taryf występującymi pod tytułami „bilety czasowe" i „bilety okresowe". Kryterium takiego podziału jest najczęściej długość okresu ważności biletów.

Nazwa „bilety czasowe" przyjęła się na ogół dla biletów krótkookresowych, tzn. takich, których okres ważności wyrażony jest najczęściej w minutach i godzinach. Najbardziej popularną formą tego biletu jest forma papierowa, chociaż występuje także w formie elektronicznej lub kupowanej przez telefon komórkowy. Bilet ten jest typem biletu na okaziciela i wymaga skasowania. Od momentu skasowania zaczyna się naliczanie upływającego czasu ważności. W praktyce okres ważności tych biletów zamyka się w przedziale od 10 minut (Poznań) do 14 dni (Katowice, Gorzów Wielkopolski) od momentu skasowania. Funkcjonowanie tych biletów można określić następująco: raz kasujesz bilet i możesz przesiadać się dowolną ilość razy. Bilety czasowe współistnieją na ogół w taryfie z biletami jednoprzejazdowymi, często jeden z biletów czasowych pełni w określonych warunkach również rolę biletu jednoprzejazdowego.

Temat numeru

Cena biletu jednoprzejazdowego zawsze skorelowana jest z cenami biletów czasowych. Jej wysokość zależy głównie od wielkości miasta i kształtu sieci komunikacyjnej. Cechą charakterystyczną biletu jednoprzejazdowego jest to, że pozwala na przejazd dowolnej liczby przystanków, także całej trasy pojazdem, w którym został skasowany. W przypadku biletu jednoprzejazdowego nie jest istotny czas przejazdu. Taki bilet traci ważność w momencie opuszczenia pojazdu.

Nazwa „bilety okresowe" przyjęła się natomiast dla biletów długookresowych, tzn. takich, których okres ważności wyrażony jest w dniach, tygodniach, miesiącach. Obecnie najbardziej popularną formą tych biletów jest forma elektroniczna – zapis elektroniczny na specjalnej karcie, chociaż mogą występować w formie papierowej. Przeważnie są to bilety imienne, chociaż możliwa jest wersja na okaziciela. Bilety te na ogół nie wymagają kasowania. Istnieją wprawdzie systemy biletów elektronicznych, które wymagają rejestracji wejścia lub wyjścia z pojazdu, lecz jest to tylko jedno z możliwych rozwiązań. Ważność tych biletów zaczyna i kończy się zgodnie datami zakodowanymi na karcie biletu elektronicznego lub z datami widniejącymi na blankiecie biletu. Obecnie okresowe bilety imienne są dostępne w przedziale od 5 dni (Rzeszów) do 366 dni (Poznań).

W większości omawianych miast istnieją bilety czasowe o następującym okresie ważności: 10, 20, 30, 40, 45, 60, 75, 90 i 120 minut oraz 6, 24, 48, 72 godzin, jak również 5, 7, 10 i 14 dni. W mniejszych miastach (Radom, Toruń, Olsztyn, Gorzów Wielkopolski, Opole, Zielona Góra) bilety czasowe zaczynają się dopiero od 24-godzinnych. Krótsze przejazdy realizowane są tylko z biletami jednoprzejazdowymi.

Paleta biletów okresowych jest trochę mniej rozbudowana. Występują bilety na 5, 7, 10, 14, 15, 30, 60, 90 lub 150 dni oraz bilet na 12 miesięcy. Bilety 30-dniowe, których okres ważności rozpoczyna się pierwszego dnia miesiąca często są ważne 31. dnia miesiąca i wtedy funkcjonują jak tradycyjne bilety miesięczne.

Specyficzne rozwiązania zostały przyjęte w Krakowie, gdzie można kupić bilet okresowy na dowolną liczbę miesięcy, maksymalnie 12 oraz w Poznaniu, gdzie można kupić bilet okresowy na dowolną liczbę dni – od 14 do 366.

Spośród wyżej wymienionych biletów, trzy rodzaje z nich, z małymi wyjątkami, występują we wszystkich miastach. Są to bilety jednoprzejazdowe, 24-godzinne, zwane niekiedy dobowymi oraz okresowe 30-dniowe, także w formie miesięcznych. Wyjątkiem jest Szczecin, gdzie formalnie nie ma biletów jednoprzejazdowych, istnieją za to bilety 60- i 120-minutowe, które w praktyce mogą funkcjonować jak jednoprzejazdowe. W innych miastach takie bilety są wskazane w zasadach korzystania z biletów – bilet jest ważny na całej trasie w pojeździe, w którym został skasowany. Drugim wyjątkiem jest Opole, gdzie nie ma biletów 24-godzinnych tylko dzienne – ważność biletu kończy się o północy, w dniu którym został skasowany.

Ceny biletów

W większości miast cena normalnych biletów jednoprzejazdowych lub czasowych spełniających jednocześnie funkcję biletów jednoprzejazdowych kształtuje się w wysokości od 2,60 zł (Opole) do 3,20 zł (Katowice). Dotyczy to biletów ważnych umownie w granicach miasta, gdyż zagadnienie stref biletowych przekracza tematykę niniejszych rozważań. Oczywiście są wyjątki. W Krakowie bilet jednoprzejazdowy kosztuje 3,80 zł (występuje tu bilet 20-minutowy w cenie 2,80 zł), w Łodzi bilet jednoprzejazdowy kosztuje 4,00 zł (występuje tu bilet 20-minutowy w cenie 2,80 zł), w Warszawie 4,40 zł (występuje tu bilet 20-minutowy w cenie 3,40 zł), a w Poznaniu nawet 4,60 zł.

Ceny biletów 24-godzinnych normalnych kształtują cię obecnie od 10,00 zł (Białystok, Radom, Olsztyn, Częstochowa, Kielce) do 18,00 zł (Katowice). W Opolu występuje bilet dzienny w cenie 8,00 zł.

Bilety okresowe zazwyczaj dzielą się na bilety na jedną linię, dwie linie oraz całą sieć, czyli tzw. „sieciówki".

Temat numeru

Ze względu na politykę cenową miast, praktycznie we wszystkich miastach najbardziej popularne są sieciówki. Obecnie w Polsce ceny normalnych „sieciówek" ważnych w strefie miejskiej kształtują się w przedziale od 80,00 zł (Gdynia, Białystok) do 126,00 zł (Katowice), najczęściej zaś wynoszą od 85,00 do 100,00 zł.

Drugim najczęściej występującym w taryfach biletem z kategorii jednoprzejazdowych i czasowych jest bilet 60-minutowy, funkcjonuje on w 13 z 22 opisywanych miast, natomiast w kategorii biletów okresowych bilet 90-dniowy, który funkcjonuje aż w 15 z 22 opisywanych miast.

Lubelskie bilety w innych miastach

Dla zobrazowania całokształtu zagadnienia należałoby jeszcze sprawdzić jak popularne są rodzaje biletów występujących w Lublinie. W roli biletu czasowego, bilet 30-minutowy oprócz Lublina występuje we Wrocławiu, Katowicach i Szczecinie. Bilet 90-minutowy jest oprócz Lublina również w Warszawie, Krakowie i Wrocławiu. Lubelskim „rodzynkiem" jest bilet czasowy 6-godzinny, który nie występuje nigdzie indziej . W roku 2014 sprzedano ponad 244 tys. biletów 6-godzinnych (normalnych i ulgowych), a przychody z tego tytułu przekroczyły 1 mln zł. Bilet czasowy 72-godzinny zwany w niektórych miastach 3-dniowym występuje oprócz Lublina także w Krakowie, Łodzi, Wrocławiu, Gdańsku, Gdyni i Olsztynie.

W zakresie biletów okresowych sytuacja przedstawia się następująco. Bilet 10-dniowy występuje oprócz Lublina także w Szczecinie, Białymstoku oraz Olsztynie. Bilet 90-dniowy figuruje w lubelskim cenniku oraz w 14 innych miastach (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Katowice, Szczecin, Bydgoszcz, Białystok, Radom, Kielce, Bielsko-Biała, Gorzów Wielopolski, Zielona Góra). Bilet 150-dniowy funkcjonuje w Lublinie, Radomiu, Krakowie, i Poznaniu. Bilety 150-dniowe w Krakowie i Poznaniu zostały wymienione w związku z systemami taryfowymi funkcjonującymi w tych miastach.

Bilet 150-dniowy „typu lubelskiego" obowiązuje tylko w Radomiu. W niektórych miastach występują tzw. bilety semestralne, które okresem ważności mogą nawiązywać do biletów 150-dniowych. Są one jednak dedykowane studentom oraz uczniom i mają dość ścisłe ramy czasowe obowiązywania (np. od 1 lutego do 30 czerwca). „Lubelski" bilet 150-dniowy jest dostępny dla wszystkich i w każdym czasie. Przychody ze sprzedaży biletów 150-dniowych w Lublinie w 2014 roku wyniosły ponad 5 mln zł, co stanowiło prawie 7% przychodów ze sprzedaży biletów w ogóle.

Bilety specjalne, strefowe i aglomeracyjne

Oprócz tego systemy taryfowe wszystkich miast zawierają bilety, które można by objąć jednym mianem – bilety specjalne. Przykładem takich biletów w lubelskiej taryfie są bilety obowiązujące w Strefie Płatnego Parkowania czy bilety rodzinne. Zróżnicowanie tych biletów jest tak duże, że temat ten przekracza jednak zakres niniejszego opracowania.

