

Nowy program Lubelska Karta Miejska

Elektryczne autobusy dla Lublina

Linie podmiejskie

Najmniejsza sieć trolejbusowa w Europie

Czas pandemii w komunikacji miejskiej

Aktualności

Nowy program „Lubelska Karta Miejska”.....	3
Przebudowa zespołów przystanków przesiadkowych dobiega końca.....	4
Elektryczne autobusy dla Lublina.....	7
Badanie homologacyjne trolejbusu Trollino 18M w Lublinie.....	10
Proekologiczne przystanki w Lublinie.....	11
Lubelskie MPK i Straż Miejska rozdawali maseczki pasażerom.....	15

Temat numeru

Czas pandemii w komunikacji miejskiej.....	16
--	----

„Od zaplecza”

Linie podmiejskie.....	21
Lubelska sieć trakcyjna.....	24

Z kraju i ze świata

Najmniejsza sieć trolejbusowa w Europie.....	25
--	----

Busmania

Podsumowanie akcji „STOP BILET”.....	29
--------------------------------------	----

Drodzy Czytelnicy

Witamy Was po dłuższej przerwie, która związana była z zawirowaniami wywołanymi epidemią koronawirusa, ale już w „nowej” rzeczywistości.

Wrzesień i październik, jak co roku, to koniec wakacji i powrót uczniów i studentów do szkół po letnim wypoczynku. W związku z tym komunikacja miejska również zmienia się na potrzeby zwiększonego popytu, ale także daje nowe możliwości mieszkańcom Lublina.

O nowym projekcie realizowanym przez miasto Lublin pn. „Lubelska Karta Miejska” przeczytacie w dziale „Aktualności”, gdzie także znajdziecie szczegóły dotyczące inwestycji jaką jest budowa zespołów przystanków przesiadkowych. Ponadto przypominamy tam, że do Lublina niebawem trafią elektryczne autobusy i opisujemy akcję informacyjną miejskiego przewoźnika MPK Lublin i Straży Miejskiej w kontekście obowiązku zasłaniania ust i nosa w pojazdach komunikacji miejskiej.

Temat numeru poświęcamy epidemii koronawirusa w odniesieniu do komunikacji miejskiej, a cykl „Z kraju i ze świata” zabierz Was do Vaslui, gdzie funkcjonuje najmniejsza sieć trolejbusowa w Europie.

W tym numerze podsumowujemy akcję STOP BILET, a także zdradzamy szczegóły dotyczące linii podmiejskich i lubelskiej sieci trakcyjnej.

Życzymy miłej lektury

Redakcja

WYDAWCA / ADRES REDAKCJI

Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie
ul. Natęczowska 14, 20 - 701 Lublin

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Monika Fiszer - Redaktor Naczelna
Michał Krawczyk, Rafał Tarnawski, Jakub Kasperek

KONTAKT

tel. (81) 466 29 43
fax. (81) 466 29 01
ztm@ztlm.lublin.eu
www.ztlm.lublin.eu
www.facebook.com/ZarządTransportuMiejskiegoWLublinie

Aktualności

NOWY PROGRAM „LUBELSKA KARTA MIEJSKA”

Już od 31 lipca br. mieszkańcy, którzy płacą podatki w Lublinie, mogą składać wnioski w ramach nowego programu lojalnościowego „Lubelska Karta Miejska”, dzięki któremu otrzymają zniżki m. in. w transporcie publicznym oraz w kulturze, sporcie czy edukacji.

– *Lubelska Karta Miejska to, obok loterii Rozlicz PIT w Lublinie i dodatkowych punktów przy rekrutacji do przedszkoli, kolejny miejski program premiujący mieszkańców, którzy płacą podatki w Lublinie. Dzięki miejskiej karcie osoby te będą mogły korzystać z ulg, m.in. w transporcie publicznym, a także w kulturze, sporcie czy edukacji. Istnienie takiego systemu przyczyni się do wzrostu dochodów miasta, ponieważ wpływy z PIT to aż 1/4 wszystkich środków w budżecie Lublina. Lubelska Karta Miejska to również sposób na budowanie więzi z miastem, a także pozyskiwanie nowych mieszkańców – mówi Krzysztof Żuk, Prezydent Miasta Lublin.*

Kto może skorzystać z programu?

Z programu mogą skorzystać osoby zamieszkałe na terenie Gminy Lublin i rozliczające podatek dochodowy od osób fizycznych, podatek rolny bądź korzystające ze świadczeń MOPR w Lublinie.

Każda osoba, której ma być nadana Lubelska Karta Miejska musi posiadać ważną Kartę Biletu Elektronicznego z czytelnymi danymi identyfikującymi (imię, nazwisko, fotografia).

Czym jest LKM?

Lubelska Karta Miejska (LKM) to, obok loterii Rozlicz PIT w Lublinie, kolejny miejski program premiujący mieszkańców, którzy płacą podatki w Lublinie.

Dlaczego warto?

Posiadanie Lubelskiej Karty Miejskiej uprawnia do korzystania z ulg, rabatów i zniżek na miejskie usługi i produkty oferowane przez partnerów w takich obszarach jak: komunikacja miejska, Strefa

Płatnego Parkowania, kultura, sport, rekreacja, oświata, zdrowie, gastronomia, handel oraz usługi. LKM jest pierwszym elementem Lubelskiego Biletu Karty Aglomeracyjnej (LUBIKA).



LKM upoważnia do korzystania ze zniżek, ulg i preferencji oferowanych dla jej posiadaczy, w tym m.in. od 15 października br. będzie warunkiem zakupu biletów okresowych komunikacji miejskiej w Lublinie w preferencyjnej (dotychczasowej) cenie. Jeśli ktoś nie uzyska LKM, przy zakupie takiego biletu po 15 października br. zapłaci za niego nawet 30% więcej niż dotychczas.

LKM jest też atrakcyjna dla osób, które nie korzystają z komunikacji miejskiej lub mogą korzystać bezpłatnie (np. uczniowie lubelskich szkół podstawowych) – na jej podstawie będzie można skorzystać np. z rabatu m.in. przy wejściu na basen, lodowisko czy siłownię. Aktualna lista ulg dla Posiadaczy LKM dostępna jest : <https://lublin.eu/lublin/karta-miejska/ulgi/>

Szczegóły:

Lubelska Karta Miejska to identyfikator elektroniczny zakodowany na Karcie Biletu Elektronicznego (KBE). Na KBE nie ma fizycznego, graficznego znacznika wskazującego na korzystanie z programu. Lubelska Karta Miejska jest nadawana bezpłatnie, na czas określony

Wszystkie szczegółowe informacje o programie znajdują się na stronie:

<https://lublin.eu/lublin/karta-miejska/>

Monika Fisz

Aktualności

PRZEBUDOWA ZESPOŁÓW PRZYSTANKÓW PRZESIADKOWYCH DOBIEGA KOŃCA

Miasto Lublin od wielu lat koordynuje projekty, które są realizowane przy udziale środków unijnych. Do tego typu działań zalicza się projekt pn.: „Budowa, modernizacja przystanków i węzłów przesiadkowych zintegrowanych z innymi rodzajami transportu dla potrzeb LOF”, który realizowany jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020. Szczegółowy zakres realizacji poniżej.

Wykaz lokalizacji zespołów przystanków przesiadkowych:

- ul. Związkowa (przystanki w rejonie skrzyżowania al. Spółdzielczości Pracy, ul. Związkowej i ul. Węglarza)
- Poczekajka (przystanki w rejonie skrzyżowania al. Kraśnickiej i ul. Bohaterów Monte Cassino)

- przystanki w rejonie ronda im. R. Dmowskiego
- ul. Mickiewicza (przystanki w rejonie skrzyżowania ul. Kunickiego i ul. Mickiewicza)
- przystanki Dworzec Gł. PKP - Kunickiego
- ul. Turystyczna (przystanki w rejonie przystanku kolejowego Lublin Zadębie)

Koszt inwestycji wynosi 10 673 139,80 zł, a termin zakończenia to 30 września 2020 roku.

