

**Miejska komunikacja prywatna, czyli historia lubelskich „prywaciarzy”**

**Planowane inwestycje z udziałem funduszy europejskich**

**Zawód – kontroler biletów**



**Komunikacja miejska w 2015 roku**

**Jelcz M11 – 30 lat minęło**





## Aktualności

Na przystanku i w autobusie doładowujesz telefon.....3

Komunikacja miejska w 2015 roku.....4

Planowane inwestycje z udziałem funduszy europejskich.....6

## Temat numeru

Miejska komunikacja prywatna, czyli historia lubelskich „prywatniaków”.....11

## Z historii komunikacji miejskiej

Jelcz M11 – 30 lat minęło.....15

Komunikacja miejska na ul. 1 Maja.....16

## Niezbędnik pasażera

Najczęściej zadawane pytania.....18

## „Od zaplecza”

Zawód – kontroler biletów.....19

Numery taborowe, czyli czterocyfrowe oznaczenie każdego pojazdu.....22

## BUSmania

Ciekawostki.....24

„Okiem pasażera”.....24

## Drodzy Czytelnicy,

*Grudzień to oczywiście czas Świąt, ale również miesiąc podsumowań mijającego roku. Dlatego w grudniowym numerze „ZTM News” nie mogło zabraknąć przypomnienia najważniejszych wydarzeń związanych z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w 2015 r. Koniec roku to także plany na przyszłość. W dziale „Aktualności” artykuł o dalszym rozwoju komunikacji miejskiej w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej.*

*Temat numeru tym razem poświęcamy komunikacji prywatnej, która jeszcze parę lat temu była elementem składowym lubelskiego transportu zbiorowego. Na szczęście te czasy już za nami, ale przypominając tamte realia uświadamiamy sobie jak wiele się zmieniło w komunikacji miejskiej pod kątem organizacji przewozów, standardu świadczenia usług i komfortu podróży.*

*„Niezbędnik pasażera” w całości poświęcamy odpowiedziom na najbardziej nurtujące Państwa pytania dotyczące korzystania z biletów.*

*Czasopismo zamyka cykl „Od zaplecza”, a w nim artykuł przedstawiający sylwetkę kontrolera biletów i odczarowujący stereotypowy, negatywny wizerunek tego zawodu.*

*I oczywiście w świątecznym numerze nie może zabraknąć życzeń.*

***Z okazji Świąt Bożego Narodzenia  
i Nowego Roku życzymy sobie i Państwu  
dobrej komunikacji tej miejskiej,  
ale również międzyludzkiej.  
Wszystkiego dobrego i spełnienia marzeń.***

***Życzymy milej 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, Michał Krawczyk, Paweł Paszko, Rafał Tarnawski

## KONTAKT

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

## Aktualności

### NA PRZYSTANKU I W AUTOBUSIE DOŁADUJESZ TELEFON

*Lubelska komunikacja miejska testuje nowe rozwiązania dla swoich użytkowników. Od dwóch miesięcy pasażerowie mogą doładować telefony w ładowarkach zamontowanych w autobusach i na przystanku.*

Na przystanku przy Ogrodzie Saskim została zamontowana pierwsza uliczna ładowarka do telefonów komórkowych. Testowe urządzenie zostało zamontowane na wiacie przystankowej. Ze stacji ładującej korzystać może jednocześnie pięć osób, bo właśnie tyle ma portów. Aby bezpłatnie naładować telefon lub inne urządzenie mobilne wystarczy posiadać przy sobie kabel USB.

– *To pilotażowe rozwiązanie w postaci zamontowania jednej ładowarki pozwoli sprawdzić funkcjonalność urządzenia zarówno pod kątem technicznym, jak i zainteresowania ze strony pasażerów. Wówczas będą podejmowane decyzje o dalszym wyposażaniu przystanków w innych lokalizacjach* – mówi Grzegorz Malec, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.

Prace związane z wyposażeniem przystanku w urządzenie USB wykonało MPK Lublin, w ramach realizowanych przez spółkę zadań w zakresie bieżącego utrzymania infrastruktury przystankowej. Koszt przedsięwzięcia wyniósł ok. 530 zł.

Zamontowanie ulicznych ładowarek pod koniec czerwca br. zaproponował w swojej interpelacji radny miejski Michał Krawczyk.

Dodatkowo, również lubelskie MPK na razie testowo, montuje w swoich pojazdach urządzenia do ładowania telefonów, smartfonów czy tabletów. Obecnie ładowarki działają w czterech autobusach przegubowych marki Mercedes Conecto wyposażonych w panele fotowoltaiczne, dzięki którym możliwe jest zasilanie ładowarek. W każdym pojeździe zamontowane są po dwie ładowarki.

– *Na razie sprawdzamy, jak pomysł przyjmie się w Lublinie, jakie jest zainteresowanie i wtedy zdecydujemy, czy będziemy wyposażać w ładowarki pozostałe autobusy i trolejbusy* – mówi Weronika Opasiak, rzecznik prasowy MPK Lublin. Koszt jednej ładowarki to ok. 200 zł.

Justyna Gózdź



Źródło: ZTM w Lublinie

### Darmowy internet w pojazdach MPK Lublin

MPK Lublin wyposaża w internet kolejnych 75 pojazdów komunikacji miejskiej i zamówił następnych 100 urządzeń. Obecnie w Wi-Fi wyposażonych jest 130 autobusów i trolejbusów miejskiego przewoźnika.

Docelowo, z końcem grudnia, z darmowego, bezprzewodowego internetu będzie można skorzystać w 305 pojazdach.

# Aktualności

## KOMUNIKACJA MIEJSKA W 2015 ROKU

Poniższym tekstem podsumowujemy miniony rok z perspektywy funkcjonowania lubelskiej komunikacji miejskiej i przypominamy najważniejsze wydarzenia z obszaru transportu zbiorowego.

Początek roku zaowocował rozstrzygnięciem **przetargu na świadczenie usług przewozowych 16 nowymi autobusami przegubowymi**. Za najkorzystniejszą uznano ofertę złożoną przez konsorcjum firm Meteor i Irex-1. Kontrakt z wykonawcą został podpisany na 8 lat. Pojazdy spełniają normę emisji spalin EURO VI. Ponadto są w całości niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w monitoring i biletomaty. Pojazdy posiadają dodatkowo elektroniczne zewnętrzne tablice kierunkowe i wewnętrzne tablice LCD przeznaczone do prezentowania informacji o trasie przejazdu danej linii oraz system zapowiedzi głosowej. Autobusy są wyposażone w kasowniki dwufunkcyjne oraz moduł GPS. Pojazdy na pokład mogą zabrać łącznie 140 osób, w tym 40 na miejscach siedzących. 1 lipca nastąpiło rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych 16 nowymi autobusami przegubowymi.

W 2015 roku **rozszerzona została także oferta przewozowa. Komunikacją trolejbusową zostały objęte kolejne nowo wybudowane odcinki tracji**. Od 1 września nastąpiło objęcie linią 160 odcinka tracji trolejbusowej na ulicach Zemborzyckiej i Diamentowej. Dodatkowo **od marca** linia nr 159 wykorzystuje nowo wybudowane odcinki tracji: Granitowa – Jana Pawła II do ronda Kowcza – Armii Krajowej do Orkana.