Poza tematem niniejszego artykułu pozostaje podział biletów ze względu na strefy komunikacyjne oraz uprawnienia do ulg, które to zagadnienia mają też niebagatelny wpływ na kształt taryfy biletowej obowiązującej w każdym mieście.

Odrębnym zagadnieniem są również tzw. bilety aglomeracyjne funkcjonujące już w niektórych miastach w Polsce, np. w Warszawie. Najogólniej polega to na tym, że na określonym obszarze obowiązuje jeden bilet na różne środki publicznego transportu. W Warszawie dotyczy to przewozów realizowanych na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie (autobusy, tramwaje, metro) oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o. i Kolejach Mazowieckich Sp. z o.o.

Wydaje się, że jest to kierunek, w którym rozwijały się będą systemy taryfowe w transporcie publicznym w dużych miastach.

Robert Mędykowski

Temat numeru

Porównanie cen biletów komunikacji miejskiej

Porównanie cen biletów komunikacji miejskiej w miastach powyżej 170 tys. mieszkańców + pozostałe wojewódzkie*						
* w miastach, w których nie jest wymieniona ulga gminna - ulga gminna występuje w wysokości ulgi ustawowej czyli 50% ceny biletu normalnego						
Miasta wg ilości mieszkańców	**Cena obowiązuje od:**	**Bilet**	**Ceny biletów w (zł) – wg stanu na 15.04.2015 r.**			
			Bilet jedno-przejazdowy, itp.	**Bilet dobowy „24-godz."**	**Bilet „miesięczny"**	**Bilet „3-miesięczny"**
Miasta „duże" – powyżej 500 000 mieszkańców						
Warszawa	01.01.2014	Normalny# (funkcjonalnie)	4,40	15,00	110,00/98,00*	280,00/250,00*
1 720 398	ze zmianami od:	"Czasowy do 75 min"# (funkcjonalnie)	4,40		* w cenie niższej tzw.	
	01.08.2014	# tzw. Jednorazowy Przesiadkowy			Bilet Warszawiaka	
Kraków	01.01.2013	Normalny – pierwszy raz	3,80	15,00	94,00	276,40
756 183		Miejski – tj. każdy następny	3,80	15,00	89,00	261,70
		Ulgowy gminny*	1,90	7,50	47,00	138,20
		Czasowy do 40 min	3,80			
		Czasowy do 60 min	5,00			
Łódź	01.01.2014	Normalny	4,00	13,20	80,00	192,00
737 098		Normalny – „do 40 minut"	3,60			
		Normalny – „do 60 minut"	4,80			
Wrocław	01.05.2012	Normalny	3,00	11,00	98,00	240,00
632 996		„Czasowy do 30 min"	3,00			
		„Czasowy do 60 min"	4,40			
Poznań	01.07.2014	Normalny *	4,60*	13,60	115,00	323,24
551 627		„Czasowy do 10 min" *	3,00*			
		„Czasowy do 40 min" *	4,60*	* dotyczy biletów papierowych		
Miasta GOP	01.03.2013	Normalny (w granicach jednej gminy)	3,20	18,00	126,00	322,00
		„Czasowy do 30 min"	3,80			
Miasta „średnie–większe" – od 250 000 do 500 000 mieszkańców						
Gdańsk	01.06.2012	Normalny	3,00	12,00	88,00	
456 967		„Czasowy do 60 min"	3,60			
Szczecin	01.03.2012	Normalny	-	12,00	100,00	260,00
405 606		„Czasowy do 30 min"	3,00			
		„Czasowy do 60 min"	4,00			
Bydgoszcz	01.04.2015	Normalny	3,00	12,00	88,00	256,00
356 177		„Czasowy do 60 min"	4,20			
Lublin	01.04.2012	Normalny = „Czasowy do 30 min"	2,80	13,00	84,00	216,00
348 450		Normalny – u kierowcy	3,20			
Białystok	01.11.2014	Normalny	2,80*	10,00	80,00	230,00
295 198		„Czasowy do 60 min" (u kierowcy)	3,50	* papierowy (z e-karty 2,70 zł)		
Miasta „średnie-mniejsze" – od 170 000 do 250 000 mieszkańców						
Gdynia	01.06.2012	Normalny	3,00	12,00	80,00	
247 324		„Czasowy do 60 min"	3,60			
Częstochowa	01.09.2014	Normalny	3,00	10,00	90,00	
238 042		„Czasowy do 45 min" – kierowcy	3,40			
Radom	01.09.2014	Normalny	3,00	10,00	88,00	220,00
222 496		Normalny specjalny – kierowcy	4,00			
Toruń	01.01.2015	Normalny	2,80	11,20	89,20	
205 312						
Kielce	01.01.2013	Normalny	3,00	10,00	90,00	222,00
203 804		„Czasowy do 60 min"	3,20			
Rzeszów	01.03.2014	Normalny	2,80	12,00	98,00	
178 227		Ulgowy gminny	1,70	7,20	55,00	
		Czasowy do 60 min – normalny	4,00			
		Czasowy do 60 min – ulg. gm.	2,40			
Olsztyn	01.08.2011	Normalny	2,90	10,00	110,00	
176 463						
Bielsko–Biała	01.05.2012	Normalny	3,00	12,00	100,00	282,00
175 008		„Czasowy do 60 min"	4,00			
Miasta pozostałe – „wojewódzkie"						
Gorzów Wlkp.	01.10.2014	Normalny	3,00	13,80	92,00	260,00
124 554						
Opole	01.09.2014	Normalny	2,60	8,00	88,00	
122 439		„Dwukrotnego kasowania w ciągu 60 minut"	3,30			
Zielona Góra	01.09.2014	Normalny	3,00	12,00	90,00	260,00
119 197						

Z historii komunikacji miejskiej

ORGANIZACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W TRAKCIE WIZYTY PAPIEŻA W LUBLINIE

9 czerwca 1987 roku to jedna z ważniejszych dat w historii naszego miasta. Właśnie tego dnia odbyła się wizyta Jana Pawła II w Lublinie. Pierwsza i zarazem ostatnia wizyta Karola Wojtyły, jako papieża, była elementem trzeciej pielgrzymki do Polski. Wydarzenie to miało również znaczny wpływ na organizację komunikacji miejskiej.

Już 8 czerwca służby zablokowały wszystkie drogi dojazdowe do Lublina, a ruch tranzytowy skierowały na objazdy przez okoliczne miejscowości. Dzięki temu na głównych ulicach wylotowych z Lublina oraz na bocznych drogach podmiejskich można było utworzyć parkingi dla pątników. Po samym mieście do godziny 18.00 samochody poruszały się bez żadnych ograniczeń. Później na znacznym obszarze został wprowadzony zakaz ruchu wszelkich pojazdów, złamanie którego wiązało się z bardzo wysoką grzywną.

Ponadto z trasy przejazdu papieża i 50 metrów od niej miały być usunięte wszystkie samochody, w przeciwnym wypadku czekało je odholowanie na koszt właściciela. Zakaz nie dotyczył pojazdów komunikacji miejskiej, które jeździły do wieczora po stałych trasach. Dodatkowo autobusy nocne (nr 100, 101 i 102) wyjechały już o godzinie 21.00 i kursowały z częstotliwością co 15 minut.

W dniu wizyty Ojca Świętego służby porządkowe zamknęły strefę również dla transportu zbiorowego, dlatego trolejbusy w ogóle nie wyjechały z zajezdni, a większość z około 60 linii autobusowych została zawieszona. Bez zmian kursowało jedynie sześć linii podmiejskich (16bis, 27, 30bis, 42, 48, 49), a trasy czterech były zmienione. W celu umożliwienia przejazdu pomiędzy dzielnicami oraz usprawnienia dojazdu z terenów peryferyjnych zostały uruchomione 4 specjalne linie autobusowe oznaczone literami A, B, C i D. Na wszystkie trasy komunikacyjne funkcjonujące w dniu wizyty z częstotliwością 10–11 minut miejski przewoźnik skierował 108 autobusów. Jako ciekawostkę warto też podać, że 9 czerwca 1987 r. został ogłoszony w Lublinie dniem wolnym od pracy.