Obejmuje w szczególności zrealizowanie poniższych prac budowlanych:

- wyposażenie przystanków w nowe wiaty posiadające system zasilania w postaci panelu fotowoltaicznego wraz z akumulatorem podświetlający wiaty i gabloty informacyjne,
- wybudowanie nowych konstrukcji nawierzchni objętych zakresem budowy i przebudowy zatok autobusowych i peronów,

Przystanek należący do zespołu przystanków przesiadkowych



Źródło: ZTM w Lublinie

Aktualności

- wyposażenie przystanków w infrastrukturę rowerową, tj. w stojaki rowerowe oraz wiaty rowerowe,
- budowę infrastruktury telekomunikacyjnej dla potrzeb monitoringu wizyjnego w postaci kamer obejmujące wszystkie projektowane zespoły przystanków przesiadkowych,
- budowę przyłączy elektroenergetycznych dla systemu dynamicznej informacji pasażerskiej i automatów biletowych oraz montaż punktów dynamicznej informacji pasażerskiej,
- przebudowę istniejących ciągów pieszych i dróg rowerowych w niezbędnym zakresie oraz budowę systemu prowadzenia osób niewidomych i słabowidzących, poprzez zastosowanie płyt strukturalnych naprowadzających i ostrzegawczych,
- budowę i przebudowę oświetlenia drogowego.

Dokumentacja projektowa opracowana została przy zastosowaniu zasady projektowania uniwersalnego z uwzględnieniem „Wytycznych w zakresie realizacji zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami oraz zasady równości

szans kobiet i mężczyzn w ramach funduszy unijnych na lata 2014-2020” oraz pozycji pt. „Realizacja zasady równości szans i niedyskryminacji, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami. Poradnik dla realizatorów projektów i instytucji systemu wdrażania funduszy europejskich 2014-2020”.

Zastosowane rozwiązania projektowe mają na celu zapewnienie większego komfortu pasażerom komunikacji miejskiej oraz bezpieczeństwo pieszych a szczególnie osób niewidomych, słabowidzących i osób z niepełnosprawnościami ruchowymi.

Wprowadzone oznakowanie przestrzeni publicznej dla osób niewidomych ma niewątpliwie duże znaczenie w integracji i aktywizacji społecznej oraz zawodowej tych osób a wprowadzenie rozwiązań takich jak obniżenie krawężników oraz pasy kostki strukturalnej w rejonie przejść dla pieszych likwiduje bariery dla osób poruszających się na wózkach. Na długich ciągach pieszych w odstępach około 50 m zamontowane zostały dodatkowo siedziska, które pozwolą odpocząć osobom z ograniczeniami w mobilności.

System prowadzenia osób niepełnosprawnych



Aktualności

Ekipy budowlane sukcesywnie wprowadzają stałą organizację ruchu i opuszczają plac budowy przekazując do użytkowania infrastrukturę

przystankową, tak że już wkrótce mieszkańcy Lublina będą mogli korzystać w pełnym zakresie ze zrealizowanej inwestycji.

Magdalena Ferenc - Lipian

Przystanek należący do zespołu przystanków przesiadkowych

Źródło: ZTM w Lublinie



20 autobusów elektrycznych i 15 trolejbusów

Zamawianych 15 przegubowych trolejbusów Solaris Trollino 18 również wyposażonych zostanie w baterie Solaris High Power, o pojemności 58 kWh. Dzięki nim pojazdy będą mogły poruszać się poza siecią trakcyjną, np. w przypadku braku prądu lub konieczności zmiany trasy. Możliwe staje się również wyznaczanie nowych linii bez konieczności budowy sieci zasilającej. Poprzez automatyczny odbierak prądu, w który wyposażone zostaną trolejbusy, energia będzie napędzać trolejbus oraz ładować baterie z wykorzystaniem systemu o nazwie In-Motion-Charging. W każdym z pojazdów zainstalowany będzie silnik trakcyjny o mocy 240 kW.

Aktualności

Wszystkie dostarczane autobusy i trolejbusy wyposażone zostaną w elektryczną klimatyzację miejsca pracy kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej. Całość oświetlenia wykonana zostanie w przyjaznej środowisku i ekonomicznej technologii LED. Do dyspozycji pasażerów oddane będą ładowarki USB umożliwiające podładowanie np. telefonu. Nad bezpieczeństwem podróżujących czuwać będzie system kamer rejestrujących obraz wewnątrz pojazdów oraz przed i za nim.

Docelowo nowe przegubowce zostaną skierowane do obsługi linii nr: 156, 158 i 160, zaś elektrobusesy przeznaczone będą dla linii nr: 13, 23 i 29.

Współpraca Solarisa z miastem Lublin sięga roku 1996. To wtedy, jako do jednego z pierwszych miast, trafiły autobusy polskiego producenta.

MPK i ZTM zamówiły dotychczas 146 autobusów i trolejbusów różnych długości wyprodukowanych w podpoznańskim Bolechowie, w tym pierwsze w Polsce niskopodłogowe przegubowe trolejbusy.

Zakup taboru jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 z projektów:

- „Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej” (20 autobusów elektrycznych i 10 trolejbusów),
- „Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej Lublinie” (5 trolejbusów).

Monika Fisz

Podpisanie umowy z firmą Solaris



Źródło: ZTM w Lublinie

Aktualności

Wizualizacja autobusu elektrycznego Solaris Urbino 12 electric



Aktualności

BADANIA HOMOLOGACYJNE TROLEJBUSU TROLLINO 18M W LUBLINIE

W dniach 14-15 września br. firma Solaris prowadziła będzie w Lublinie badania homologacyjne trolejbusów przegubowych Trollino 18M. Jest to badanie elektrycznego układu napędowego, które musi być wykonane po podłączeniu do trakcji trolejbusowej. Badania odbędą się w zajezdni MPK Lublin przy ul. Grykowej oraz na ulicach Lublina.

Trolejbusy marki Solaris Trollino 18M zostaną dostarczone do Lublina przez producenta w dwóch dostawach. Pierwsze 5 sztuk trafi do naszego miasta już w listopadzie, a termin na dostawę kolejnych 10 sztuk przypada na początek kwietnia 2021 r.

Zamawiane trolejbusy to 18-metrowe, niskopodłogowe, klimatyzowane pojazdy. Trolejbusy będą wyposażone w baterie trakcyjne, które pozwolą im pokonywać odcinki tras niewyposażone w trakcję trolejbusową. Ponadto pojazdy będą posiadać monitoring oraz automaty do sprzedaży biletów, akceptujące wyłącznie płatności zbliżeniowe kartami i telefonami komórkowymi. Pojazdy będą również posiadały system do zliczania pasażerów.

Docelowo nowe przegubowce zostaną skierowane do obsługi linii nr: 156, 158 i 160.

Lublin był pierwszym polskim miastem, który postawił na fabrycznie nowe i niskopodłogowe trolejbusy przegubowe. W 2014 roku miasto kupiło dwanaście Solarisów Trollino 18. W 2018 roku natomiast pojawiło się 15 sztuk Ursusów CS18LFT. Po realizacji dostaw w ramach ogłoszonych postępowań, w taborze lubelskiej komunikacji miejskiej będą łącznie 42 przegubowe trolejbusy.

Zakup taboru jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020, z projektów unijnych „Rozbudowa i udrożnienie sieci komunikacji zbiorowej dla obszaru specjalnej strefy ekonomicznej i strefy przemysłowej Lublinie” (5 sztuk trolejbusów) oraz „Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej (10 trolejbusów).

Monika Fisz

Trolejbus Solaris Trollino 18M



Źródło: MPK Lublin

Aktualności

PROEKOLOGICZNE PRZYSTANKI W LUBLINIE

W Lublinie zlokalizowane zostały dwa proekologiczne przystanki - przy Ul. Grygowej tuż obok zajezdni MPK Lublin (przystanek Pancerniaków 04) oraz przy Al. Kraśnickiej, tuż obok siedziby ZTM w Lublinie (przystanek Nałęczowska 01).

Pierwszy to przystanek proekologiczny, wykorzystujący odnawialne źródła energii. Jest wyposażony w panele fotowoltaiczne i turbinę wiatrową, które zasilają zainstalowane na nim urządzenia. Dodatkowo wiata wyposażona została w dwie baterie zapewniające rezerwę energii na 2-3 dni. Wyjątkowa wiata stanęła przy ul. Grygowej, tuż obok zajezdni MPK Lublin (przystanek Pancerniaków 04).