W wyniku współpracy z władzami gmin ościennych nastąpił **kolejny etap rozszerzania oferty przewozowej poza granice gminy Lublin**. 10 sierpnia została uruchomiona nowa linia nr 5 do Świdnika i Mełgwi, która na swojej trasie przejazdu uwzględni obsługę Portu Lotniczego.

Z kolei 1 września nastąpiło objęcie obsługą komunikacyjną Gminy Jastków poprzez wydłużenie linii nr 20 wybranymi kursami we wszystkie dni tygodnia do Jastkowa oraz uruchomienie nowej linii nr 33 do Tomaszowic.

**W czerwcu odbyły się** konsultacje społeczne w sprawie nowego układu połączeń linii komunikacji miejskiej, w tym otwarte spotkania z mieszkańcami. W wyniku zakończonych konsultacji **od 1 września** został wprowadzony I etap zmian w układzie połączeń, uwzględniający:

- poprawę obsługi komunikacyjnej dzielnicy Ponikwoda poprzez wydłużenie linii nr 16 do Węglarza;
- zmianę trasy linii 4 poprzez skierowanie linii ulicami: al. Tysiąclecia – Lwowska – al. Andersa, zamiast ul. Lubartowską. Realizacja wniosków mieszkańców oraz Rad Dzielnic Kalinowszczyzna i Ponikwoda w sprawie uruchomienia bezpośredniego połączenia z al. Spółdzielczości Pracy, w celu, m.in. dowozu dzieci do szkoły przy ul. Lwowskiej;
- zmianę trasy linii nr 73 poprzez połączenie Felina z ul. Mickiewicza oraz dodatkowo wybrane kursy na ul. Wygodną, w celu dowiezienia i powrotu dzieci do/ze szkoły przy ul. Zdrowej. Ponadto wydłużenie godzin kursowania i uruchomienie kursów w weekendy;
- zwiększenie częstotliwości kursowania w soboty, niedziele i dni świąteczne linii nr: 7, 40, 47 i 55;
- wzmocnienie obsługi komunikacyjnej dzielnicy Abramowice poprzez regularną – 30-minutową częstotliwość kursowania linii nr 17;
- wzmocnienie obsługi komunikacyjnej Lipniaka poprzez zmianę trasy linii nr 39;
- wzmocnienie obsługi miejscowości Mętów i Abramowice Prywatne poprzez wydłużenie odpowiednio wybranych kursów linii nr 17 i 73;
- wydłużenie wybranych kursów linii nr 21 w dzień powszedni do Felin Europark.



## Aktualności

Ostatnie dwanaście miesięcy to również działania, które wpłynęły na jakość obsługi i komfort korzystania z komunikacji miejskiej. **Zmiany w infrastrukturze przystankowej** wpłynęły na komfort oczekiwania pasażerów na przyjazd pojazdów komunikacji miejskiej. **Na wybranych przystankach w mieście zostały zamontowane nowe wiaty.** Wymieniono wiaty na przystankach: Targ Pod Zamkiem 01 i 02, Jutrzenki 01 i 02, os. Górki 01 i 02, Szmaragdowa 01 i 02 oraz Poczekajka 04, Rondo Lubelskiego Lipca 03 i Park Bronowice 04. Wymiana wiat nastąpiła też przy ul. Lipowej w zespole przystankowym przy cmentarzu oraz wzdłuż ul. Piłsudskiego na przystankach MPWiK 01 i 02. W powyższych lokalizacjach dotychczasowe wiaty standardowe zostały zastąpione wiatami ponadstandardowymi. Dodatkowo, 16 przystanków, na których do tej pory funkcjonowały słupki, zostało wyposażonych w wiaty standardowe. Wiaty zostały postawione m.in. na przystankach Kosmonautów 01, Oratoryjna 01, Goździkowa 02 czy Fabryka Wag 01.

**Wyszliśmy również naprzeciw oczekiwaniom i wnioskom pasażerów.** Na przystanku os. Poręba 02, na ul. Granitowej, został uruchomiony stacjonarny automat do sprzedaży biletów komunikacji miejskiej firmy ASEC S.A. Powyższa zmiana zwiększyła dostępność do biletów komunikacji miejskiej na obszarze dynamicznie rozwijającego się osiedla mieszkaniowego. Od marca, w odpowiedzi na postulaty mieszkańców dzielnicy Szerokie, nastąpiła zmiana trasy przejazdu autobusu linii nr 54. Pojazdy zamiast do pętli w Dąbrowicy zostały skierowane przez ul. Sławin, Lędzian i Ślężan, do nowo wybudowanego miejsca do nawracania, w rejonie skrzyżowania ul. Głównej i Wądołnej. Wraz ze zmianą trasy wydłużone zostały godziny kursowania autobusów linii nr 54 w dzień powszedni. Dodatkowo wprowadzono kursowanie pojazdów w soboty, niedziele i święta.

**Uruchomione nowe przystanki,** m.in. Dworzec Główny PKP – Kunickiego 01, zlokalizowany na ul. Kunickiego za tunelem w kierunku Abramowic, Unicka 04 dla linii nr: 17, 18, 31 i 154 oraz Powojowa NŻ 02 dla linii nr: 16 i 17.

Dodatkowo, w związku ze skierowaniem komunikacji miejskiej nowym wiaduktem w ciągu ul. Lubelskiego Lipca '80, dla linii nr: 1, 13, 28, 34, 45, 150 i N3 zostały uruchomione przystanki na ul. Lubelskiego Lipca '80, Stadionowej, Gazowej i Młyńskiej. Zlokalizowany został także dodatkowy przystanek Outlet Center NŻ na ul. Mełgiewskiej, jak również uruchomiono nowe przystanki na terenie Świdnika dla linii nr 5 i 55.

Rok 2015 przyniósł również **więcej ulg dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej.** 1 sierpnia br. weszła w życie nowa uchwała, gwarantująca rozszerzenie uprawnień do bezpłatnych przejazdów środkami transportu publicznego dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej. Zmiany są odpowiedzią na wnioski środowisk osób niepełnosprawnych i mają na celu ułatwienie tej grupie osób przemieszczania się po mieście, poprzez zmniejszenie kosztów związanych z odpłatnością za przejazdy komunikacją miejską.

W minionym roku **sfinalizowane zostały komponenty projektu unijnego „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie”.** Zakończone zostały dostawy trolejbusów. Łącznie tabor lubelskiej komunikacji miejskiej wzbogacił się o 70 nowoczesnych pojazdów „na szelkach”, a w ręce MPK Lublin została przekazana nowa zajezdnia u zbiegu ulic Pancerniaków i Grygowej. W obiekcie została zastosowana nowoczesna technologia oraz rozwiązania na skalę XXI wieku. Inwestycja objęła m.in. budowę hali obsługowo-naprawczej z myjnią, lakiernią, która pełni rolę kompleksowo wyposażonego warsztatu oraz powstanie budynku administracyjnego. Zajezdnia trolejbusowa jest przystosowana do obsługi 100 trolejbusów oraz 25 pojazdów zaplecza technicznego.