Michał Krawczyk

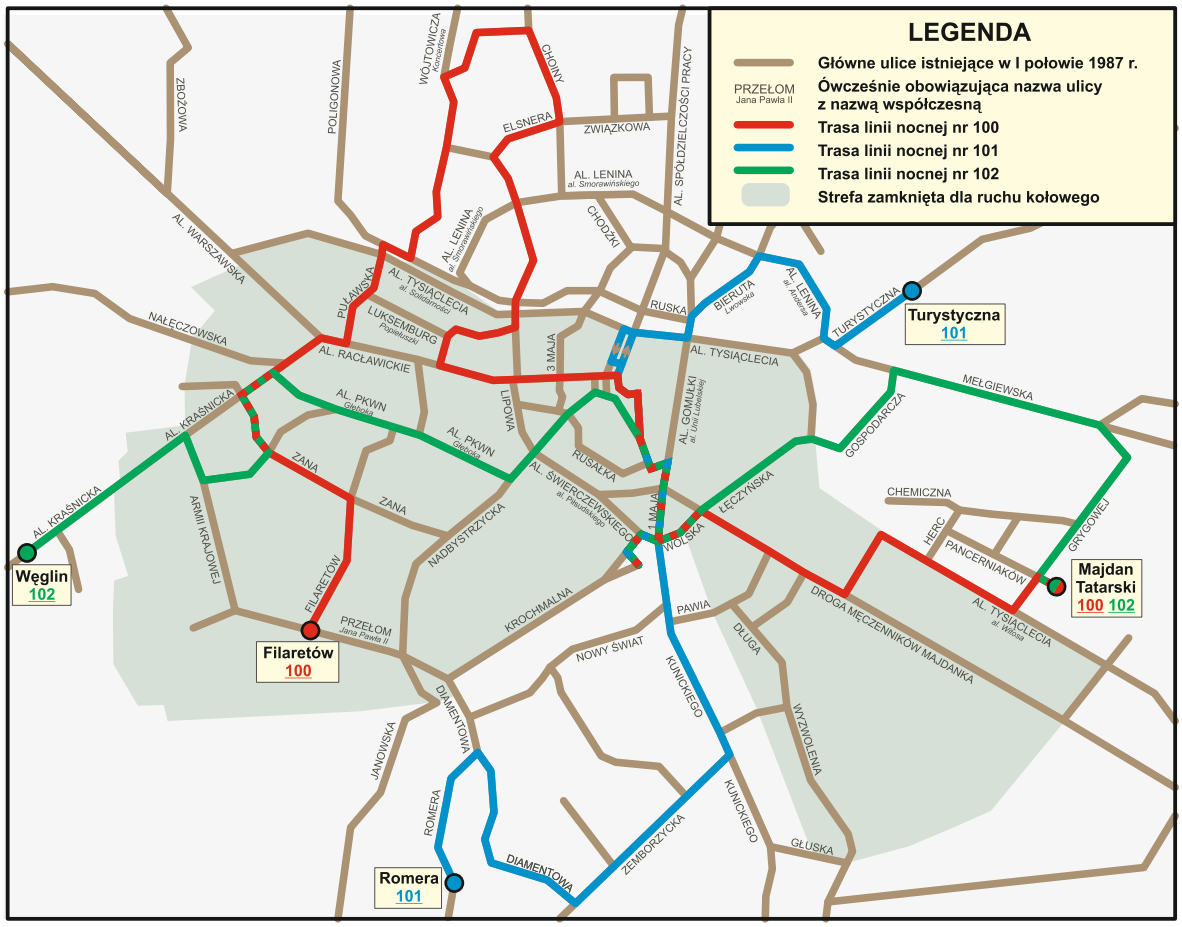
Fotografia ilustrująca wizytę papieża w Lublinie w 1987 r.

Autor: Waldemar Frąckiewicz

Z historii komunikacji miejskiej

Numer linii	Trasa przejazdu linii nocnych
100	Jana Pawła II – Filaretów – Zana – al. Kraśnicka – Puławska – Północna – Kosmowskiej – Koncertowa – Harnasie – Choiny – Elsnera – al. Kompozytorów Polskich – Czechowska – Leszczyńskiego – al. Długosza – Al. Racławickie – Krakowskie Przedmieście – Królewska – Wyszyńskiego – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – 1 Maja – pl. Bychawski – Młyńska – Dworcowa – pl. Dworcowy – Dworcowa – Młyńska – pl. Bychawski – Wolska – Droga Męczenników Majdanka – Grabskiego – al. Witosa – Grygowej
101	Romera – Diamentowa – Zemborzycka – Kunickiego – pl. Bychawski – Młyńska – Dworcowa – pl. Dworcowy – Dworcowa – Młyńska – pl. Bychawski – 1 Maja – al. Unii Lubelskiej – Zamojska – Wyszyńskiego – Królewska – Lubartowska – al. Tysiąclecia – Lwowska – al. Andersa – Turystyczna
102	Węglin – al. Kraśnicka – Bohaterów Monte Cassino – Zana – Filaretów – Głęboka – Narutowicza – pl. Wolności – Bernardyńska – Zamojska – al. Unii Lubelskiej – 1 Maja – pl. Bychawski – Młyńska – Dworcowa – pl. Dworcowy – Dworcowa – Młyńska – pl. Bychawski – Wolska – Łęczyńska – Hutnicza – Gospodarcza – Mełgiewska – Grygowej

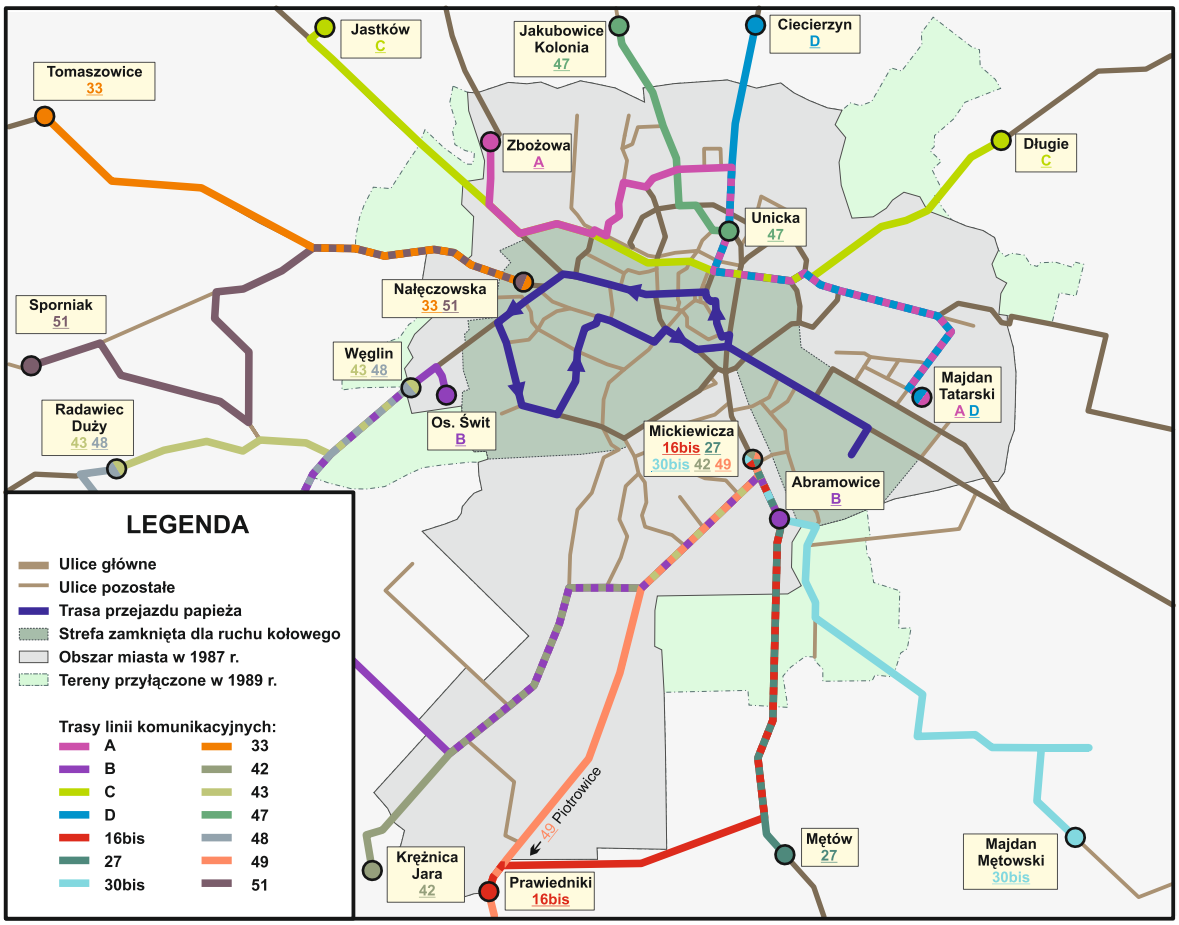
Mapa przebiegu linii nocnych w trakcie wizyty papieża



Z historii komunikacji miejskiej

Nazwa linii	Trasa przejazdu linii specjalnych
A	Zbożowa – al. Warszawska – al. Solidarności – Północna – Kosmowskiej – Koncertowa – al. Kompozytorów Polskich – Elsnera – Związkowa – al. Spółdzielczości Pracy – Lubartowska – al. Tysiąclecia – Mełgiewska – Grygowej
B	Os. Świt – Roztocze – al. Kraśnicka – Konopnica – Zemborzyce Dolne – Zemborzyce Tereszyńskie – Zemborzyce Wojciechowskie – Krężnicka – Żeglarska – Zemborzycka – Kunickiego – Abramowice
C	Jastków – Panieńszczyzna – Barak – Dębówka – Wola Sławińska – al. Warszawska – al. Solidarności – al. Tysiąclecia – Mełgiewska – Turystyczna – Wólka – Długie
D	Ciecierzyn – Elizówka – al. Spółdzielczości Pracy – Lubartowska – al. Tysiąclecia – Mełgiewska – Grygowej

Mapa przebiegu linii specjalnych i podmiejskich w trakcie wizyty papieża



Z historii komunikacji miejskiej

Nazwa linii	Trasa przejazdu linii podmiejskich
16 bis	Prawiedniki – Prawiedniki Kolonia – Ćmiłów – Wólka Abramowicka – Abramowicka – Kunickiego – Mickiewicza
27	Mętów – Ćmiłów – Wólka Abramowicka – Kunickiego – Mickiewicza
30 bis	Majdan Mętowski – Kliny – Wilczopole Kolonia – Wilczopole – Głusk – Głuska – Kunickiego – Mickiewicza
33	Tomaszowice – Płouszowice – Płouszowice Kolonia – Szerokie – Nałęczowska
42	Krężnica Jara – Krężnicka – Żeglarska – Zemborzycka – Kunickiego – Mickiewicza
43	Radawiec lotnisko – Radawiec Duży – Marynin – Kozubszczyzna – Konopnica – al. Kraśnicka – Węglin
47	Jakubowice Konińskie – Choiny – al. Smorawińskiego – Chodźki – Obywatelska – Unicka
48	Radawiec lotnisko – Radawiec Duży – Radawiec Mały – Trojaczkowice – Konopnica – al. Kraśnicka – Węglin
49	Piotrowice – Osmolice – Pszczela Wola – Żabia Wola – Prawiedniki – Osmolicka – Zemborzycka – Kunickiego – Mickiewicza
51	Sporniak – Motycz – Kozubszczyzna – Motycz – Uniszowice – Szerokie – Nałęczowska

Fotografia ilustrująca wizytę papieża w Lublinie w 1987 r.