Przystanek jest wykonany po części z materiałów ekologicznych (pewne elementy składowe) i „wandaloodpornych”. Wiata wyposażona jest także w tzw. przycisk bezpieczeństwa oraz kamerę z czujnikiem ruchu. Oznacza to, że za pomocą specjalnego, alarmowego przycisku, będzie można poinformować odpowiednie służby, np. o ewentualnej niebezpiecznej sytuacji.

Przystanek jest oczywiście wyposażony w informację pasażerską online, która będzie na bieżąco aktualizowana. Ma Wi-Fi oraz ładowarki indukcyjne do ładowania smartfonów. Wiata posiada także tzw. oświetlenie zmierzchowe oraz donice z zielenią, które będą nawadniane przez deszczówkę.

Kolejny, proekologiczny przystanek stanął z kolei przy al. Kraśnickiej (Nałęczowska 01), tuż obok siedziby Zarządu Transportu Miejskiego. To tzw. zielony przystanek, którego dach pokryty został zielenią. Podobne przystanki funkcjonują już m.in. w Warszawie, Krakowie, Poznaniu, Wrocławiu i Rzeszowie.

Na dachu wiaty posadzone zostały rozchodniki - gatunek ten ma zdolność do absorbowania dwutlenku węgla. System ten jest samowystarczalny, a rośliny odporne na trudne warunki atmosferyczne.

Oba przystanki są efektem współpracy i porozumienia podpisanego między MPK Lublin i warszawską spółką AMS, która będzie odpowiedzialna za utrzymanie wiat. Przystanki stanęły w Lublinie na razie w ramach testów, możliwe, że w przyszłości będzie ich więcej.

Monika Fisz

Przystanek Pancerniaków 04

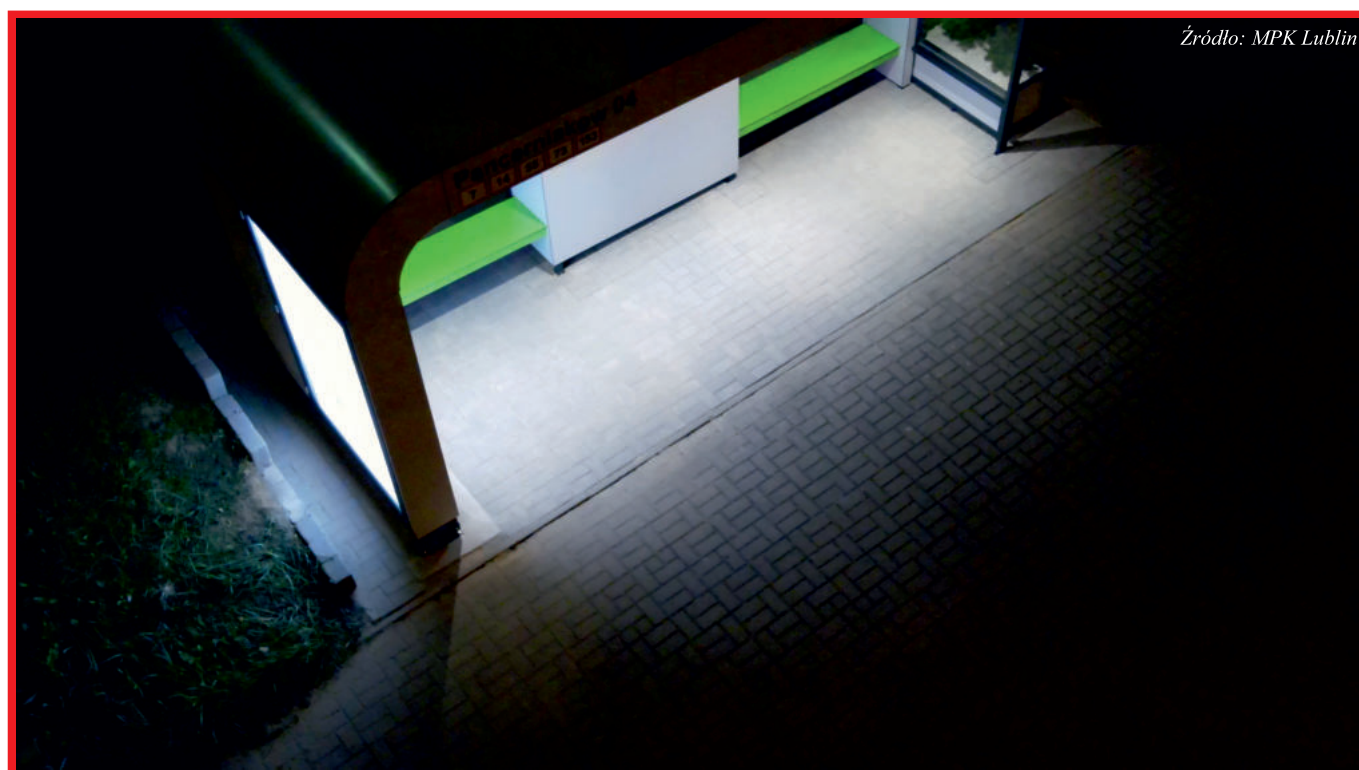


Źródło: MPK Lublin

Źródło: MPK Lublin



Źródło: MPK Lublin



Aktualności

Przystanek Pancerniaków 04



Źródło: MPK Lublin

Przystanek Nałęczowska 01



Źródło: ZTM w Lublinie



Źródło: ZTM w Lublinie

Aktualności

LUBELSKIE MPK I STRAŻ MIEJSKA ROZDAWALI MASECZKI PASAŻEROM

Nadzór Ruchu lubelskiego MPK wspólnie ze Strażą Miejską w okresie wakacji rozdawali pasażerom maseczki ochronne w pojazdach komunikacji miejskiej. W sumie do rozdania było 1,5 tysiąca maseczek. Akcję przeprowadzono w dniach 15-16 lipca br. na głównych liniach komunikacyjnych w godz. 8:00-14:00. Miała charakter informacyjny a jej celem było przypomnienie pasażerom o obowiązku zakrywania ust i nosa w pojazdach komunikacji miejskiej.

Pracowników Nadzoru Ruchu MPK Lublin i strażników miejskich, można było spotkać m.in. w okolicach Dworca Głównego PKS, czy przy Ogrodzie Saskim oraz na pętlach nawrotowych, m.in. Granitowa i Paderewskiego. Trzy 2-osobowe ekipy rozdawały maseczki tym pasażerom, którzy o nich zapomnieli.

Niestety nie wszyscy pasażerowie stosują się do nakazu zakrywania ust i nosa w pojazdach komunikacji miejskiej. W takich przypadkach kierowca lub kontrolerzy biletów mogą zwrócić uwagę osobie, która nie stosuje się do tego obowiązku. W ten sam sposób mogą również zareagować pozostali współpasażerowie. Trzeba jednak zaznaczyć, że zarówno kierowca jak i kontrolerzy nie są organem uprawnionym do weryfikowania tego obowiązku czy też wyciągania jakichkolwiek konsekwencji.

Od początku pandemii koronawirusa w pojazdach komunikacji miejskiej emitowane są komunikaty głosowe, dodatkowo wewnątrz autobusów i trolejbusów widnieją ogłoszenia informujące pasażerów o obowiązku zakrywania ust i nosa w komunikacji miejskiej.

Monika Fisz

Dystrybucja maseczek w lubelskiej komunikacji miejskiej



Źródło: ZTM w Lublinie

■ Temat numeru

CZAS PANDEMII W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Od początku pojawienia się koronawirusa na świecie Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie wspólnie z MPK Lublin oraz przewoźnikami prywatnymi prowadził działania związane z profilaktyką na wypadek ewentualnego zagrożenia korona wirusem w Polsce. Poniżej przedstawiamy etapy działań, które miały na celu zapobieganie rozprzestrzenianiu się epidemii.

Już od 5 marca br. zawieszono funkcję „ciepłego guzika” w pojazdach komunikacji miejskiej. Na przystankach kierowcy otwierali wszystkie drzwi w pojeździe, tak aby zapewnić przepływ powietrza w autobusach i trolejbusach i jednocześnie ograniczyć kontakt pasażerów z przyciskami.

„Ciepły guzik”



Źródło: ZTM w Lublinie

Przewoźnicy kontynuowali dezynfekcję wnętrza pojazdów tj. poręcze, kasowniki i biletomaty. Żele dezynfekujące do rąk przewoźnik rozdawał też swoim kierowcom. Rozpoczęto także wietrzenie pojazdów na pętlach podczas postoju poprzez otwarcie wszystkich drzwi.