Ponadto Lublin dołączył do grona polskich miast, w których będą w niedalekiej przyszłości eksploatowane elektrobusesy. Od czerwca pasażerowie komunikacji miejskiej mogą korzystać z linii **EKO obsługiwanej elektrycznym autobusem Ekovolt.**

## Aktualności

Pojazd to efekt współpracy spółki Ursus z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. w Lublinie oraz Politechniką Lubelską w ramach Konsorcjum – Autobus Elektryczny. Zasilanie elektrycznego silnika zapewniają litowo-żelazowo-fosforowe baterie. Proces ładowania może odbywać się na dwa sposoby, pierwszy przez standardowe gniazdo sieciowe, drugi – z szybkiej ładowarki zamontowanej na przystanku i zasilanej z sieci trakcyjnej trolejbusów. Ładowarkę tego typu zainstalowano przy przystanku na al. Unii Lubelskiej.

W 2015 roku, podobnie jak w latach ubiegłych, nie zabrakło również działań promocyjnych. W lipcu i sierpniu, pasażerowie mieli okazję skorzystać z **nowej formuły linii turystycznej**. Duet trolejbus i autobus, a do tego powrót do lat 70. ubiegłego wieku – takie atrakcje czekały na uczestników tegorocznej linii turystycznej „T”. W każdą wakacyjną niedzielę zapraszaliśmy do odbycia niezapomnianej podróży w przeszłość i poznania Lublina z nietypowej perspektywy – z pokładu zabytkowych pojazdów. Blisko 1,5 tys. pasażerów i 600 sprzedanych biletów – to statystyki szóstego sezonu linii turystycznej.

Z kolei w lutym, zakończono kampanię społeczną "Życzliwość jest w nas. Ustąp. Podziękuj" dotyczącą zagadnienia ustępowania miejsca w pojazdach komunikacji miejskiej. Celem kampanii było podniesienie szeroko rozumianej świadomości pasażerów komunikacji miejskiej poprzez zwrócenie uwagi na potrzebę ustępowania miejsc oraz zachęcenie pasażerów do wzajemnej życzliwości podczas podróży komunikacją miejską.

A jakie plany dla komunikacji miejskiej na Nowy Rok? Przyniesie on z pewnością kolejne wyzwania i dalszy rozwój komunikacji miejskiej. W lutym przyszłego roku rozpoczynamy wdrożenie II etapu zmian w układzie połączeń, a tym samym zmiany w zakresie linii trolejbusowych i autobusowych. Nowy Rok to także dalsze przygotowania do pozyskania środków z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej w zakresie projektów związanych z transportem zbiorowym.

Justyna Góźdz

## PLANOWANE INWESTYCJE Z UDZIAŁEM FUNDUSZY EUROPEJSKICH

*W nowej perspektywie finansowej Unii Europejskiej na lata 2014–2020, podobnie jak w minionym okresie programowania (2007–2013), planowane są duże inwestycje w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego.*

Żeby otrzymać dofinansowanie unijne nowe projekty powinny spełnić określone wymagania. Przede wszystkim ich celem powinno być tworzenie lub rozbudowa ekologicznych zintegrowanych sieci transportu miejskiego, zakup taboru niskoemisyjnego, przebudowa infrastruktury dla komunikacji miejskiej (w Programie Operacyjnym Polska Wschodnia) oraz osiągnięcie niskoemisyjnej i zrównoważonej mobilności w miastach prowadzące do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i innych substancji (w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego).

W celu ubiegania się o fundusze z nowej perspektywy, w kontekście tzw. Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (RPO WL), powołany został Lubelski Obszar Funkcjonalny (LOF). Obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, to spójna pod względem przestrzennym strefa oddziaływania miasta, charakteryzująca się istnieniem powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, wyróżniająca się z otoczenia i upodabniająca się pod pewnymi względami do głównego miasta. Obecnie w skład Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego wchodzi 16 gmin: rdzeń Lublin oraz gminy: Głusk, Jabłonna, Jastków, Konopnica, Lubartów Gmina, Lubartów Miasto, Mełgiew, Niedrzwica Duża, Niemce, Piaski, Spiczyn, Strzyżewice, Świdnik, Wólka i Nałęczów.

Celem przyjętych działań jest stworzenie zintegrowanego i przyjaznego środowiska systemu transportowego na terenie LOF. Spodziewane efekty inwestycji w transport zbiorowy wpisują się w bardzo ambitne cele polityki Unii Europejskiej w zakresie ochrony klimatu.





## Aktualności

W miarę możliwości zakupowane pojazdy będą wyposażone w ogniwa fotowoltaiczne, w celu zmniejszenia zużycia oleju napędowego (w autobusach spalinowych i hybrydowych) oraz zużycia energii elektrycznej (w autobusach elektrycznych i trolejbusach). Dodatkowo istnieje możliwość zastosowania innych urządzeń magazynujących energię.

Szczegółowe wymagania techniczne nowych pojazdów, w szczególności rodzaj i pojemność zastosowanych baterii, sposoby ich doładowywania i rodzaj ładowarek zostaną określone po przeprowadzeniu dialogu technicznego, określonego w prawie zamówień publicznych.

Wymogi w zakresie wyposażenia dodatkowego nowych pojazdów, przyjęte przez ZTM w latach ubiegłych, zostaną utrzymane również w odniesieniu do nowych dostaw. Pojazdy będą wyposażone m.in. w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, system otwierania drzwi przez pasażerów, zewnętrzne i wewnętrzne wyświetlacze informacji pasażerskiej (LED i LCD), a także udogodnienia dla osób niepełnosprawnych, w postaci rampy i tzw. przykłąku. Nowością będą ładowarki USB oraz uruchomienie systemu umożliwiającego emisję zewnętrznych zapowiedzi głosowych o numerze linii i kierunku jazdy, wywoływanych specjalnymi pilotami przez osoby słabowidzące.

Jednocześnie kontynuowane będą zakupy trolejbusów. Już w chwili obecnej (według stanu na listopad 2015 r.), Lublin posiada największą w Polsce sieć trolejbusową, eksploatując w dzień powszedni 77 szt. trolejbusów. W Gdyni, przodującej w tym rankingu od lat 90. do września br., największa liczba trolejbusów w ruchu wynosi 68 szt. Również długość sieci w Lublinie jest większa (53,6 km) niż w Gdyni (42,6 km).

W celu zwiększenia komfortu podróży pasażerów, a także biorąc pod uwagę prawdopodobny wzrost liczby pasażerów na liniach funkcjonujących na planowanych buspasach, planuje się zakup w większości pojazdów przegubowych o długości ok. 18 m, zarówno autobusów, jak i trolejbusów.

### Sieć trolejbusowa

Planowana jest budowa odcinków sieci, które zostały zaprojektowane w ubiegłej perspektywie programowania 2007–2013, lecz ich wykonanie przesunięto na kolejne lata:

1. Na ul. Muzycznej (od ul. Narutowicza do ul. Stadionowej, ok. 750 m).
2. Na ul. Jana Pawła II (od ul. Granitowej do al. Kraśnickiej) i al. Kraśnickiej (od ul. Jana Pawła II do pętli Węglin), długości ok. 2500 m.
3. Na ul. Chodźki – al. Smorawińskiego – ul. Szeligowskiego – ul. Choiny (do nowej pętli przy granicy miasta), dł. ok. 3500 m.
4. Na ul. Mełgiewskiej (od pętli Mełgiewska WSEI do ul. Grygowej) i ul. Grygowej (od ul. Mełgiewskiej do ul. Pancerniaków), długości ok. 3200 m.