Niezbędnik pasażera

KOMUNIKACYJNY BON TON, CZYLI DOBRE MANIERY PODCZAS JAZDY AUTOBUSEM

Z roku na rok rośnie liczba pasażerów korzystających z lubelskiej komunikacji miejskiej. W minionym roku – 2014 – z komunikacji miejskiej skorzystało ponad 120 mln pasażerów, o 6 mln więcej niż w roku 2013. Dziennie autobusy i trolejbusy kursujące na terenie Lublina i gmin sąsiednich przewożą blisko 330 tysięcy pasażerów. Jest zatem oczywiste, że przestrzeń związaną z komunikacją miejską tworzą nie tylko nowoczesny tabor oraz infrastruktura przystankowa, ale również ludzie. Nie jest również żadnym odkryciem stwierdzenie, że wpływ na podróż w komfortowych warunkach i w miłej atmosferze mają, jeśli nie przede wszystkim, to z pewnością w dużej mierze, także pozytywne zachowania współpasażerów i relacje międzyludzkie.

Jednak to co oczywiste w teorii, nie zawsze ma przełożenie w praktyce. W przestrzeni publicznej uwidacznia się coraz niższy poziom kultury osobistej, co przekłada się również na zachowania w komunikacji miejskiej. Warto zatem przypomnieć te formy zachowań, które mogą być utrudnieniem lub ułatwieniem w podróży środkami transportu publicznego. Niech poniższy tekst będzie swoistą formą autorefleksji. Czy zachowuję się zgodnie z moimi oczekiwaniami wobec innych podróżujących współpasażerów, w myśl zasady „nie rób drugiemu, co tobie nie miłe”? Pamiętajmy, autobus czy trolejbus to miejsce publiczne, zatem dobre maniery obowiązują już od samego wejścia do autobusu, a nawet od oczekiwania na przystanku, aż do zakończenia podróży.

Nie stój murem

Sytuacją, która najczęściej irytuje podczas jazdy autobusem jest problem blokowania drzwi. Jest to utrudnienie zarówno dla opuszczających pojazd, jaki i tych, którzy chcą wsiąść do autobusu czy trolejbusu. Jeśli tylko jest to możliwe, przestrzeń wokół drzwi powinna pozostać wolna. Taka zasada zapewni swobodną wymianę pasażerów. Przesuńmy się, by zrobić wejście innym pasażerom do pojazdu lub umożliwić im wyjście. Stanie przy drzwiach, mimo że jest wolne miejsce w innej części pojazdu naprawdę może denerwować.

Ustąp pierwszeństwa wychodzącym

To żelazna zasada, niezależnie czy dotyczy komunikacji miejskiej czy wejścia do budynku. Pierwszeństwo mają osoby chcące opuścić pojazd przed wchodzącymi. Pamiętajmy też, by ustawić się do wejścia do autobusu czy trolejbusu nie frontem do drzwi, ale nieco z boku. Dzięki temu wychodzący będą mogli z łatwością opuścić pojazd.

Zdejmij plecak

Nikt z nas nie lubi, gdy w zatłoczonym autobusie ktoś co chwila szturcha nas swoim bagażem. Niestety, pasażerowie podczas podróży często zapominają, że plecak znajdujący się na ich plecach przeszkadza innym współpasażerom. Wskazane jest by po wejściu do pojazdu zdjąć plecak i trzymać go w ręku lub położyć na podłodze. To nie tylko dla bezpieczeństwa i wygodny innych, ale także dla własnego komfortu. Mamy na oku nasz bagaż, bez obawy przed kieszonkowcami. Poza tym, jeśli znajdują się na nim jakieś ostre elementy, to unikniemy zniszczenie czyjegoś ubrania. Pamiętajmy również by plecaka czy innych toreb nie kłaść nigdy na siedzeniu obok, w sytuacji, gdy miejsc nie starcza dla wszystkich.

Bądź dyskretny

W czasie podróży najlepiej zachowywać się dyskretnie. Rozmawiajmy cicho. Nie powinno się rozmawiać tak, aby wszyscy pasażerowie słyszeli dyskusję. Nieodpowiednie jest opowiadanie o prywatnych sprawach. Można rozmawiać przez telefony komórkowe, jednak pasażer, który krzyczy do telefonu i głośno załatwia swoje sprawy nie daje dobrego świadectwa o sobie i absorbuje swoją osobą innych. Zakłócanie spokoju poprzez zachowanie niezgodne z zasadami współżycia społecznego jest zabronione, podobnie jak puszczanie na głos muzyki. Nikt nie musi podzielać naszych gustów muzycznych. W zamian możemy umilić sobie podróż czytając gazetę lub książkę.

Niezbędnik pasażera

Pozostaw po sobie porządek

Postarajmy się o to, by miejsce, które zajmowaliśmy, pozostało czyste dla kolejnych pasażerów. Zdarza się, że pasażerowie bezmyślnie kładą nogi z butami na sąsiadujących siedzeniach czy przyklejają zużytą gumę do siedzenia. Przez takie postępowanie kolejni pasażerowie narażeni są na ubrudzenie, a nawet zniszczenie swojej odzieży. Nie zanieczyszczamy i nie zaśmiecamy pojazdów. Nie jest również wskazane jedzenie w środkach komunikacji publicznej. Zazwyczaj podróż autobusem czy trolejbusem trwa na tyle krótko, że możemy powstrzymać się od skonsumowania posiłku. Warto również zwrócić uwagę na inne kwestie. Jedna z nich to zapach naszego jedzenia. Nie każdy z współpodróżnych musi tolerować zapach naszej kanapki. Należy też zauważyć, że jedzeniem możemy pobrudzić naszych sąsiadów. Oczywiście kategorycznie zabronione jest w pojazdach picie alkoholu, palenie tytoniu czy zażywanie substancji odurzających.

Higiena osobista

To chyba jeden z najbardziej kontrowersyjnych wątków w rozmowach o środkach komunikacji miejskiej. Problem ten ujawnia się szczególnie w okresie wiosenno-letnim. Każdy z nas zapewne odczuł „własnym nosem" reakcję ludzkiego ciała na upał, ale też każdy z nas wie, jak temu zaradzić. Weźmy sobie do serca hasło minionego systemu, promujące higienę: „Mydło, woda, zdrowie, uroda". Pamiętajmy o tym, bo chyba nie ma nic gorszego, jak właśnie przykry zapach, który towarzyszy podróżom, szczególnie jeśli taki delikwent dzieli z nami bliską przestrzeń.

Przewóz rzeczy i zwierząt

Przewóz rzeczy i zwierząt środkami komunikacji miejskiej jest bezpłatny, obowiązują jednak pewne zasady. Pamiętajmy, że przewóz zwierzęcia i rzeczy może odbywać się tylko pod ścisłym nadzorem podróżnego. Najczęstszy przypadek to przewożenie psów. W przypadku kiedy jest to mały piesek, można go trzymać na rękach lub kolanach. Nie sadzajmy psa na siedzeniu. Większy czworonóg powinien stać przy naszych nogach. Pies powinien mieć założony kaganiec i być trzymany na krótkiej smyczy. Drobne zwierzęta powinny być przewożone w stosownych pojemnikach. Dozwolony jest również przewóz roweru, pod warunkiem umieszczenia go w pojeździe tak, aby nie powodował zagrożenia zdrowia innych pasażerów, uszkodzenia pojazdu i nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu.

Ustąp, podziękuj

Dobre wychowanie to również pomoc osobom chorym i niepełnosprawnym. Ci pasażerowie powinni zająć miejsca siedzące jako pierwsi. Należy ustąpić miejsca bardziej potrzebującym. Deprymujący jest widok osoby, która sadza obok siebie kilkuletnie dziecko i nie zwraca uwagi na stojących obok niej pasażerów, szczególnie starszych. Młodsze dziecko bez problemu zmieści się na kolanach mamy, zaś starsze – nie będzie miało kłopotu, by postać przez kilka minut. Co ważne, odwdzięczajmy się zwykłym „dziękuję" za ustąpione miejsce. Nie zapominajmy również o kobietach w ciąży, które obok osób starszych, inwalidów, matek z małymi dziećmi, również należą do grupy uprawnionych.