Podstawowe informacje na temat koronawirusa i sposobów zapobiegania zakażeniu pasażerowie mogli znaleźć na nośnikach reklamowych dostępnych w przestrzeni związanej z komunikacją miejską. W pojazdach wyświetlane były spoty dotyczące zasad higieny. Plakaty o tej samej tematyce pojawiły się również na przystankach. Był to element ogólnopolskiej kampanii edukacyjnej dotyczącej koronawirusa, prowadzonej przez Ministerstwo Zdrowia.

Plakat dotyczący koronawirusa

KORONAWIRUS powoduje gorączkę, kaszel, duszności, bóle mięśni i zmęczenie.

Przenosi się drogą kropelkową, a więc podczas kaszlu, kichania czy mówienia.

Jak zapobiegać zakażeniu?

- Często myj ręce, używając mydła i wody.
- Kiedy kaszlesz lub kichasz, **zakrywaj usta i nos**.
- Zachowaj co najmniej **1 metr** odległości od osób, które kaszlą i kichają.
- Jeśli **wracasz z regionu**, gdzie występuje koronawirus i **masz objawy** choroby lub miałeś **kontakt z osobą zakażoną**, powiadom telefonicznie o tym stację sanitarno-epidemiologiczną lub zgłoś się do oddziału obserwacyjno-zakaźnego.

Infolinia NFZ
800 190 590
www.gov.pl/koronawirus

Temat numeru

Wraz z pojawieniem się pierwszych potwierdzonych przypadków zakażenia koroną wirusem w województwie lubelskim, 12 marca br. ZTM w Lublinie podjął kolejne działania profilaktyczne mające przeciwdziałać rozpowszechnianiu się wirusa. Wzorem innych miast została wstrzymana sprzedaż biletów przez kierowców w środkach komunikacji miejskiej. Decyzja została podjęta przede wszystkim na wnioski środowiska kierowców ale również pasażerów i miała na celu zminimalizować kontakt na linii obsługa pojazdu-pasażer. Jednocześnie rozpoczęto rekomendować ograniczenie osobistych wizyt w Biurze Obsługi Klienta i Punktach Sprzedaży Biletów ZTM w Lublinie. W przypadku konieczności załatwienia spraw w ww. placówkach zachęcano do skorzystania z możliwości załatwienia ich drogą elektroniczną bądź telefoniczną.

Dodatkowo w trosce o bezpieczeństwo kierowców i pasażerów w każdym autobusie oraz w trolejbusie wydzielone zostały specjalne strefy obejmujące obszar w rejonie kabiny, pierwszych drzwi oraz pierwszych siedzeń. O tym, że jest to strefa wydzielona, w której nie powinni przebywać pasażerowie, informowało specjalne oznakowanie. Wydzielenie strefy w rejonie kabiny prowadzących skutkowało brakiem możliwości wsiadania i wysiadania dla pasażerów pierwszymi drzwiami oraz brakiem możliwości zakupu biletów bezpośrednio u kierowcy. W pierwszej kolejności strefy buforowe pojawiały się w pojazdach, które nie mają zamkniętych kabin. Na takie rozwiązanie jak Lublin zdecydowały się również inne miasta, między innymi Wrocław, Kraków oraz Kielce.

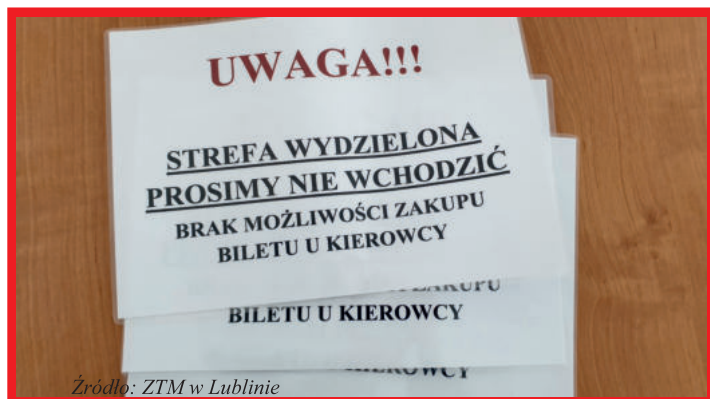
Od 16 marca br., z uwagi na sytuację epidemiologiczną, zamknięto Punkt Sprzedaży Biletów ZTM w Lublinie przy ul. Zielonej 5, a od 17 marca br. bezpośrednia obsługa klientów w punktach zlokalizowanych przy ul. Nałęczowskiej 14 (Biuro Obsługi Klienta oraz Punkt Sprzedaży Biletów) została ograniczona do wyznaczonych godzin w ciągu dnia.



Od 18 marca br. z uwagi na ogłoszony przez Ministra Zdrowia stan zagrożenia epidemicznego i wyraźnie zmniejszony popyt na usługi świadczone przez komunikację miejską, co potwierdziły obserwacje pracowników ZTM, wprowadzono specjalny rozkład jazdy, zbliżony do tego, który obowiązywał w okresie ferii zimowych. Zawieszono także funkcjonowanie linii nocnych N1, N2 i N3.

W związku z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 24 marca 2020 r. wprowadzającym ograniczenia w zakresie przemieszczania się, w tym również środkami transportu publicznego, pojazdy komunikacji miejskiej w okolicy drzwi zostały oznakowane specjalnymi naklejkami informującymi o zakazie wejścia do pojazdu w przypadku przekroczenia maksymalnej liczby osób mogących znajdować się w pojeździe. W zależności od modelu autobusu i trolejbusu ta liczba była zmienna i wskazana na naklejce.

Informacja o wydzieleniu stref



Źródło: ZTM w Lublinie

Plakat dotyczący limitów



Temat numeru

Tego samego dnia tj. 24 marca br. ZTM w Lublinie zdecydował się na wdrożenie procedury, wprowadzonej w trybie wyjątkowym, mającej na celu zrekompensować pasażerom tymczasowe ograniczenia i pozwolić na kontynuowanie podróży środkami transportu publicznego po unormowaniu się sytuacji. Akcja była adresowana do osób, które z uwagi na trudną i niekorzystną sytuację wynikającą z epidemii koronawirusa, nie mogły w pełni korzystać z komunikacji miejskiej, mimo posiadanych biletów długoterminowych. Zakończyła się z dniem 30 czerwca br.

#ZOSTAŃ W DOMU

27 marca br. Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z Komendą Miejską Policji w Lublinie rozpoczął kampanię informacyjną zachęcającą mieszkańców do kontynuowania akcji „Zostań w domu”. Komunikaty głosowe ze stosownym apelem były emitowane w autobusach i trolejbusach. Ponadto na przystankach, za pośrednictwem monitorów dynamicznej informacji pasażerskiej, przypomniano zasady, które pozwalają uniknąć ryzyka zakażenia. Podobne treści opublikowane zostały na elektronicznych wyświetlaczach wewnątrz pojazdów tzw. „koralikach”. Na potrzeby kampanii wykorzystano również monitory LCD zamontowane w pojazdach jak również sieć wi-fi, dostępną w taborze MPK Lublin. Wszystko po to, aby przypomnieć mieszkańcom zasady bezpieczeństwa w okresie epidemii koronawirusa i zachęcić ich do pozostania w domach.

10 kwietnia br. wychodząc naprzeciw wnioskowi pasażerów, Lublin dołączył do miast, które zdecydowały się na wyłączenie klimatyzacji w środkach transportu publicznego. Zarząd Transportu Miejskiego wystąpił do przewoźników, którzy obsługują lubelską komunikację miejską, o wyłączenie układów klimatyzacji i wentylacji pojazdów. Przewoźnicy zostali zobowiązani, by w pojazdach, w których jest to technicznie możliwe, wyłączyć układy wymuszające cyrkulację powietrza, tj. klimatyzacji, wentylacji, chłodzenia oraz ogrzewania. Jednocześnie odblokowane zostały okna w przestrzeni pasażerskiej, tak aby pasażer mógł je samodzielnie otworzyć.

Od 16 kwietnia br. decyzją Ministra Zdrowia wprowadzono obowiązek zakrywania ust i nosa w przestrzeni publicznej. Tym samym od tego dnia podczas podróży komunikacją miejską pasażerowie zostali zobligowani do przestrzegania tego przepisu.