Dodatkowo, w związku z budową dworca zintegrowanego, sieć trolejbusowa obejmie odcinek ul. Lubelskiego Lipca '80 od Ronda Lubelskiego Lipca do al. Piłsudskiego o długości ok. 400 m.

### Węzły przesiadkowe i zespoły przystanków

W zakresie infrastruktury przystankowej planowana jest budowa nowych pętli (węzłów) komunikacji miejskiej, w większości wraz z parkingami Park & Ride (P+R) oraz Kiss & Ride, w następujących lokalizacjach:

1. W rejonie skrzyżowania ul. Żeglarskiej i Krężnickiej.
2. Przy ul. Zbożowej.
3. W rejonie skrzyżowania al. Kraśnickiej i ul. Wróblej.
4. Przy planowanym przystanku kolejowym Lublin Zachód.
5. Przy istniejącym przystanku kolejowym Lublin Ząbów.
6. W rejonie granicy miasta przy ul. Abramowickiej.
7. W rejonie granicy miasta przy ul. Droga Męczenników Majdanka.

Jednocześnie zmodernizowane zostaną zespoły przystanków, gdzie najczęściej odbywane są przesiadki pomiędzy komunikacją miejską i zamieszką. Celem tego działania jest poprawa jakości punktów przesiadkowych i zwiększenie ich wykorzystania.



# Aktualności

W zależności od lokalizacji, modernizacja będzie obejmować wyposażenie w informację dynamiczną, wymianę wiat na nowe lub wymianę nawierzchni peronu i zatoki przystankowej.

1. Związkowa (przystanki w rejonie skrzyżowania al. Spółdzielczości Pracy, ul. Związkowej i ul. Węglarza).
2. Poczekajka (przystanki w rejonie skrzyżowania al. Kraśnickiej i Bohaterów M. Cassino).
3. Unii Lubelskiej/Galeria Zamek (przystanki w rejonie Ronda im. Dmowskiego).
4. Park Bronowice (przystanki w rejonie skrzyżowania ul. Fabrycznej, ul. Łęczyńskiej, ul. Droga Męczenników Majdanka).
5. Mickiewicza (przystanki w rejonie skrzyżowania ul. Kunickiego i ul. Mickiewicza).
6. Zamek (przystanki w rejonie obecnego Dworca Głównego PKS).
7. Dworzec Gł. PKP – Kunickiego (przystanki na ul. Kunickiego w rejonie nowego wejścia podziemnego do Dworca PKP, planowana jest również budowa przystanku w stronę centrum).
8. Zadębie PKP (przybliżenie przystanków do istniejącego przystanku kolejowego Lublin Zadębie).

Ponadto w celu poprawy estetyki przystanków w Lublinie, wymienionych zostanie 100 szt. wiat przystankowych.

## Buspasy

Dla mieszkańców Lublina najważniejsze będą projekty przewidujące stworzenie sieci buspasów, czyli wydzielonych w jezdni pasów ruchu przeznaczonych dla komunikacji publicznej. To właśnie idea skrócenia czasu przejazdu, a tym samym zwiększenia atrakcyjności komunikacji miejskiej najbardziej wpłynie na wybór tego środka transportu. Planowane jest wyznaczenie buspasów umożliwiających dojazd do centrum miasta z odległych dzielnic. Zasadniczy ciąg komunikacyjny, na którym wprowadzone zostanie uprzywilejowanie autobusów i trolejbusów przebiegać będzie ulicami: al. Kraśnicka (od ul. Jana Pawła II) – Al. Racławickie – Lipowa – al. Piłsudskiego – Al. Zygmuntowskie – Fabryczna – Droga Męczenników Majdanka (do skrzyżowania z ul. Grabskiego).

Istotne jest, że buspasy będą wyznaczone na całej długości tego ciągu, co umożliwi uniknięcie dodatkowych utrudnień, jak np. konieczność oczekiwania w korku na wjazd na buspas. Pozostałe odcinki ulic, na których wprowadzone zostanie uprzywilejowanie to: Głębocka (od Wileńskiej do Narutowicza), Muzyczna (od Narutowicza do Stadionowej), Lwowska (od Ronda Berbeckiego do Placu Singera), Grygowej (od Pancerniaków do Mełgiewskiej). Jednocześnie trwają prace projektowe ulic Sowińskiego i Poniatowskiego, na których wstępnie planowane było wyznaczenie buspasów.

## Bilet aglomeracyjny

Funkcjonujący System Karty Biletu Elektronicznego w Lublinie wdrożony został jesienią 2008 r. Zakładano wówczas, że trwałość Karty jako nośnika biletów wynosić będzie ok. 10 lat. Wymiana istniejącego systemu zostanie zrealizowana do 2021 r. Planowane jest wdrożenie systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej, w którego skład będzie wchodził informatyczny system dystrybucji i kontroli biletów, ułatwiający kontrolę i nadzór nad funkcjonowaniem usług zapisanych na karcie. Nośnikiem biletów będą karty o wyższej niż dotychczas pojemności, co umożliwi zakodowanie biletów różnych przewoźników lub organizatorów, a także zagwarantuje wyższy poziom bezpieczeństwa kodowanych danych. Nowe nośniki danych wymagać będą zastosowania nowych urządzeń do kontroli biletowej, będących na wyposażeniu kontrolerów biletowych. W skład systemu wchodzić będzie również ok. 50 sztuk biletomatów stacjonarnych. Planuje się również, że pojazdy obecnie nieposiadające automatów biletowych zostaną w te urządzenia wyposażone.

Dodatkowo, w związku z rozszerzaniem obszaru komunikacji podmiejskiej i wprowadzeniem Karty metropolitalnej, autobusy przewoźników zamiejskich zostaną wyposażone w urządzenia niezbędne do funkcjonowania systemu informacji pasażerskiej, tj. kasowniki dwufunkcyjne, nadajniki GPS i autokomputery. Umożliwi to, oprócz możliwości kodowania biletów tych przewoźników na karcie, również prezentację rzeczywistego czasu przejazdu na wyświetlaczach przystankowych.

# Aktualności

## Dynamiczna informacja pasażerska

Zwiększona zostanie liczba przystanków wyposażonych w dynamiczną informację pasażerską, czyli elektroniczne wyświetlacze LED. To rozwiązanie, działające w Lublinie od 2012 r., okazało się dużym udogodnieniem w podróżowaniu po mieście, dlatego podjęto decyzję o rozszerzeniu systemu o ok. 50 kolejnych przystanków o największej liczbie pasażerów. W związku z licznymi prośbami pasażerów wyświetlacze pojawią się m.in. na ul. Armii Krajowej, ul. Jana Pawła II, al. Kompozytorów Polskich, ul. Chodźki.