Plakaty kampanii „Życzliwość jest w nas"

Niezbędnik pasażera

Pomagaj

Do miłych gestów wobec współpasażerów należy pomoc we wniesieniu wózka z dzieckiem. Możemy też pomóc opiekunowi osoby niepełnosprawnej w umieszczeniu wózka inwalidzkiego jego podopiecznego w autobusie czy trolejbusie. Można też ułatwić wsiadanie i wysiadanie osobie niewidomej. Zwracajmy też uwagę na osoby starsze. Można zaoferować wniesienie lub wyniesienie zakupów albo – jeżeli wyjdziemy z pojazdu wcześniej – odwrócić się i podać rękę, żeby ktoś mógł bezpiecznie wysiąść. Jeżeli w autobusie jest ścisk, zaoferujmy współpasażerom pomoc w skasowaniu biletu, jeżeli stoją daleko od urządzenia.

Wielką grzeczność wyświadczymy też starszym, dla których zakup biletu w automacie nie jest tak prosty, jak dla wszystkich, którzy zdążyli się do tego przyzwyczaić. Dzięki takim drobnym gestom wspólna podróż będzie znacznie przyjemniejsza. I jeszcze jedna, równie ważna zasada, uśmiechajmy się :)

P.S. Z pewnością nie wyczerpałam tematu i o czymś zapomniałam. Jeśli tak, proszę piszcie, również o tym, jakie zachowania w środkach komunikacji miejskiej Państwo lubicie i cenicie, a co Was irytuje i denerwuje. Jesteśmy ciekawi Waszych opinii.

Justyna Góźdź

OPŁATA DODATKOWA PLUS CENA BILETU

„Jazda na gapę" wiąże się z konsekwencjami w postaci otrzymania „mandatu", a tym samym z koniecznością uregulowania powstałego zobowiązania. Warto jednak przypomnieć, że poza równowartością opłaty dodatkowej za jazdę bez ważnego biletu lub bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów należy jeszcze opłacić właściwą należność za przewóz w wysokości ceny biletu.

Powyższą zasadę reguluje pkt. 3 i 4 art. 33a *Ustawy Prawo przewozowe*. W przypadku kiedy Wezwanie do zapłaty zostało wystawione za przejazd bez odpowiedniego dokumentu przewozu, równowartość opłaty dodatkowej wynosi 140,00 zł plus cena biletu 30-minutowego normalnego w kwocie 2,80 zł lub w przypadku przysługującej ulgi, cena biletu ulgowego w kwocie 1,40 zł. Istnieje również możliwość uiszczenia opłaty dodatkowej bezpośrednio u kontrolera lub w ciągu 7 dni od daty wystawienia „mandatu". W takim przypadku wysokość opłaty dodatkowej wynosi 98,00 zł. Do tego należy również dodać cenę biletu 2,80 zł lub 1,40 zł.

Analogiczna sytuacja ma miejsce w przypadku otrzymania Wezwania do zapłaty za przejazd bez ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu. Wówczas do opłaty dodatkowej w wysokości 112,00 zł należy doliczyć cenę biletu normalnego – 2,80 zł lub ulgowego – 1,40zł.

W przypadku uiszczenia opłaty dodatkowej u kontrolera lub w ciągu 7 dni od daty wystawienia dokumentu równowartość ta wynosi 78,40 zł plus kwota 2,80 zł, jeśli korzystamy z przejazdów pełnopłatnych, albo 1,40 zł w przypadku uprawnień do przejazdów ulgowych.

Jednak nie wszyscy „gapowicze" pamiętają o tym obowiązku i regulują swoje zobowiązania z pominięciem wartości ceny stosownego biletu. Wpłata w pierwszej kolejności jest zachowana na należność przewozową, dlatego brak pełnej opłaty dodatkowej skutkuje tym, że nie jest ona opłacona w pełnej wysokości i nie może być uznana bonifikata w wysokości 30%. W związku z powyższym powstaje obowiązek zapłaty pełnej wartości opłaty dodatkowej w wysokość np. 140 zł. To co ważne, należy również pamiętać, że liczy się dzień wpływu środków na konto, a nie data ich nadania.

Justyna Góźdź

„Od zaplecza"

LUBELSKA KOMUNIKACJA PODMIEJSKA

Funkcjonowanie komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, poza granicami miasta Lublin, opiera się na zasadzie porozumień i umów zawartych pomiędzy Gminą Lublin a gminą na terenie, której ma funkcjonować dane połączenie komunikacyjne. Dokumenty te określają obowiązki ZTM w Lublinie (działającego w imieniu Gminy Lublin) i danej gminy związane z organizacją komunikacji miejskiej, wyznaczają trasę przejazdu, liczbę kursów i wysokość partycypacji gminy w kosztach funkcjonowania takiego połączenia.

Obecnie Gmina Lublin posiada porozumienia międzygminne zawarte z 7 okolicznymi gminami (Konopnicą, Jastkowem, Niemcami, Wólką, Świdnikiem, Głuskiem i Niedrzwicą Dużą), na podstawie, których lubelskie autobusy docierają m.in. do Turki, Dominowa, Elizówki, Krężnicy Jarej, Smug, Pliszczyna, Mętowa, Świdnika, Abramowic Prywatnych, Zemborzyc, Motycza czy Uniszowic. Na terenie gmin ościennych pasażerowie mogą korzystać z takiej samej taryfy biletowej jak mieszkańcy Lublina. Wyjątek stanowi tutaj gmina Świdnik, która zdecydowała się na wprowadzenie tzw. biletu strefowego umożliwiającego podróżowanie zarówno na terenie Miasta Świdnik i Miasta Lublin, jak również tylko na terenie samego Świdnika. Jednocześnie należy wskazać, że ze względu na położenie geograficzne (np. przy dużych ciągach komunikacyjnych), liczbę mieszkańców oraz możliwości finansowe komunikacja na terenie poszczególnych gmin pełni różne funkcje i przybiera różnorakie formy.

Gmina Konopnica

Posiada najbardziej rozbudowaną sieć połączeń podmiejskich. Autobusy linii nr 78, 79 i 85 obejmują swoim zasięgiem większość terenu gminy i zapewniają dowóz do dużych węzłów przesiadkowych na terenie miasta Lublin, gdzie mieszkańcy gminy mogą przesiąść się do innych linii komunikacyjnych obsługujących różne rejony miasta Lublin.

Ze względu na występujące potrzeby przewozowe linie nr 78 i 79 obsługiwane są pojazdami 12-metrowymi natomiast linia nr 85 taborem o mniejszej pojemności, tj. autobusem 9-metrowym. Jako ciekawostkę należy w tym miejscu zaznaczyć, że w celu dowozu dzieci i młodzieży z Konopnicy do Zespołu Szkól przy ul. Roztocze pojazdy linii nr 85 wykonują cztery razy dziennie kursy wariantowe przez tę ulicę. W 2014 r. na podstawie zawartych umów pojazdy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Konopnica wykonały wspólnie 144,5 tys. wzkm.

Gmina Jastków

Obsługa komunikacyjna mieszkańców Gminy Jastków realizowana jest za pomocą linii nr 3 docierającej do miejscowości Dąbrowica, linii nr 20 kursujące do Dębówki oraz za pomocą specjalnej linii dowozowej nr 75, która obsługuje w dni powszednie miejscowości Natalin, Marysin, Snopków i Smugi. W weekendy natomiast do wspomnianych miejscowości docierają wybrane kursy linii nr 18. Rozkład jazdy linii nr 75 został opracowany przez ZTM w Lublinie przy współudziale mieszkańców i władz gminy w oparciu o możliwości finansowe Gminy Jastków do współfinansowania tej linii. Dodatkowo należy zaznaczyć, że linia nr 75 jest w chwili obecnej jedyną linią przyspieszoną funkcjonującą w sieci ZTM w Lublinie. Pojazdy wyjeżdżające na trasę, a także te zjeżdżające do zajezdni przy al. Kraśnickiej zatrzymują się na przystanku Rondo Krwiodawców, a następnie bez zatrzymywania się na przystankach pośrednich dojeżdżają do pętli Zbożowa. W 2014 r. na podstawie zawartych umów autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Jastków wykonały 28,9 tys. wzkm.

Gmina Niemce

Do października 2014 r. jedyną miejscowością na terenie Gminy Niemce, do której docierała lubelska komunikacja była miejscowość Elizówka, gdzie swój końcowy przystanek ma linia nr 4. Autobusy miejskie obsługują zarówno znajdującą się na terenie Elizówki giełdę, jak również wybranymi kursami dojeżdżają w głąb miejscowości Elizówka. W 2014 r. ze względu na trwające prace przy budowie obwodnicy Lublina, jak również na wnioski władz gminy przebieg trasy

„Od zaplecza”

przejazdu i kształt jej rozkładu jazdy ulegał wielokrotnie zmianom. Ostatecznie trasa przejazdu linii ukształtowana została poprzez skierowanie przez teren miejscowości Elizówka, co spowodowało poprawę dostępności komunikacyjnej dla mieszkańców. Natomiast zwiększenie liczby kursów obsługujących Elizówkę ułatwiło mieszkańcom korzystanie z linii nr 4. Od 31 października, realizując wnioski mieszkańców ul. Choiny (na odcinku od pętli Paderewskiego do granic miasta) trasa linii nr 44 została wydłużona do nowej pętli autobusowej utworzonej w miejscowości Jakubowice Konińskie, co włączyło do sieci lubelskiej komunikacji miejskiej mieszkańców kolejnej miejscowości. W 2014 r. na podstawie zawartych umów autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Niemce wykonały 19 tys. wzkm.