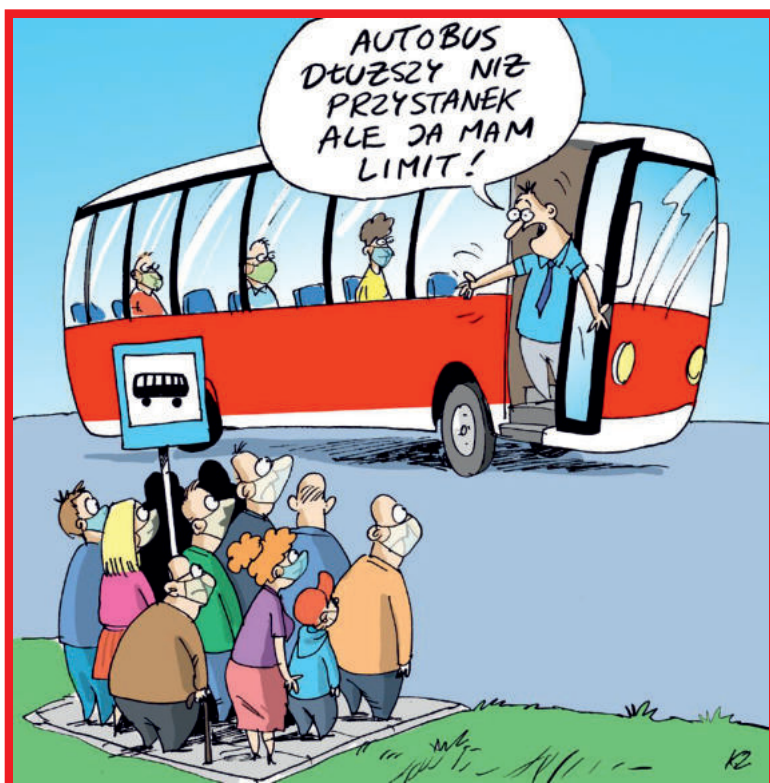
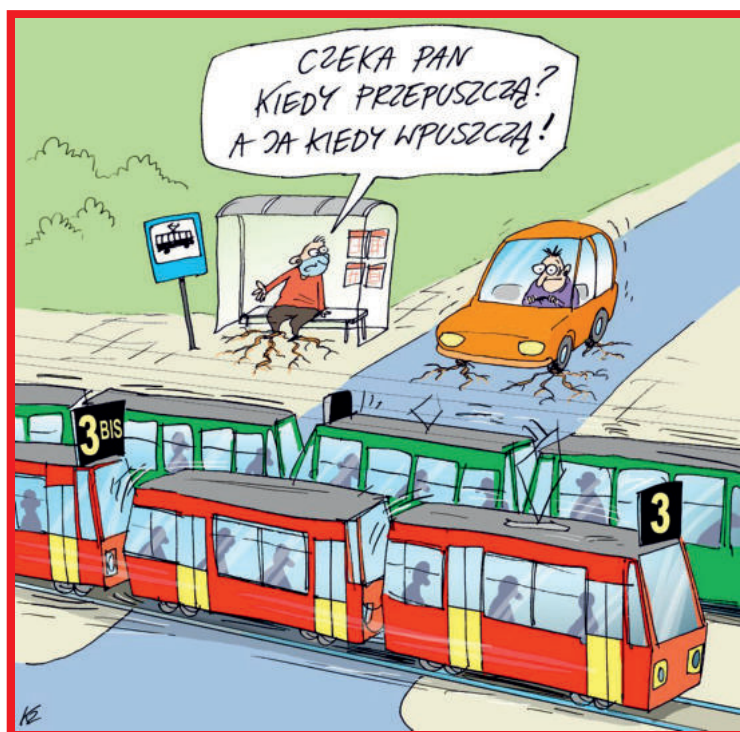
4 maja Prezydent Miasta Lublin zwrócił się z wnioskiem do Prezesa Rady Ministrów Pana Mateusza Morawieckiego o złagodzenie obowiązujących limitów w środkach transportu miejskiego. Ponadto, we wspólnym liście z dnia 7 maja, prezesi Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego i Unii Metropolii Polskich postulowali o zwiększenie dopuszczalnej liczby pasażerów w pojazdach komunikacji miejskiej oraz wsparcie finansowe dla branży transportu publicznego.



Próbując zwrócić uwagę decydentów, zostały opracowane specjalne grafiki, które z przymrużeniem oka pokazują nieżyłowość obowiązujących obecnie przepisów.

Temat numeru

Grafiki stworzone na potrzeby zwiększenia limitów w pojazdach



Temat numeru

13 maja br. rząd przedstawił III etap powrotu do „nowej normalności” obejmujący także tak bardzo oczekiwane zmiany w komunikacji miejskiej. Zmieniona została dopuszczalna pojemność pojazdów. Tym samym od 18 maja zwiększyła się o połowę liczba przewożonych pasażerów w lubelskich autobusach i trolejbusach - do 30% łącznej liczby miejsc siedzących i stojących.

20 maja br. podjęto decyzję o otwarciu Punktu Sprzedaży Biletów ZTM w Lublinie przy ul. Zielonej 5 w ściśle określonych godzinach oraz z zachowaniem zasad bezpieczeństwa i ochrony bezpośredniej przed zakażeniem, a od 25 maja br. rozszerzono bezpośrednią obsługę we wszystkich punktach ZTM w Lublinie.

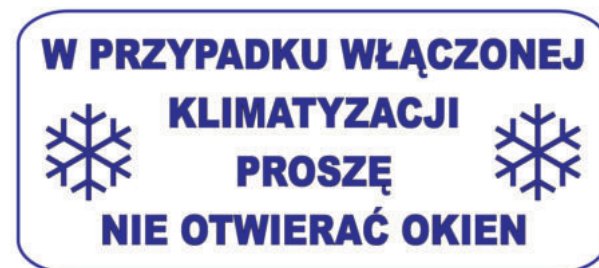
Od 1 czerwca br. zwiększony został limit pasażerów w środkach transportu publicznego. Wynosi on 50% liczby wszystkich miejsc siedzących oraz stojących i obowiązuje on w dalszym ciągu.



Od nocy z 18/19 czerwca powróciła komunikacja nocna. W okresie wakacyjnym linie nocne kursowały w noc z czwartku na piątek, z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę z częstotliwością co 60 minut obecnie ten układ pozostał.

Od 22 czerwca, sukcesywnie w autobusach i trolejbusach ponownie zostały włączone układy klimatyzacji i wentylacji. Decyzja o ponownym uruchomieniu systemów została podjęta na podstawie stanowiska Głównego Inspektora Sanitarnego w sprawie klimatyzacji w taborze komunikacji miejskiej oraz w odpowiedzi na wnioski pasażerów.

Stanowisko GIS oznacza możliwość bezpiecznego włączenia klimatyzacji w transporcie zbiorowym, co z pewnością wpłynie na komfort podróży przy coraz wyższych temperaturach. Włączenie poprzedziły prace związane z przeglądem i serwisem systemów wentylacyjno-klimatyzacyjnych pojazdów oraz ich dezynfekcją. Miały one na celu kompleksowo przygotować układy chłodzenia do ponownego uruchomienia, by w sposób bezpieczny mogły służyć pasażerom.



Od 29 czerwca przestały obowiązywać strefy wydzielone dla kierowców. Nadal jednak utrzymany został brak możliwości zakupu biletu u prowadzącego pojazd. Zniesienie specjalnych wydzielonych stref wpłynęło na zwiększenie powierzchni dostępnej dla pasażerów oraz liczby miejsc siedzących. Ponownie są również otwierane pierwsze drzwi pojazdów.

Od 3 sierpnia br. wydłużone zostały godziny pracy Punktów Sprzedaży Biletów ZTM w Lublinie zlokalizowanych przy ul. Nałęczowskiej 14 i ul. Zielonej 5 oraz Biura Obsługi Klienta.

Nowy rok szkolny i akademicki to zupełnie nowa rzeczywistość, z którą spotykają się wszystkie systemy transportowe w Polsce. ZTM w Lublinie sukcesywnie prowadzi monitorowanie sytuacji w lubelskiej komunikacji miejskiej i dostosowuje podaż do zmieniającego się zapotrzebowania pasażerów. Prowadzone są także liczne akcje informacyjne dotyczące aktualnych wytycznych w zakresie limitów i obowiązku zakrywania ust i nosa w przestrzeni miejskiej.