## Dworzec Zintegrowany

Planowana jest również budowa Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, czyli dworca komunikacji regionalnej i dalekobieżnej, który przejmie funkcję obecnego Dworca Głównego PKS oraz mniejszych dworców komunikacji prywatnej. Nowe centrum przesiadkowe powstanie w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego PKP, pomiędzy ul. Gazową, Młyńską i Dworcową. Budynek będzie składał się m.in. z holu, poczekalni i pomieszczeń administracyjnych, zostanie także wyposażony w elektroniczną informację pasażerską przekazującą informacje dotyczące odjazdów komunikacji miejskiej i zamiejskiej. Zakłada się powstanie ok. 50 stanowisk odjazdowych dla autobusów zamiejskich. Obok nowego dworca, w miejscu obecnej pętli linii nr 13 i 34, powstanie duża pętla komunikacji miejskiej ze stanowiskami dla minimum 16 pojazdów. Jednocześnie, przebudowana zostanie ul. Gazowa, ul. Dworcowa, ul. 1 Maja, ul. Poczta i Plac Dworcowy.

## Inwestycje w zakresie transportu zbiorowego w gminach LOF

Pozostałe gminy LOF również przewidziały inwestycje w zakresie mobilnego transportu. Zgodnie z listą projektów zawartych w Strategii ZIT Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego, zatwierdzoną przez Radę ZIT LOF w sierpniu 2015 r., dwanaście spośród szesnastu gmin LOF będzie realizowało wspólny projekt pod nazwą Mobilny LOF.

W ramach tego działania powstaną węzły przesiadkowe oraz infrastruktura im towarzysząca, uzupełniająca ich funkcjonalność, które usprawnią połączenia w ramach LOF, a także w całym regionie. Lokalizacje dworców i węzłów przesiadkowych podyktowane są możliwością połączenia różnych systemów komunikacyjnych – kolejowego, lotniczego, komunikacji samochodowej i rowerowej. Projekt wpłynie na zwiększenie spójności transportu zbiorowego, co poprawi rozwój mniej emisyjnych środków transportu. Zwiększy się również sprawność transportu do rdzenia OF i do ośrodków usług zbiorowych oraz dojdzie do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego.

## Źródła finansowania projektów

Gmina Lublin aplikuje o dofinansowanie planowanych inwestycji w perspektywie finansowej UE 2014–2020. Wybrane projekty, w szczególności dotyczące budowy dworca zintegrowanego, budowy i modernizacji przystanków i węzłów przesiadkowych, planowane są do realizacji w trybie pozakonkursowym w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego (ZIT LOF) i finansowane będą z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego 2014–2020. Pozostałe projekty, na które Gmina Lublin będzie aplikować o środki z funduszy unijnych, w szczególności budowa sieci trolejbusowej, zakup taboru do obsługi trakcji trolejbusowej i linii autobusowych, rozbudowa systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej (bilet aglomeracyjny), są komplementarne do projektów w ramach Strategii ZIT LOF i planowane do wsparcia w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020. Większość projektów z zakresu komunikacji miejskiej planowanych do realizacji w ramach ww. programu znajduje się na liście podstawowej (tryb pozakonkursowy). Dwa projekty dotyczące usprawnienia systemu transportowego oraz zakupu taboru znajdują się na liście rezerwowej i ich realizacja będzie uzależniona od wysokości dostępnej alokacji przewidzianej w programie na ten cel.



## Temat numeru

Przedstawione plany realizowane będą w ciągu najbliższych 6 lat. Z pewnością wpłyną one pozytywnie na wzrost zainteresowania komunikacją publiczną, spowodują jej unowocześnienie i pozwolą zwiększyć dostępność komunikacji na obszarze LOF.

Ponadto wpłyną na skrócenie czasu przejazdu transportem publicznym, a w związku z zastosowaniem nowych technologii ograniczających zużycie oleju napędowego nastąpi zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub>.

Rafał Tarnawski

### MIEJSKA KOMUNIKACJA PRYWATNA, CZYLI HISTORIA LUBELSKICH „PRYWACIARZY”

*Przełom lat 1989/1990 w historii naszego kraju przyniósł nie tylko znaczące zmiany polityczno-gospodarcze, ale stał się również początkiem nowego rozdziału w funkcjonowaniu lubelskiej komunikacji miejskiej.*

Wraz ze zmianą ustroju zmienił się również sposób organizowania komunikacji miejskiej i jej finansowania, co bezpośrednio przełożyło się na liczbę istniejących połączeń komunikacyjnych. W związku z problemami finansowymi likwidacji uległo wiele linii autobusowych, w tym w szczególności większość linii podmiejskich. Dodatkowo zmiany gospodarcze skutkowały brakiem regularnych dostaw taboru z tzw. centralnego rozdzielnika, co szybko przełożyło się na kłopoty taborowe.

Problemy miejskiego przewoźnika w zaspokajaniu potrzeb przewożowych mieszkańców naszego miasta oraz gmin ościennych stały się podstawą do rozwoju komunikacji prywatnej, której funkcjonowanie na przełomie kolejnych lat przeżywało burzliwy rozwój. Pierwsze połączenie prywatne uruchomione zostało w 1990 r. i funkcjonowało na trasie Hempla – os. Szymanowskiego. Linia obsługiwana była przez pojazdy marki Nysa, a koszt przejazdu był niższy niż przejazd pojazdem MPK. Następnie przewoźnicy prywatni stopniowo zaczęli pojawiać się na trasach obsługiwanych przez MPK Lublin, stanowiąc konkurencję dla przewoźnika miejskiego, jak również tworzyć inne własne połączenia komunikacyjne, np. linia 71 kursująca na trasie Stogi (os. Poręba) – Plac Wolności. Część linii komunikacyjnych utworzonych przez przewoźników prywatnych w zmienionej formie kursuje do dnia dzisiejszego w ramach komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM w Lublinie np. linia 73 jako połączenie obsługujące dzielnicę Głusk.



Źródło: UMLublin

## Temat numeru

Większość zadań przewozowych obsługiwanych w latach 90. XX wieku przez przewoźników prywatnych wiązała się z kursowaniem po trasach najbardziej popularnych linii MPK. Autobusy prywatne pojawiały się zazwyczaj na przystankach kilka minut przed autobusem przewoźnika komunalnego, dzięki czemu odbierali pasażerów, MPK. Ponadto autobusy prywatne kursowały głównie w godzinach występowania największych potoków pasażerskich, tj. w dzień powszedni w godz. od ok. 6.00 do 18.00, w soboty i niedziele pojazdy zazwyczaj nie pojawiały się na liniach.

Prawdziwą rewolucją w funkcjonowaniu przewoźników prywatnych na lubelskim rynku był rok 2002, kiedy to władze miasta zdecydowały o „wpisaniu” przewoźników prywatnych do rozkładów jazdy poszczególnych linii komunikacyjnych, wydłużeniu godziny ich kursowania w dzień powszedni od godz. 5.00 do 23.00 oraz przekazaniu do obsługi rozkładów jazdy w soboty niedziele i dni świąteczne.

Przewoźnicy prywatni dostali na wyłączność do obsługi 4 linie komunikacyjne: 21, 22, 47 i 56. Ponadto przewoźnik prywatny obsługiwał własne linie nr: 74 kursujące w relacji Żeglarska – Choiny – granice miasta, 76 Parysa – Szymonowica i 77 Kasprowicza – Choiny – granice miasta. Jednakże z obsługi części linii, ze względu na małą rentowność oraz zły stan taboru, przewoźnicy rezygnowali sami. Tak stało się m. in. z zawieszeniem kursowania linii nr 21 czy 74. Z kolei ze względu na niewłaściwą jakość świadczonych usług linia 56 została odebrana przewoźnikom prywatnym.