Gmina Wólka

Obsługa komunikacyjna Gminy Wólka skupia się przede wszystkim na połączeniu dużego i stale rozbudowującego się os. Borek z Lublinem. Autobusy linii nr 2 docierające do tego osiedla kursują w dzień powszedni z częstotliwością co 15 minut, co jest odzwierciedleniem zapotrzebowania na usługi komunikacyjne ze strony mieszkańców. Dodatkowo, w związku z dużym wykorzystaniem wybranych kursów, do obsługi linii nr 2 kierowane są pojazdy wielkopojemne. Ponadto drugą ważną miejscowością, do której docierają miejskie pojazdy jest Pliszczyn. Autobusy zapewniają połączenie mieszkańców tej miejscowości z dużymi węzłami przesiadkowymi zlokalizowanymi w Lublinie, w rejonie Dworca Głównego PKS i Bramy Krakowskiej. Dodatkowo – za sprawą linii nr 74, której głównym zadaniem jest obsługa rozbudowującej się ul. Dożynkowej i ulic przyległych – dostęp do komunikacji miejskiej mają mieszkańcy miejscowości Rudnik, koło której znajduje się pętla autobusowa. W 2014 r. na podstawie zawartych umów autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Wólka wykonały 98,6 tys. wzkm.

Gmina Miejska Świdnik

Połączenie komunikacyjne Lublina ze Świdnikiem było przedmiotem wieloletnich prac i uzgodnień pomiędzy władzami obu Gmin. Pierwszą linią, która na mocy zawartego porozumienia dotarła na teren miasta Świdnik była linia nocna N2. Trasa jej przejazdu obejmuje teren całego miasta i zaspokaja potrzeby komunikacyjne mieszkańców miasta. Wraz z uruchomieniem komunikacji nocnej rozpoczęto prace nad skierowaniem do Świdnika regularnej dziennej linii autobusowej. Po przeanalizowaniu różnych propozycji zgłaszanych przez władzę Świdnika,jak i mieszkańców miasta ZTM w Lublinie wspólnie z władzami Gminy Świdnik uznał, że najbardziej optymalnym rozwiązaniem, wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom Świdniczan, jest wydłużenie jednej z linii kończącej dotychczas swój bieg na pętli Felin do Świdnika. Wybór padł na linię nr 55, która to 2 października 2013 roku po raz pierwszy dotarła do pętli Świdnik-helikopter. Trasa przejazdu na terenie miasta Świdnik została ukształtowana analogicznie do tras funkcjonujących dotychczas linii komercyjnych, tj. poprzez główne ulice miasta. Ponadto w celu zapewnienia dojazdu do zakładów lotniczych w Świdniku wybrane kursy linii nr 55 zostały wariantowo wydłużone do pętli Świdnik-stadion. Jak już wcześniej wspomniano Gmina Świdnik jako jedyna zdecydowała się na wprowadzenie taryfy strefowej obowiązującej na terenie Miasta Świdnik i Miasta Lublin lub na terenie samego Świdnika. W 2014 r. na podstawie zawartych umów autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Miejskiej Świdnik wykonały 98,4 tys. wzkm.

Gmina Głusk

Autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Głuska docierają wybranymi kursami do miejscowości Dominów, Mętów, Ćmiłów oraz Abramowic Prywatnych. Wszystkie linie obsługujące treny gminy, tj. linia nr 3, 27 i 73 docierają w chwili obecnej do ścisłego centrum miasta (linia nr 3) lub dużego węzła przesiadkowego, jakim jest Park Bronowice (linie nr 27 i 73). Zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne na terenie Gminy Głusk jest bardzo zróżnicowane i dlatego na linię nr 27 kierowane są pojazdy wielkopojemne, natomiast do obsługi linii nr 73 kierowane są autobusy 9-metrowe. Ponadto w odpowiedzi na wnioski mieszkańców od 1 maja br. pojazdy linii nr 27 w soboty i niedziele docierają do pętli w Mętowie.

„Od zaplecza”

W 2014 r. na podstawie zawartych umów autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Głusk wykonały 58,1 tys. wzkm.

Gmina Niedrzwica Duża

Jedyną miejscowością na terenie Gminy Niedrzwica Duża, do której dociera lubelska komunikacja miejska jest Krężnica Jara. Autobusy linii nr 8 obsługujące wybranymi kursami teren tej miejscowości zapewniają mieszkańcom bezpośrednie połączenie z centrum miasta. Ponadto dzięki obsłudze dużych przystanków przesiadkowych, tj. zespół przystankowy „Muzyczna”, mieszkańcy Krężnicy Jarej mają możliwość wielu atrakcyjnych przesiadek do linii obsługujących różne rejony miasta Lublin. W 2014 r. na podstawie zawartych umów autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie Gminy Niedrzwica Duża wykonały 15,4 tys. wzkm.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w przeszłości na przełomie lat 80. i 90. autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej obsługiwały znacznie większy obszar gmin ościennych. Pojazdy docierały m.in. do Radawca, Wojciechowa, Niemiec czy Piotrowic, jednak ze względu na pojawiające się trudności finansowe na początku lat 90. większość tych linii została zlikwidowana.

Autobus linii nr 27 na pętli w Mętowie

Autor: Michał Krawczyk

Dodatkowo należy podkreślić, że w związku z narastającym zjawiskiem suburbanizacji, tj. przenoszeniem się mieszkańców na tereny podmiejskie, w związku z koniecznością zapewnienia dojazdów do szkół i zakładów pracy, następował będzie dalszy rozwój komunikacji podmiejskiej. Obecnie ZTM w Lublinie prowadzi rozmowy z władzami Świdnika i Mełgwi dotyczące uruchomienia drugiej linii do Świdnika kursującej przez Zadębie, której zadaniem byłaby również obsługa Portu Lotniczego Lublin i Gminy Mełgiew. Ponadto władze Gminy Jastków uzgadniają z ZTM w Lublinie zwiększenie obszaru gminy objętego funkcjonowaniem lubelskiej komunikacji miejskiej.

Paweł Paszko

Autobus linii nr 8 w Krężnicy Jarej

Autor: Michał Krawczyk

„Od zaplecza”

SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ NA LUBELSKICH PRZYSTANKACH

W dobie szybkiej rozbudowy miast szczególne zainteresowanie wywołuje temat rozwoju transportu publicznego oraz wykorzystywanie w tym obszarze zaawansowanych rozwiązań technicznych. Proekologiczny transport oraz stosowanie nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych, stanowi bodziec dla społeczeństwa do korzystania z komunikacji miejskiej. W obszarze rozwiązań komunikacyjnych występuje wiele aspektów godnych uwagi, wśród których wymienić należy system informacji pasażerskiej.

Każdy pasażer korzystający z komunikacji miejskiej chce mieć dostęp do aktualnej i kompleksowej informacji o odjazdach interesujących go pojazdów na konkretnych przystankach. Dodatkowo pasażerowie chcą mieć dostęp do bieżących informacji, takich jak komunikaty o zmianach przebiegu trasy, opóźnieniach czy utrudnieniach na trasie. Mając na uwadze oczekiwania pasażerów i dążąc do zapewnienia wysokiego komfortu podróży, ZTM w Lublinie stale unowocześnia elementy składające się na zbiorową komunikację miejską.

W trakcie realizacji ostatnich inwestycji w Lublinie, związanych bezpośrednio z realizacją projektów unijnych ukierunkowanych na modernizację infrastruktury przystankowej, rozpoczęto budowę systemu informacji pasażerskiej, na który składają się m.in. wyświetlacze dynamicznej informacji pasażerskiej. Zapewniają one pasażerom czytelną informację w postaci wizualnej, wyświetlanej na specjalnie skonturowanej tablicy elektronicznej. Mówiąc wprost, jest to, zmieniająca się pod wpływem natężenia ruchu, informacja na temat kursowania autobusów i trolejbusów wyposażonych w specjalistyczne urządzenia pokładowe, których zadaniem jest przekazanie danych o lokalizacji pojazdu do centrum zarządzania skąd trafiają one na przystanki.

Elektroniczne tablice dynamicznej informacji pasażerskiej

Na lubelskich przystankach zlokalizowanych jest 66 wyświetlaczy dynamicznej informacji pasażerskiej, które zostały uruchomione w lutym 2013 r. W ich skład wchodzi 48 wyświetlaczy LED na konstrukcji wsporczej, będącej nieodłącznym elementem wiat oraz 18 wyświetlaczy LCD umieszczonych w słupkach przystankowych ponadstandardowych. Elektroniczne tablice LED są wykonane jako jedno lub dwustronne a ich treść może być wyświetlana w 5 lub 8 wierszach. Wyświetlacze LCD są jednostronne i wyświetlają informację maksymalnie o 5 liniach.

Wyświetlacz LCD w słupku przystankowym ponadstandardowym

Źródło: ZTM w Lublinie

Źródło: ZTM w Lublinie

Elektroniczne tablice pokazują rzeczywisty czas przyjazdu pojazdów na wybranych przystankach w mieście. Wyświetlanie tych informacji jest możliwe dzięki łączności systemu z urządzeniami GPS zamontowanymi w pojazdach komunikacji miejskiej. System wykorzystując technologię GSM/GPRS zapewnia dwukierunkową komunikację pomiędzy elementami zewnętrznymi, takimi jak urządzenia w pojazdach i tablice informacji przystankowej a systemem centralnym.