Monika Fisz

„Od zaplecza”

LINIE PODMIEJSKIE

Zgodnie z ustawą o samorządzie gminnym organizacja lokalnego transportu zbiorowego jest jednym z zadań własnych gminy, ale zadanie to może być powierzone innej gminie na podstawie porozumienia. W ten sposób organizowana jest komunikacja miejska kursująca poza granice administracyjne Lublina.

Pierwszym krokiem do uruchomienia linii podmiejskich są wstępne rozmowy władz gminy z przedstawicielami Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, reprezentującego Gminę Lublin. Następnie rada gminy oraz Rada Miasta Lublin podejmują stosowne uchwały intencyjne celem wyrażenia zgody na zawarcie porozumienia międzygminnego w zakresie organizacji lokalnego transportu zbiorowego.

Porozumienie podpisane przez Prezydenta Miasta Lublin i wójta gminy (burmistrza miasta) reguluje zobowiązania obu stron.

Gmina Lublin ma za zadanie wskazać i skierować przewoźnika do wykonywania przewozów na terenie gminy ościennej, kontrolować prawidłowe wykonanie przewozów i umieszczać informację przystankową.

Z kolei gmina ościenna zobowiązuje się do utrzymania infrastruktury związanej z obsługą linii komunikacyjnych na swoim terenie:

- przejezdności dróg i pętli nawrotowych na drogach gminnych oraz interwencji we właściwych zarządcach dróg w przypadku pozostałych kategorii dróg,
- czystości terenu przystanków i pętli nawrotowych,
- wiat przystankowych i słupków przystankowych ze znakiem D-15.

Podpisane porozumienie międzygminne stanowi podstawę do zawarcia umowy, której przedmiotem jest odpłatne świadczenie usług przewozu osób na terenie gminy ościennej. Umowa określa długość trasy, liczbę kursów w poszczególne dni tygodnia oraz wysokość partycypacji gminy w kosztach funkcjonowania danej linii. Ponadto godziny realizacji kursów skierowanych poza Lublin są uzgadniane władzami gmin.

Autobus linii nr 24 na pętli w Nasutowie (gm. Niemce)



Autor: Michał Krawczyk

„Od zaplecza”

Obecnie autobusy lubelskiej komunikacji miejskiej docierają do dziesięciu gmin:

- Głusk (linie nr 3, 16, 17, 73),
- Jabłonna (linia nr 17),
- Jastków (linie nr 18, 20, 30, 33),
- Konopnica (linie nr 12, 78, 79, 85),
- Mełgiew (linia nr 5),
- Niedzwica Duża (linia nr 8),
- Niemce (linie nr 4, 24, 44, 74),
- Spiczyn (linia nr 22),
- Świdnik (linie nr 5, 35, 55, N2)
- Wólka (linie nr 2, 5, 22, 52, 74).

Autobus linii nr 20 jadący w stronę Wygody (gm. Jastków)



Autor: Michał Krawczyk

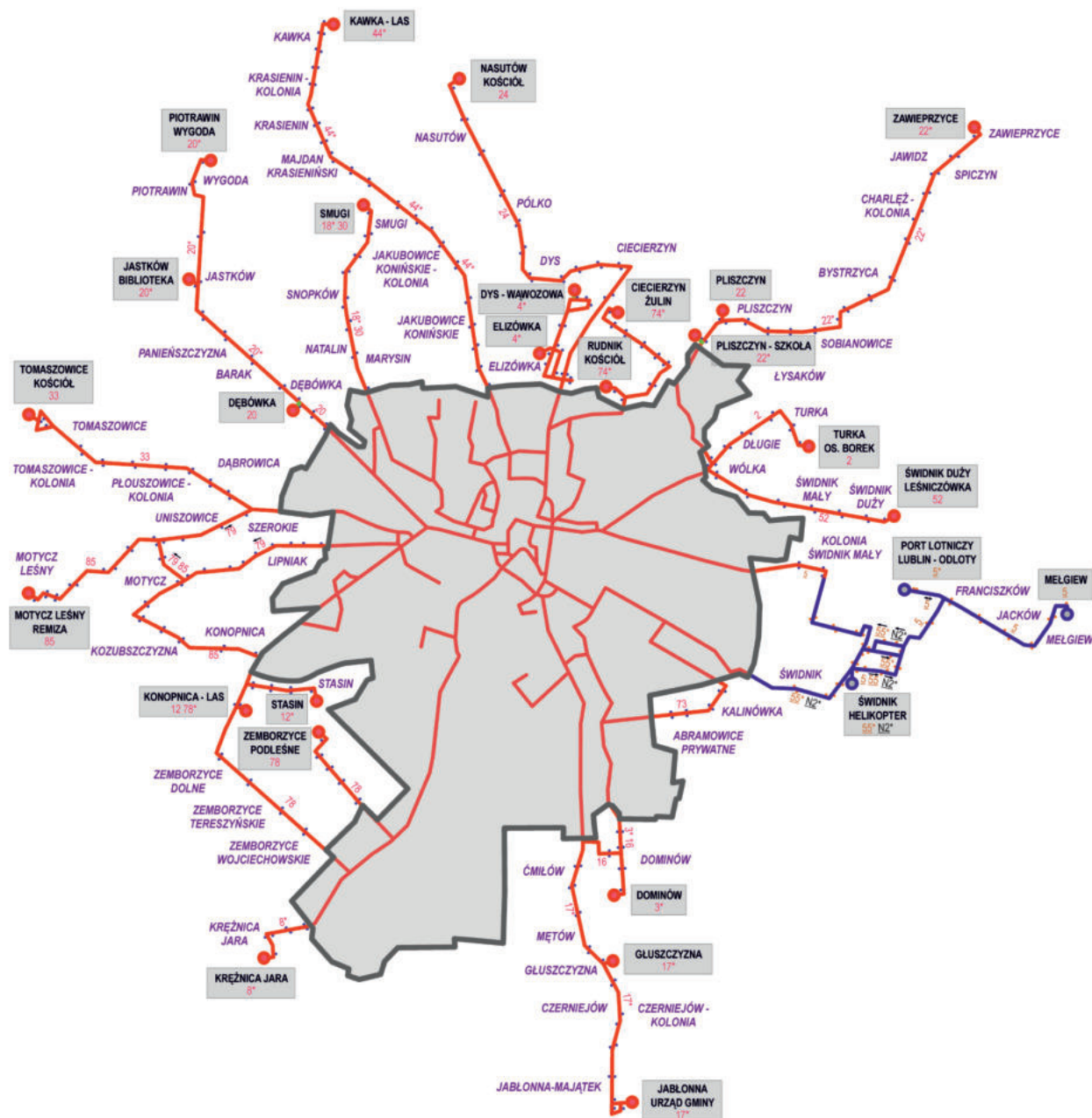
Autobus linii nr 22 na przystanku początkowym w Zawieprzycach (gm. Spiczyn)



Autor: Michał Krawczyk

„Od zaplecza”

Schemat linii podmiejskich



„Od zaplecza”

LUBELSKA SIĘĆ TRAKCYJNA

Lubelska sieć trakcyjna należy obecnie do jednej z trzech sieci w Polsce. Oprócz Lublina Trolejbusy eksploatowane są w Gdyni oraz Tychach. Budowa Sieci trakcyjnej w Lublinie rozpoczęła się w roku 1952, a uruchomienie pierwszej linii trolejbusowej o nr 15 miało miejsce 21 lipca 1953 r.

15	Dworzec Gł. PKP <-> Nowotki (dziś Radziszewskiego)
	TRASA PRZEJAZDU: Pocztowa – Kunickiego – pl. Bychawski – 1 Maja – Bucza (przez stary most na Bystrzycy) – pl. Łokietka – Krakowskie Przedmieście – Al. Raclawickie

W czasach PRL władzom trudno było się zdecydować, czy aby trolejbusy to dobry środek transportu, wówczas sieć trakcyjna przechodziła dynamiczne zmiany. W roku 1953 wydłużono sieć trakcyjną przez ul. Kunickiego do pętli zlokalizowanej przy ul. Mickiewicza, następnie w roku 1954 wydłużono ją przez Al. Raclawickie do Koszar (okolice dzisiejszego Ronda Honorowych Krwiodawców).