Wprowadzona w 2002 r. zmiana w funkcjonowaniu przewoźników prywatnych była pierwszą próbą narzucenia im przez miasto pewnych zasad i norm funkcjonowania. Poprzez uwzględnienie godzin odjazdów poszczególnych przewoźników w jednym wspólnym rozkładzie dla danej linii zlikwidowano „wyścigi” pomiędzy poszczególnymi przewoźnikami, a pasażer otrzymał jednolitą i spójną informację na temat kursowania MPK Lublin i poszczególnych przewoźników.



Źródło: UM Lublin



## Temat numeru

Taki stan rzeczy utrzymał się do 2010 r., kiedy to funkcjonowanie w ramach lubelskiej komunikacji miejskiej rozpoczął pierwszy prywatny przewoźnik wyłoniony przez Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie w drodze postępowania przetargowego – firma IREX, ale o tym już w następnym numerze.

Przewoźnicy prywatni funkcjonujący w ramach lubelskiej komunikacji miejskiej za swoje usługi pobierali opłaty gotówką przez konduktora lub bezpośrednio przez kierowcę. W początkowym okresie swojej działalności część przewoźników zbierała również bilety MPK, które następnie przewoźnicy wymieniali. Stworzony w Lublinie przez lata system taryfowy, w którym to na jednej linii komunikacyjnej istniały dwie taryfy – miejska i prywatna, stanowił pewien ewenement na skalę kraju gdyż, niejednokrotnie pasażer nie miał pewności który przewoźnik podjedzie na przystanek i czy należy kupić bilet MPK, czy zapłacić złotówkę, „do kapelusza” prywatni kierowcy, gdyż przewoźnicy prywatni często opóźniali swoje kursy tylko dlatego, żeby zyskać kilku dodatkowych pasażerów.

W ostatnim okresie swojego funkcjonowania przewoźnicy prywatni obsługiwali 48 rozkładów jazdy, głównie na najbardziej rentownych liniach takich jak 10, 26, 31 czy 57.

Do obsługi rozkładów komunikacji miejskiej w Lublinie przewoźnicy prywatni kierowali używane i często mocno wyeksploatowane pojazdy sprowadzone od innych przewoźników z kraju jak i z zagranicy. Początkowo tabor prywatny stanowiły pojazdy typu minibus marki Nysa. Następnie przewoźnicy zaczęli sprowadzać do miasta autobusy głównie krajowych marek, tj. Autosan H9-35, Jelcze M11 czy Ikarusy 260. Następnie po „wyczerpaniu” zasobów krajowych zaczęto szukać pojazdów na rynkach zagranicznych i na lubelskie ulice wyjechały autobusy niskopodłogowe marki MAN NL202, Mercedes 0405 czy Volva BL10. Większość ze sprowadzanych z zachodu pojazdów charakteryzowała się wyposażeniem w dwie pary drzwi oraz małą liczbą otwieranych okien, co było szczególnie uciążliwe dla pasażerów w sezonie letnim.

W przypadku pojazdów wyposażonych w trzy pary drzwi bardzo często trzecie drzwi w pojeździe były nieużywane, co wynikało głównie z faktu pobierania opłat przez kierowcę w pierwszych drzwiach i konduktora w drugich. Ponadto w swojej historii przewoźnicy prywatni testowali fabrycznie nowe pojazdy, jednak żaden z nich nie zdecydował się na ich zakup.



Autor: Michał Krawczyk



Źródło: UM Lublin

## Temat numeru

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że w związku z brakiem wymagań ze strony miasta dotyczących jakości taboru autobusy przewoźników prywatnych kursowały w często opłakanym stanie wizualnym z reklamami zewnętrznymi zamieszczonymi jeszcze przez poprzedniego właściciela czy mocno zużytym wnętrzem pojazdu. Jednakże nie oznacza to, że miasto w żaden sposób nie kontrolowało działalności przewoźników prywatnych. Odbływały się cyklicznie, przy udziale Policji i Inspekcji Transportu Drogowego, przeglądy taboru oraz kontrolowane było wykonywanie kursów.

Przewoźnicy prywatni funkcjonujący w ramach lubelskiej komunikacji miejskiej obsługiwali jedno lub kilka zadań przewozowych. W ostatnim okresie funkcjonowania autobusy jeżdżące pod banderą MKP można było spotkać na liniach: 5, 6, 9, 10, 13, 17, 18, 22, 26, 29, 31, 34, 39, 44, 45, 57. Rozwój komunikacji miejskiej w Lublinie, w tym dążenie przez miasto do podnoszenia standardów świadczenia usług przewozowych oraz chęć

ujednoczenia taryfy spowodował, że w latach 2009-2010 ZTM w Lublinie działający w ramach gminy Lublin zorganizował 5 postępowań na świadczenie usług w komunikacji miejskiej. W ww. postępowaniach do przetargów przeznaczono zadania przewozowe realizowane przez przewoźników prywatnych. Część firm (7 przewoźników) połączyło się, tworząc Autobusowe Konsorcjum Lubelskie, które z powodzeniem zdobyło trzy czteroletnie kontrakty na usługi przewozowe, natomiast pozostałe firmy funkcjonowały dalej według zasad rynkowych lub kończyły swoją działalność w momencie rozpoczęcia świadczenia usług przez przewoźników wyłanianych w postępowaniach przetargowych. Do dzisiaj z przewoźników prywatnych obsługujących linie komunikacyjne pozostał jeden przewoźnik, jednakże nie kursuje on na regularnych liniach miejskich a obsługuje komercyjne połączenia do jednego z lubelskich hipermarketów.

*Paweł Paszko*



Źródło: UM Lublin



## Z historii komunikacji miejskiej

### JELCZ M11 – 30 LAT MINĘŁO

*W tym roku mija 30 lat od rozpoczęcia produkcji autobusów będących efektem rozpoczętej w 1983 r. współpracy polsko-węgierskiej. Mowa tu o Jelczach M11 zwanych potocznie migami lub króciakami.*

Budapesztańska fabryka Csepel dostarczała podwozia autobusowe, które w jeliczańskim zakładzie były montowane do zmodyfikowanych nadwozi Jelcza pr110M. Pierwsza dostawa do Lublina obejmowała 10 sztuk pojazdów. Nowe autobusy zostały przydzielone do Zakładu Autobusowego nr 1 mieszczącego się przy ul. Wojciechowskiej i otrzymały numery inwentarzowe od 1-1979 do 1-1988. Na ulice Lublina pierwsze Jelcze M11 wyjechały w połowie listopada 1985 r. Jeszcze w tym samym roku jeliczańska fabryka wyprodukowała dla naszego miasta kolejne 10 sztuk. W następnych latach ilość szybko wzrastała, do 1990 r. MPK Lublin otrzymał 117 sztuk, przy czym 6 pojazdów trafiło do oddziału w Kraśniku.