„Od zaplecza”

Wyświetlacz LED na konstrukcji wsporczej

Źródło: ZTM w Lublinie

System dynamicznej informacji pasażerskiej to nie tylko sam wyświetlacz zlokalizowany na przystanku. W głównej mierze jest to specjalistyczne oprogramowanie do przetwarzania i przesyłania danych pomiędzy elementami systemu. Całość systemu stanowi kompleksowe rozwiązanie informatyczne pełniące szereg funkcji, m.in. prezentowania informacji pasażerskiej dające możliwość rozbudowy w przyszłości.

Głównymi funkcjami, jakie realizuje powyższy system są:

- transmisja danych z urządzeń zainstalowanych w pojazdach komunikacji miejskiej;
- lokalizowanie pojazdów on-line w systemie SIP (System Informacji Pasażerskiej) i prezentacja ich pozycji na mapie cyfrowej na wybranych przez użytkownika liniach komunikacyjnych (monitorowanie aktualnego położenia pojazdów, trasy przebiegu pojazdu, realizowanych kursach, informacja o opóźnieniach);
- dynamiczna informacja pasażerska na przystankach oparta na systemie lokalizacji pojazdów (dostarczanie pasażerom informacji o prognozowanym czasie przyjazdu);
- monitorowanie stanu pracy elektronicznych tablic.

Zaletą zamontowanych tablic jest to, że są one widoczne w każdych warunkach pogodowych i o każdej porze dnia oraz wkomponowują się w nowoczesny obszar miejski, zapewniając pasażerom aktualne informacje.

Dzięki zastosowaniu tablic LCD w słupach przystankowych ponadstandardowych, w lokalizacji gdzie jest niewiele miejsca na przystanku, nie zaburza się przestrzeni miejskiej. Oprogramowanie sterujące tablicami pozwala na ich zdalną diagnostykę, co przekłada się na ich prawie bezobsługową pracę.

Informacje wyświetlane na elektronicznych tablicach:

- dane o przyjazdach pojazdów komunikacji miejskiej z konkretnego przystanku, na którym zlokalizowany jest elektroniczny wyświetlacz (numer linii, kierunek, rzeczywisty czas przyjazdu lub godzina odjazdu z rozkładu);
- aktualna godzina spójna w całym systemie informacji pasażerskiej;
- nazwa przystanku, na którym zlokalizowany jest wyświetlacz;
- logo ZTM w Lublinie;
- komunikaty dotyczące ewentualnych utrudnień, objazdów czy wprowadzanych przez ZTM zmianach w rozkładach jazdy.

Dlaczego na elektronicznych tablicach czasami wyświetla się czas rozkładowy?

System dynamicznej informacji pasażerskiej, na podstawie danych o aktualnej pozycji pojazdu wysyłanej do serwera przez autokomputer zamontowany w pojeździe, oblicza czas dojazdu z aktualnej pozycji do poszczególnych przystanków na jego trasie i wysyła informację na elektroniczne tablice.

Zdarza się jednak tak, że zamiast szacowanego czasu pojawienia się pojazdu na przystanku tablica pokazuje czas rozkładowy danej linii.

– *Wyświetlanie rzeczywistych czasów odjazdów na tablicy informacji pasażerskiej uwarunkowane jest poprawnym działaniem kilku systemów* – mówi Radek Obszyński, informatyk ZTM w Lublinie i dodaje, że poprawnie działać muszą także systemy będące poza kontrolą ZTM, m.in. transmisja GPRS zapewniana przez operatora telefonii komórkowej, łączność pomiędzy operatorem a ZTM – VPN (Wirtualna Sieć Prywatna przez Internet) oraz sieć satelitów GPS.

„Od zaplecza”

– Z tego względu błąd działania któregoś z wyżej wymienionych systemów powoduje mniejsze lub większe zakłócenia w działaniu systemu informacji pasażerskiej – wyjaśnia Radek Obszyński. Wśród powodów wyświetlania czasów rozkładowych na elektronicznych tablicach wymienia problem komunikacji pojazdu z siecią GSM oraz sytuację, gdy pojazd nie zdąży jeszcze pobrać aktualnego rozkładu jazdy.

Zaburzenia w systemie łączności pojazdów z APN (Prywatna Sieć Dostępowa) powodują przerwy w wysyłaniu danych do serwera. Z powodu ich braku lub zbyt późnego dotarcia system nie jest w stanie obliczyć przybliżonego czasu, jaki może upłynąć do momentu pojawienia się pojazdu na przystanku. Skutkuje to wyświetleniem informacji na elektronicznej tablicy o czasie rozkładowym danej linii.

– Nie wszystko jest zależne od ZTM, ale w momencie pojawienia się nieprawidłowości rozpoczynamy prace sprawdzające i przywracamy poprawność działania systemu – zapewnia Radek Obszyński.

Wszystkie elementy systemu dynamicznej informacji pasażerskiej korzystają ze wspólnej infrastruktury sprzętowej oraz wspólnego oprogramowania.

Źródło: ZTM w Lublinie

Zapewnia to możliwość rozbudowy systemu o kolejne innowacyjne komponenty i daje szansę na dalszy rozwój poprzez wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań w transporcie zbiorowym, także w przyszłej perspektywie unijnej.

Monika Fisz

JAK TWORZY SIĘ NAZWY PRZYSTANKÓW?

Przystanek komunikacyjny to miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów linii komunikacyjnych. Przystanki są istotnymi elementami układu linii komunikacyjnych. Służą pasażerom rozpoczynającym i kończącym podróż, a także są miejscem przesiadek. Zadaniem nazewnictwa przystanków jest ułatwienie pasażerom korzystania z linii komunikacyjnych oraz zaplanowania swojej podróży. Nazwy są jednym z komponentów informacji pasażerskiej pozwalającej na zaplanowanie podróży w możliwie najszybszy sposób, dlatego nazewnictwo musi być proste i jednoznaczne.

System nazewnictwa przystanków opiera się na zasadzie sprawdzonej i stosowanej w bardzo wielu miastach Polski i świata – zarówno wszystkich krajach Europy Zachodniej i Środkowej, jak i w większości miast Europy Wschodniej i Rosji. Takie rozwiązania z powodzeniem funkcjonują od wielu lat również naszym kraju, m.in. w Bydgoszczy, Częstochowie, Gdańsku, Gdyni, Gorzowie Wielkopolskim, Katowicach (na obszarze całego Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego), Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Szczecinie, Toruniu, Warszawie, Wrocławiu. Powszechność tego rozwiązania ułatwia zaplanowanie podróży komunikacją zbiorową po Lublinie mieszkańcom i osobom przyjezdnym.

„Od zaplecza”

Źródło: ZTM w Lublinie

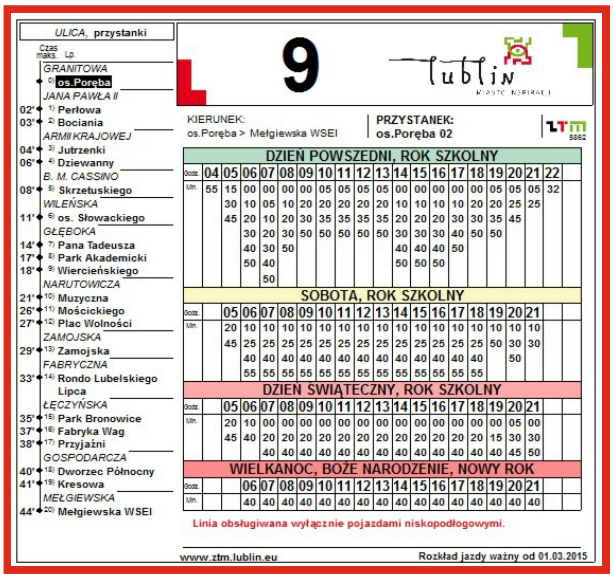
System opiera się na powiązaniu konkretnych przystanków w tzw. zespoły przystankowe. Są to najczęściej dwa przystanki zlokalizowane naprzeciwko siebie lub kilka przystanków rozmieszczonych wokół skrzyżowania, placu lub dworca. Prostota systemu polega na unikaniu nazw długich i skomplikowanych, np. podawania nazw obu krzyżujących się ulic. Zasadą jest tworzenie możliwie najmniejszej liczby nazw w skali sieci komunikacyjnej, co również ułatwia korzystanie z przesiadek.

Nazwy przystanków tworzone są od miejsc charakterystycznych w ich bezpośredniej bliskości, np. obiektów użyteczności publicznej (Dworzec Gł. PKP, Politechnika, Olimp itd.), placów (np. Plac Wolności), rond (np. Rondo Lubelskiego Lipca), ulic (np. Ceramiczna) oraz osiedli (np. os. Choiny), przy których są zlokalizowane. Występują także nazwy łączone (np. Felin Uniwersytet), w przypadku gdy w jednym rejonie występuje kilka przystanków lub zasadne jest doprecyzowanie lokalizacji danego przystanku będącego początkiem i końcem linii komunikacyjnej.