Od 1954 r. do 1958 r. rozwój sieci stanął, dopiero po czterech latach wydłużono ją od pl. Łokietka przez ul. Lubartowską do pętli przy rogatek lubartowskiej (okolice dzisiejszego przystanku Unicka 01). Lata 60 przyniosły ogromny przełom. Rozbudowa sieci dotknęła dzielnice Abramowice oraz Sławin, powstała zajezdnia trolejbusowa „Helenów” zlokalizowana przy al. Kraśnickiej. Koniec lat 60 to elektryfikacja Majdanka, LSM-ów oraz ul. Mełgiewskiej (dojazd do Fabryki Samochodów).

W związku z rozwojem technologii spalinowej w latach 70. liczba linii trolejbusowych uległa zmniejszeniu, podjęto również decyzję o zlikwidowaniu sieci trakcyjnej na dzielnicy Sławin (al. Warszawska) oraz w rejonie Dworca Gł. PKP (od pl. Bychawskiego do pl. Dworcowego). Światłem w tunelu dla sieci trakcyjnej w Lublinie okazał się kryzys naftowy, zwany również kryzysem paliwowym mający miejsce w latach 70. wówczas zaprzestano dalszej likwidacji sieci. Przez najbliższe prawie dwie dekady – mimo rozwoju dzielnic – trakcji nie wydłużano.

Po upływie dwudziestu lat wydłużono sieć trakcyjną przez al. Kraśnicką do dzielnicy Węglin oraz przez nowo wybudowaną ul. Wolską, Na przełomie XX i XXI wieku zelektryfikowano ul. Chodźki, następnie w roku 2006 rozpoczęto wielką inwestycję wydłużenia sieci trakcyjnej w rejon dzielnicy Czuby. Sieć trakcyjna zawisała nad ul. Głęboką, Wileńską, Bohaterów Monte Cassino, Armii Krajowej i Orkana. Podczas budowy nowych odcinków zastosowano najnowocześniejsze rozwiązania techniczne tj. elastyczną sieć trakcyjną, szybko przejezdne łuki oraz zwrotnice.

W kolejnych latach sieć trakcyjna rozwijała się w bardzo szybkim tempie, elektryfikacja dotknęła ul. Zemborzycką, Diamentową, Jana Pawła II, Granitową i Filaretów. Siatka połączeń linii trolejbusowych przeszła znaczące zmiany w trasach oraz numeracji. Najświeższą zrealizowaną inwestycją dot. rozbudowy sieci trakcyjnej jest wydłużenie jej przez ul. Chodźki, al. Smorawińskiego, ul. Szeligowskiego oraz ul. Choiny do nowoczesnej pętli „Choiny” zlokalizowanej przy granicy miasta, która została włączona do obsługi przez lubelską komunikację miejską 26 października 2019 r. Obecnie w Lublinie funkcjonuje piętnaście linii trolejbusowych:

- dwanaście zwykłych (150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162),
- jedna zjazdowa (950),
- jedna cementarna (202 – kursuje w okresie Wszystkich Świętych),
- jedna turystyczna (T – kursuje w okresie wakacyjnym).

Łączna długość lubelskiej sieci trakcyjnej wynosi ponad 76 km i dziennie jest obsługiwana przez 123 trolejbusy. Ta statystyka wyraźnie pokazuje, że komunikacja trolejbusowa jest ważnym elementem lubelskiej komunikacji miejskiej zarówno ze względu na realizowane potrzeby pasażerskich jak i ekologii w mieście.

Jakub Kasperek

■ Z kraju i ze świata

VASLUI – NAJMNIEJSZA SIĘĆ TROLEJBUSOWA W EUROPIE

Vaslui to niewielkie miasto położone we wschodniej Rumunii. W 2011 r. mieszkało w nim 55 tysięcy osób, co daje mu czterdziestą pozycję na liście największych miast w Rumunii. Vaslui stanowi centrum administracyjne okręgu Vaslui, będącego odpowiednikiem naszego województwa. Europejski Urząd Statystyczny wymienia region północno-wschodni wśród najbiedniejszych regionów w Unii Europejskiej.

Z Vaslui jest wszędzie daleko: do Bukaresztu 320 km, do Jassów 65 km - tyle samo, co do granicy z Mołdawią. Z tych przyczyn miasto bardzo się wyludniło, w ciągu 30 lat liczba mieszkańców spadła o 25 tysięcy. Mała liczba zabytków i atrakcji czyni Vaslui również mało popularnym celem podróży dla turystów. Przewodniki wspominają o takich atrakcjach jak prawosławny monastyr, kościół, park i jezioro.

Miasto posiada jednak sieć trolejbusową

Sieć była otworzona już dwukrotnie. Pierwszy raz sieć została zainaugurowana 1 maja 1994 r.

Do jej obsługi przeznaczono 5 przegubowych trolejbusów rumuńskiej marki DAC 217E. Obsługiwały one jedną linię o długości 9,5 km (w obie strony) łączącą dworzec autobusowy, centrum miasta i duży zakład włókienniczy „Textila”. Częstotliwość kursowania wynosiła 20 minut. Z uwagi na brak sieci trolejbusowej w zajezdni, w nocy trolejbusy parkowano na ulicy, gdzie również dokonywano drobnych napraw. Dwa z trolejbusów przeznaczono na części zamienne. Linia funkcjonowała do lipca 2009 r., kiedy na czas nieokreślony zawieszono jej działanie. Po zatrzymaniu ruchu pojazdów sieć trolejbusową zdjęto, a stare trolejbusy zezłomowano.

W kolejnych latach gmina uznała, że komunikację trolejbusową należy przywrócić w celu oszczędzania paliwa (uzasadniano, że energia elektryczna jest znacznie tańsza, niż paliwo do autobusów) i zapewnienia transportu przyjaznego dla środowiska.

Wschodnia Rumunia odkrywa swoje zalety. Na dworcu komunikacji regionalnej można spotkać zabytkowy autobus marki Roman 111. Autobusy tego typu były produkowane na licencji firmy MAN od 1974 r., a ich nazwa pochodzi od słów România-MAN.

Zabytkowy autobus marki Roman 111



Autor: Rafał Tarnawski

Z kraju i ze świata

Przy dofinansowaniu z funduszy Unii Europejskiej (z Europejskiego Funduszu na rzecz Zintegrowanego Rozwoju Miast) zrealizowano duży projekt remontu całej sieci trolejbusowej. Jednocześnie wymieniono uliczne oświetlenie oraz wyremontowano ulice nad którymi sieć przebiega. Projekt obejmował również wydłużenie linii trolejbusowej o 2 kilometry do granicy miasta i budowę niewielkiej hali do obsługi trolejbusów.

Wybudowano również „terminal intermodalny”, czyli lokalny dworzec komunikacji miejskiej, z którego rozpoczynają się wszystkie linie. Powstały budynek jest całkiem duży i z powodzeniem mógłby pełnić rolę głównego centrum komunikacyjnego w mieście. Niemniej jego wykorzystanie jest raczej mniejsze, niż można by oczekiwać. Na peronach dworcowych stało kilka autobusów miejskich, lecz wszystkie były zamknięte, a na terenie dworca nie było nikogo. Do tego część stanowisk zajęta była przez samochody osobowe.

Niemniej, w odległości 100 metrów funkcjonuje drugi, starszy dworzec autobusowy, skąd odjeżdżają autobusy podmiejskie i międzymiastowe.

Wartość projektu wyniosła 24,6 mln lei. Realizacja projektu złapała kilkuletnie opóźnienie. Projekt powinien trwać w latach 2010-2012, jednak przebudowa sieci rozpoczęta w 2012 r. została zakończona dopiero w 2015 roku.

Jeszcze dłużej trwało uruchomienie kursowania trolejbusów.

Początkowo planowano zakup od 4 do 6 fabrycznie nowych trolejbusów, ostatecznie jednak zdecydowano o zakupie trolejbusów używanych. W 2016 r. zakupiono trzy ponad 20-letnie trolejbusy austriackiej marki Gräf & Stift (spółka zależna firmy MAN), model GE112 M16. To pojazdy wysokopodłogowe, które do 2015 r. kursowały w Salzburgu. Kwota brutto za jeden pojazd wynosiła 27 tysięcy euro. Pierwsze jazdy testowe odbyły się w kwietniu 2016 r. po pokonaniu problemów technicznych przez zespół specjalistów z Salzburga i Jassów.