Od połowy lat 90. XX wieku Jelcze M11 są stopniowo zastępowane przez nowocześniejsze autobusy niskopodłogowe. O ile w 1995 roku po Lublinie jeździło ok. 100 takich pojazdów, to 5 lat później o 30 mniej. Później z braku dużych dostaw autobusów Jelcze M11 były remontowane w krakowskiej prywatnej firmie, gdzie wymieniano poszycia blacharskie, wyposażenie wnętrza, a także wstawiano plastikowe ściany przednie i tylne. Dopiero zakupy nowego taboru prowadzone od 2008 r. pozwoliły na maksymalne ograniczenie liczby Jelczy M11. Obecnie po Lublinie jeździ 5 sztuk, które wykonują kursy na wybranych rozkładach szczytowych linii nr 2, 3, 7, 12, 37 i 50. Ich obecność wynika ze zwiększonej liczby pojazdów w ruchu związanych z uruchomieniem lub zmianą trasy linii nr: 4, 5, 16, 20 i 33 od 10 sierpnia i 1 września br.

*Michał Krawczyk*

### Jelcz M11 #1983 (1985-2009) z pierwszej dostawy w 2006 r. na ul. Fabrycznej



*Autor: Sławomir Kołodziej*



## Z historii komunikacji miejskiej

Jelcz M11 #2076 (1988–2014) w 2013 r. na pętli w Głusku

Autor: Michał Krawczyk



### KOMUNIKACJA MIEJSKA NA UL. 1 MAJA

*Ulica 1 Maja (do 1928 r. obowiązywała nazwa „Foksal”) przez lata stanowiła połączenie centrum miasta z dworcem kolejowym, który od początku funkcjonowania lubelskiej komunikacji był punktem docelowym wielu mieszkańców. W 1912 r. Lubelska Spółka Samochodowa uruchomiła linie z Kalinowszczyzny i Ogrodu Miejskiego. Dziewięć lat później Edmund Nawracki obsługiwał trasę z hotelu europejskiego. Z kolei w 1925 roku autobus firmy Autopol kursował z okolic ówczesnego Uniwersytetu Lubelskiego. W latach 30. XX wieku rola komunikacyjna ulicy 1 Maja wzrosła po uruchomieniu przez przedsiębiorstwo Autobusy Miejskie m. Lublina linii kursujących m.in. do cukrowni i do dzielnicy Dziesiąta.*

Dworzec kolejowy stanowił ważne miejsce podróży również po II wojnie światowej. Tutaj właśnie została skierowana pierwsza linia trolejbusowa – o numerze 15 – kursująca przez ul. 1 Maja, Zamojską (d. Buczka), Królewską, Krakowskie Przedmieście do pętli przy ul. Radziszewskiego (d. Nowotki). Z biegiem lat przybywało linii przejeżdżających przez ul. 1 Maja, mimo skierowania części ruchu komunikacyjnego przez tzw. Nową Drogę, czyli dzisiejszą al. Piłsudskiego. Wraz z rozwojem miasta i budową nowych osiedli mieszkaniowych tworzone były nowe połączenia komunikacyjne, które umożliwiały dojazd autobusem lub trolejbusem na Kośminek, do Abramowic, Wrotkowa i Zemborzyc oraz do podlubelskich miejscowości (Głusk, Mętów).



## Z historii komunikacji miejskiej

W połowie lat 80. nastąpiło zamknięcie przejazdu ul. 1 Maja z dworca do pl. Bychawskiego i dalej w kierunku centrum miasta, a cały ruch został skierowany na ul. Dworcową i ul. Młyńską. Z braku możliwości przejazdu pod trakcją z ul. Młyńskiej do pl. Bychawskiego trolejbusy linii nr 150 pojechały przez al. Piłsudskiego (d. al. Świerczewskiego) i ul. Lipową.

Drugi etap zamknięcia ul. 1 Maja nastąpił w 2007 r. po przebudowie pl. Bychawskiego, co wymusiło skierowanie autobusów i trolejbusów na nowe trasy przez ul. Wolską i Fabryczną lub ul. Lubelskiego Lipca '80. Obecnie jest rozważany powrót komunikacji miejskiej na odcinek zamknięty 8 lat temu, jednak ostateczne decyzje jeszcze nie zapadły.

Michał Krawczyk

### Numery linii komunikacyjnych kursujących przez ul. 1 Maja w wybranych latach

Rok	Linie komunikacyjne dzienne kursujące ulicą 1 Maja na odcinku	
	dworzec PKP – pl. Bychawski	pl. Bychawski – Fabryczna
1957	1, 2, 3, 8, 15	1, 2, 3, 4, 8, 15, 16
1964	14, 15, 23	2, 6, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23
1970	1, 2, 15, 23	1, 2, 13, 15, 23, 31, 34
1977	1, 50	1, 1bis, 2, 6, 13, 17, 17bis, 25, 27, 50, 51, 52
1984	1, 13, 150	1, 2, 6, 13, 17, 25, 29, 150, 151, 152, 160
1989	-	1, 2, 6, 13, 13bis, 17, 25, 29, 30, 52, 152, 160
1996	-	0, 1, 2, 6, 17, 27, 29, 30, 33, 160
2002	-	1, 6, 13, 17, 27, 29, 30, 33, 73, 160
2006	-	1, 6, 13, 17, 21, 29, 51, 73, 160

### Trolejbus linii nr 150 na ul. 1 Maja podczas odjazdu al. Piłsudskiego



Autor: Michał Krawczyk

# Niezbędnik pasażera

## NAJCZĘŚCIEJ ZADAWANE PYTANIA

### 1. Gdzie dokonać reklamacji transakcji z biletomatów stacjonarnych?

W celu reklamacji zakupu biletów w stacjonarnych automatach biletowych należy skontaktować się z Punktem Obsługi Reklamacji operatora, który jest właścicielem danego biletomatu. Dane kontaktowe Punktów Obsługi Reklamacji znajdują się na każdym automacie stacjonarnym jak również można je uzyskać ze strony internetowej Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie. W zakładce „Dla pasażera” – „Reklamacje transakcji z biletomatów” dostępne są wszystkie dane kontaktowe do operatorów (ASEC S.A., MENNICA POLSKA S.A. oraz MERA Systemy Sp. z o.o.) niezbędne do zgłoszenia reklamacji transakcji.

### 2. Czy bilet zakupiony u kierowcy uprawnia do przesiadania do innych pojazdów?

Bilet zakupiony u kierowcy jest biletem jednoprzejazdowym, który uprawnia do jednokrotnego przejazdu na dowolnej trasie maksymalnie od przystanku początkowego do końcowego, jednym pojazdem, bez możliwości przesiadania się do innego pojazdu. Bilet taki ważny jest od momentu skasowania.

### 3. Gdzie zgłosić się, aby ponownie wyrobić Kartę Biletu Elektronicznego?

Uzyskanie duplikatu KBE możliwe jest w przypadku:

- I. Zagubienia/kradzieży Karty imiennej
- II. Aktualizacji danych osobowych użytkownika zapisanych na Karcie (zmiana nazwiska)
- III. Uszkodzenia Karty przez użytkownika (złamanie, wygięcie)
- IV. Ujawnienia wady fabrycznej, uniemożliwiającej zakodowanie bądź odczytanie zakodowanego na niej Biletu

Duplikat Karty wydawany jest w Biurze Obsługi Klienta ZTM w Lublinie (al. Kraśnicka 25, pn. – pt. 7.15 – 16.45) niezwłocznie po wypełnieniu wniosku reklamacyjnego.