Szczególny nacisk kładzie się na wybór obiektu charakterystycznego, tak aby były to obiekty ważne, znane, będące punktem orientacyjnym dla pasażerów. Ku takiemu rozwiązaniu skłania naturalne rozumowanie – podróż odbywa się z jednego miejsca do drugiego i z powrotem: „jadę z domu do szkoły”, „wracam ze szkoły do domu”. Zatem logiczne staje się nazwanie przystanków obsługujących dany obiekt, podkreślając bliskość tego obiektu, niezależnie od strony ulicy, przy której mieści się przystanek. W ramach zespołu przystanki rozróżniane są po numerach 01, 02, 03 itd. Parzyste numery oznaczają usytuowanie przystanków do centrum, natomiast nieparzyste – w stronę od centrum. Ideą nazewnictwa jest identyfikowanie przystanku na co dzień krótką nazwą z numerem, np. Zwycięska 02. Ulica, na której znajduje się przystanek jest jedynie pomocnicza i nie wchodzi w skład nazwy przystanku.

Określone powyżej zasady nazewnictwa niosą za sobą praktyczne korzyści:

- *krótkie nazwy przystanków są łatwiejsze do zapamiętania, niż te złożone z wielu wyrazów;*
- *dwucyfrowy numer obok nazwy przystanku wskazuje, po której stronie ulicy znajduje się przystanek: numery parzyste w stronę centrum, nieparzyste w stronę przeciwną;*
- *lepsze odzwierciedlenie w trasie przejazdu obsługi ważnych obiektów;*
- *ułatwienie wyszukiwania połączenia do konkretnego punktu i z powrotem;*
- *nazwy stosowane są na wszystkich elementach informacji pasażerskiej: przystankowych i internetowych rozkładach jazdy, tablicach kierunkowych i tzw. koralikach z trasą przejazdu w pojazdach, tablicach na słupkach i przystankach komunikacyjnych, schematach sieci komunikacyjnej, wyszukiwarkach połączeń;*
- *łatwość wyszukiwania połączeń np. w wyszukiwarkach internetowych dzięki powtarzaniu się nazwy obiektu charakterystycznego w przystankach obowiązujących w obu kierunkach jazdy;*
- *łatwość opracowania czytelnych wykazów przystanków (np. na tablicy kierunkowej, przystankowym rozkładzie jazdy czy schemacie linii);*
- *łatwiejsza orientacja w trasie przejazdu dla osób spoza Lublina.*


ULICA, przystanki

Czas maks. Lp.
GRANITOWA
02 1) os.Poręba
JANA PAWŁA II
03 2) Perłowa
03 2) Bociania
ARMII KRAJOWEJ
04 3) Jutrzenki
06 4) Dziewanny
B. M. CASSINO
08 5) Skrzetuskiego
WILEŃSKA
11 6) os. Słowackiego
GŁĘBOKA
14 7) Pana Tadeusza
17 8) Park Akademicki
18 9) Wiercieńskiego
NARUTOWICZA
21 10) Muzyczna
26 11) Mościckiego
27 12) Plac Wolności
ZAMOJSKA
29 13) Zamojska
FABRYCZNA
33 14) Rondo Lubelskiego Lipca
ŁĘCZYŃSKA
35 15) Park Bronowice
37 16) Fabryka Wag
38 17) Przyjaźni
GOSPODARCZA
40 18) Dworzec Północny
41 19) Kresowa
MEŁGIEWSKA
44 20) Mełgiewska WSEI

9 Lublin MIASTO NA PRAWACH

KIERUNEK: os.Poręba > Mełgiewska WSEI
PRZYSTANEK: os.Poręba 02

DZIEŃ POWSZEDNI, ROK SZKOLNY

Godz.	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Min.	55	15	00	00	00	00	05	05	05	05	00	00	00	00	00	05	05	05	32
		30	10	05	10	20	20	20	20	20	10	10	10	10	20	20	25	25	
		45	20	10	20	30	35	35	35	35	20	20	20	30	30	35	45		
			30	20	30	50	50	50	50	50	30	30	30	40	50	50			
			40	30	50							40	40	50					
			50	40								50	50						
				50															

SOBOTA, ROK SZKOLNY

Godz.	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Min.	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
	45	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	50	30	30
		40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40		50	
		55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55			

DZIEŃ ŚWIĄTECZNY, ROK SZKOLNY

Godz.	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Min.	20	10	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	05	00
	45	40	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	15	30	30
			40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	45	50

WIELKANOC, BOŻE NARODZENIE, NOWY ROK

Godz.	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Min.	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40

Linia obsługiwana wyłącznie pojazdami niskopodłogowymi.

www.ztm.lublin.eu Rozkład jazdy ważny od 01.03.2015

„Od zaplecza”

Nazwy przystanków wygłaszane są również w pojazdach w trakcie realizacji każdego kursu. Zgodnie z wymogami ZTM w Lublinie, wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w tablice wewnętrzne, tzw. koraliki, gdzie oprócz nazw przystanków pomocniczo dodane są nazwy ulic. Ponadto w pojazdach zakupywanych od 2008 r. na wewnętrznym wyświetlaczu w przedniej części pojazdu prezentowana jest trasa przejazdu według kolejnych nazw ulic.

Całość systemu informacji została skonstruowana w pełnej zgodności z przyjętymi ogólnie zasadami nazewnictwa, odpowiada europejskim standardom, a także uzyskała pozytywne opinie ekspertów w dziedzinie komunikacji miejskiej.

Zanim wprowadzono w 2008 r. omawiany system nazewnictwa, w Lublinie przystanki określano nazwą dwuczłonową, w której pierwszą część stanowiła nazwa ulicy, przy której się znajdował oraz (podobnie jak teraz) nazwa przecznicy lub obiektu.

Nazwy te, obecnie już zapomniane, często wprowadzały w błąd lub nawet śmieszyły. Dla przykładu można przytoczyć, nazwy przystanków wokół Dworca Głównego PKP. Obecnie każdy z nich nazywa się „Dworzec Gł. PKP”, a rozróżniany jest dwucyfrowym numerem, natomiast jeszcze kilka lat temu każdy nosił osobną nazwę, nie koniecznie jednoznacznie odnosząc się do swojej lokalizacji: „Gazowa-PKP”, „pętla-Pl. Dworcowy [T]”, „Dworcowa”, „Pl. Dworcowy-PKP Główny”. Takie rozwiązanie powodowało również różnorodność oznakowania na tablicach kierunkowych, a co za tym idzie małą przydatność takiego systemu nazewnictwa w celu orientacji w terenie, np. „13 Gazowa”, „150 Plac Dworcowy”, „13 Dworzec PKP”. Tym samym uporządkowanie nazewnictwa przystanków wprowadzone w 2008 r. pozwoliło na znaczną poprawę systemu informacji pasażerskiej.

Rafał Tarnawski

Źródło: ZTM w Lublinie

BUSmania

KOMUNIKACJA MIEJSKA W DATACH

Czy wiesz, że…

- … w roku **1912** uruchomiono w Lublinie komunikację autobusową, którą obsługiwały 3 autobusy Benz-Hagenan, będące własnością Lubelskiej Spółki Samochodowej.
- … 21 lipca **1953** r. na ulice Lublina wyjechał pierwszy liniowy trolejbus.
- … w roku **1995** pojawiły się w Lublinie pierwsze autobusy niskopodłogowe.
- … 18 sierpnia **2008** r. został uruchomiony w Lublinie System Karty Biletu Elektronicznego.
- … 30 czerwca **2014** r. na ulice Lublina wyjechały jedyne w Polsce trolejbusy przegubowe. Pojazdy w ilości 12 szt. zostały zakupione w ramach realizacji projektu ZSMTP w Lublinie.

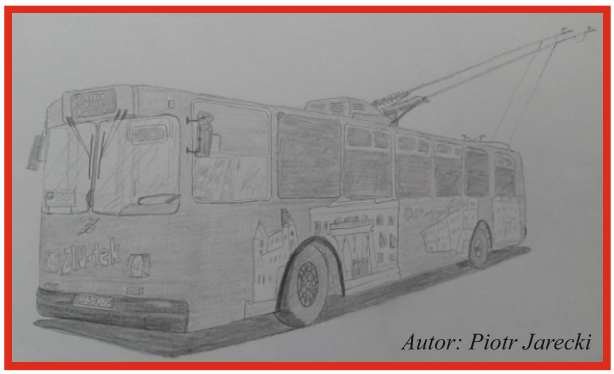
SŁOWNICZEK KOMUNIKACYJNY

- **Pantograf – odbierak prądu** – elastyczny element trolejbusu w ilości 2 szt., umieszczony na dachu, stykający się z siecią trakcyjną, służący doprowadzeniu napięcia zasilającego.
- **Szczytówka** – jest to linia lub brygada jeżdżąca tylko w godzinach największych potoków pasażerskich i obsługiwana tylko przez jednego kierowcę.
- **Zespół przystankowy** – jest to grupa przystanków położonych w niewielkiej odległości względem siebie, zlokalizowanych przeważnie w rejonie jednego skrzyżowania, ronda lub obiektu, co ułatwia przesiadki. Przystanki w obrębie jednego zespołu przystankowego mają takie same nazwy, różnią się jedynie dwucyfrowym numerem. Przykładami dużych zespołów przystankowych w Lublinie są Dworzec Główny PKS, KUL i Ogród Saski.

„OKIEM PASAŻERA"

Autor: Rafał Nieściór

Autor: Kamil Piwowarczyk


Autor: Piotr Jarecki

Autor: Piotr Jarecki

www.ztm.lublin.eu
www.facebook.com/ZarzadTransportuMiejskiegoWLublinie