Budynek warsztatowy wybudowany obok dworca autobusowego



Autor: Rafał Tarnawski

Z kraju i ze świata

Liniowa eksploatacja trolejbusów rozpoczęła się w czerwcu 2016 r. Zaplanowano całodienne kursowanie dwóch trolejbusów i dodatkowo trzeciego w godzinach szczytu.

Wszystkie warunki są zatem spełnione dla dalszego funkcjonowania trolejbusów, poza tym, że... po kilku miesiącach trolejbusy przestały jeździć i do dziś nie ruszyły.

Już po kilku miesiącach lokalna prasa informowała o wstrzymaniu ruchu trolejbusów z powodu problemów technicznych. Wynikało to m.in. z braku doświadczonego personelu do obsługi trolejbusów. Wiadomo, że problemy techniczne trwały od początku ich sprowadzenia z Austrii. Z trzech trolejbusów tylko jeden jeździł przez kilka miesięcy. Miejscowi elektrycy nie mogli sobie poradzić z naprawami trolejbusów i do napraw zatrudniano elektryków z pobliskich Jassów, gdzie znajduje się duża sieć tramwajowa, a do 2006 r. funkcjonowała również sieć trolejbusowa.

Aktualnie trolejbusy nadal stoją na parkingu obok „terminala intermodalnego”. Teren nie jest ogrodzony, można do nich podejść, zrobić zdjęcia.

Nikt nie spodziewa się turystów, a tym bardziej człowieka z aparatem przy trolejbusie. Wnętrza pojazdów pokryte są grubą warstwą kurzu, świadcząca, że nikt od wielu miesięcy do nich nie wchodził.

Jest jednak nadzieja

Na początku 2020 r. podpisano umowę o dofinansowaniu z funduszy Unii Europejskiej kolejnego projektu rozwoju transportu publicznego w Vaslui. Projekt warty 108 mln lei przewiduje budowę nowej linii trolejbusowej w ulicach Trajan – Călugăreni – Castanilor, a także zakup 8 autobusów hybrydowych i 10 trolejbusów, które zastąpią istniejące pojazdy. Inwestycje mają się rozpocząć w 2021 r.

Miejski przewoźnik – firma Transurb – udostępnia na swojej stronie www.transurb.ro mapę z lokalizacją pojazdów on-line, można więc sprawdzić, czy trolejbusy już ruszyły. Oprócz trzech beczynnych trolejbusów, obecnie firma posiada również około 20 autobusów, w tym Iveco Citelis 12M, Iveco Daily, Mercedes O405 i Citaro. Średnia wieku pojazdów wynosi około 15 lat.

Na placu dworcowym oczekuje autobus Irisbus Citelis 12M należący do miejskiego przewoźnika - firmy Transub



Autor: Rafal Tarnawski

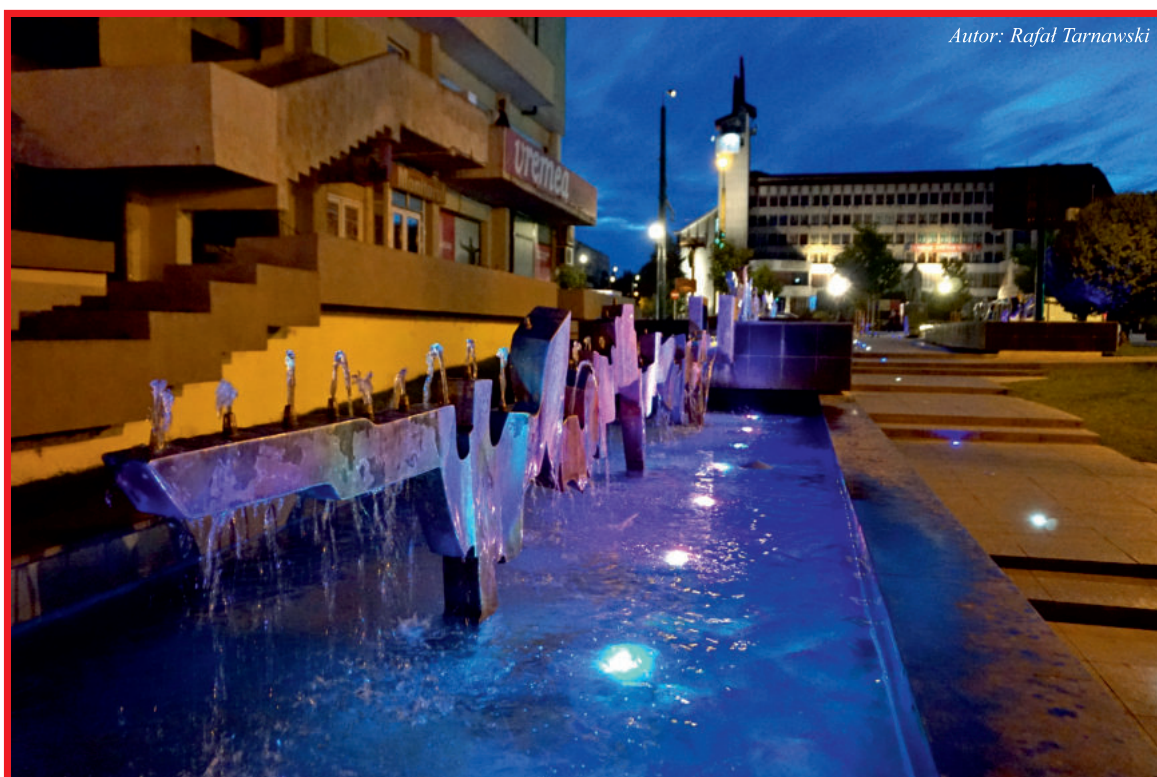
Z kraju i ze świata

Jeden z trolejbusów od kilku lat stojących na placu przy dworcu autobusowym



Autor: Rafał Tarnawski

Najbiedniejszy region Rumunii skutecznie korzysta z wielu funduszy unijnych. Kilka lat temu centrum miasta przeszło remont kosztujący 11 mln lei. Wybudowano wówczas między innymi fontannę z migającym kolorowym podświetleniem. Ale bez muzyki.



Autor: Rafał Tarnawski

PODSUMOWANIE AKCJI „STOP BILET”

Epidemia koronawirusa, która do Polski dotarła z początkiem tego roku, wywołała wiele, często nieodwracalnych zmian dla wszystkich. ZTM w Lublinie praktycznie od razu podjął kroki, aby zrekompensować pasażerom tymczasowe ograniczenia. Przejawem tego było m.in. wdrożenie procedury „STOP BILET”, która wprowadzona w trybie wyjątkowym pozwalała na „zawieszenie” terminu biletu okresowego.

Akcja „STOP BILET” rozpoczęła się 24 marca br. a zakończenie przypadło na ostatni dzień czerwca br. W ramach akcji pasażerowie mieli możliwość zawieszenia terminu ważności imiennych biletów okresowych. Z takiego rozwiązania skorzystało ponad 13 tys. pasażerów. Akcja była adresowana do osób, które z uwagi na trudną i niekorzystną sytuację wynikającą z epidemii koronawirusa, nie mogły w pełni korzystać z komunikacji miejskiej, mimo posiadanych biletów długoterminowych. Dzięki temu rozwiązaniu pasażerowie mogli zawiesić swój bilet na ponad 100 dni.

Zarówno zawieszenie jak i odzyskanie zawieszonych dni ważności biletu nie działało automatycznie. Zgłoszenie braku możliwości korzystania z komunikacji miejskiej, a tym samym próśby o zawieszenie biletu pasażerowie, z uwagi na sytuację epidemiologiczną, zgłaszali wyłącznie drogą elektroniczną. Datę rozpoczęcia wykorzystania zawieszonych dni należało zgłosić poprzez wypełnienie formularza on-line lub osobiście w Punkcie Sprzedaży Biletów ZTM. Bilet można było zawiesić i odwiesić tylko raz. Zawiesić można było bilety okresowe imienne 30-, 90- i 150-dniowe, ważne w dowolnej strefie biletowej. Pasażer nie otrzymywał zwrotu pieniędzy, ale mógł natomiast wykorzystać zawieszony okres biletu w innym terminie, ponownie go odwieszając do końca 2020 r.

Monika Fisz





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