W przypadkach określonych w pkt. I, II i III za wydanie duplikatu pobierana jest opłata manipulacyjna w wysokości 10,00 zł (ustalona Zgodnie z Zarządzeniem nr 91/10 Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie z dnia 24 lutego 2010 r.)

Opłata manipulacyjna nie jest pobierana w przypadku:

- I. Stwierdzenia w BOK ZTM w Lublinie wady fabrycznej Karty, uniemożliwiającej jej prawidłowe użytkowanie (pkt IV).
- II. Wyrabiania pierwszej Karty Biletu Elektronicznego osobom, które korzystały z Elektronicznej Legitymacji Studenckiej/Doktoranckiej jako nośnika biletów komunikacji miejskiej.
- III. Aktualizacji danych osobowych nie skutkujących koniecznością wymiany Karty (np. zmiana adresu).

### 4. Gdzie można sprawdzić termin ważności Elektronicznego Biletu Okresowego?

Ważność biletu zakodowanego na Karcie Biletu Elektronicznego można sprawdzić w następujących miejscach:

- na paragonie otrzymanym w momencie kodowania biletu;
- w Biurze Obsługi Klienta ZTM w Lublinie;
- w Punktach Sprzedaży Biletów nr 1 i 2 ZTM w Lublinie;
- w każdym Punkcie Sprzedaży Biletów z terminalem do zakodowania biletu;
- w kasowniku dwufunkcyjnym w pojeździe;
- w automacie stacjonarnym;
- na stronie internetowej [ztm.lublin.eu](http://ztm.lublin.eu).

### 5. Jaka jest granica stref dla linii nr 5 i 55?

Granica stref w stronę Mełgwi dla linii nr 5 jest przystanek Metalurgiczna-hurtownia 01, natomiast w kierunku Lublina przystanek Metalurgiczna II 02.

Granica stref dla linii nr 55 w stronę Świdnika jest przystanek Doświadczalna, zlokalizowany na al. Witosa w Lublinie (z wyłączeniem kursów zajeżdżających na Felin Europark – wówczas granicą stref jest przystanek Felin Europark), natomiast w kierunku Lublina przystanek Felin Europark.





## Niezbędnik pasażera

### 6. Jak uzyskać fakturę za bilety?

W celu uzyskania faktury za zakup biletów o jej wystawienie należy poprosić sprzedawcę. Jeżeli zakup dokonywany jest w Punkcie Sprzedaży Biletów nr 1 lub 2 ZTM w Lublinie. Faktura wystawiana jest w momencie sprzedaży przez kasjera. W automatach stacjonarnych faktura wystawiana jest przez operatora, który jest właścicielem danego automatu (ASEC S.A.,

MENNICA POLSKA S.A. oraz MERA Systemy Sp. z o.o.). W przypadku zakupu biletu w sklepie www należy zaznaczyć, że chce się otrzymać fakturę. Przy zakupie biletów w innych Punktach Sprzedaży Biletów typu kioski i punkty handlowe o wystawienie faktury należy zwrócić się do sprzedawcy w momencie dokonywania zakupu.

Monika Fisz

## „Od zaplecza”

### ZAWÓD – KONTROLER BILETÓW

*Kontroler biletów – zawód trudny, często niebezpieczny i niestety zwykle niedoceniany. Do tego zawód nie lubiany, bo kojarzy nam się głównie z wystawianiem mandatów. Dlatego trudno jest przełamać negatywny, stereotypowy wizerunek kontrolera pracującego w komunikacji miejskiej. – Choć to się zmienia – przyznaje Pan Jurek Świątek, kontroler biletów od 17 lat.*



Źródło: ZTM w Lublinie

#### Nie każdy się nadaje

Czy każdy może zostać kontrolerem biletów komunikacji miejskiej? – *Jako organizator komunikacji miejskiej kładziemy duży nacisk na odpowiedni dobór kontrolerów. Przyjęliśmy i egzekwujemy określone standardy pracy.*

*Kontrolerzy pracujący na zlecenie ZTM w Lublinie muszą mieć odpowiednie predyspozycje, muszą być ludźmi opanowanymi, kontaktowymi, umiejącymi wybrnąć czasem z bardzo trudnych i nieprzyjemnych sytuacji – mówi Piotr Winiarski, kierownik Działu Kontroli i Nadzoru Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.*

Wymogi są zatem większe niż nam się wydaje. Przede wszystkim konieczne jest wykształcenie minimum średnie, wykazanie się niekaralnością i dobrym stanem zdrowia. Trzeba też przyswoić wiedzę z zakresu prawa przewozowego, taryfy i regulaminu przewozu oraz doskonale orientować się w topografii miasta i w przebiegu linii komunikacyjnych. To wszystko zwieńczone jest egzaminem. Przed nowymi pracownikami szkolenia i ciągła weryfikacja jakości ich pracy. Predyspozycje i cechy do wykonywania tego zawodu to z pewnością niekonfliktowość, umiejętność podejmowania decyzji i pracy w zespole, szybkie myślenie, opanowanie, kultura osobista oraz odporność na stres. Jednak, jak przyznają kontrolerzy, aby zostać „kanarem” potrzebny jest przede wszystkim charakter.

#### Kontroler - psychoterapeuta

Pana Jurka do pracy w tym zawodzie namówił kolega. – *Pracowałem w zakładzie, który został rozwiązany. Trafiłem akurat na czas przemian w naszym kraju i ciężko było z pracą. Kolega, który był kontrolerem zaproponował mi żebym spróbował. Ale powiem szczerze nie widziałem się w tej pracy.*

## „Od zaplecza”

*Pomyślałem, pisanie mandatów, męczenie ludzi, to nie dla mnie. Poszedłem na kilka miesięcy na próbę i zostałem w tym zawodzie do dziś. Nie żałuję – wspomina Pan Jurek. Nie ukrywa jednak, że to niełatwy kawałek chleba. Obciążenie psychiczne, nieustanne skoncentrowanie, konieczność przewidywania pewnych zdarzeń, do tego narażenie na niebezpieczeństwo, to cienie tego zawodu. Nie każdy się nadaje. – Pasażerowie zgłaszają nam wszystkie bolączki dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej, np. że drzwi się nie zamknęły, że kierowca nie sprzedał biletu albo że autobus się spóźnił. Odreagowują na nas swoje nerwy. Czasami czuję się jak psychoterapeuta – wyznaje Pan Jurek.*

Pytany zaś o pozytywne strony pracy kontrolera bez wahania wymienia kontakt z ludźmi – jak się okazuje w większości życzliwymi. Pan Jurek często jest świadkiem miłych sytuacji ze strony podróżnych. – *Pasażerowie częstują cukierkami, owocami z działki, pytają się co słychać, albo mówią „Dawno Pana nie widziałam”. Są to miłe akcenty. Mam wrażenie, że ludzie coraz bardziej doceniają naszą pracę i czasami wręcz współczują. Mówią, że to trudna praca i że oni by się do niej nie nadawali – opowiada nasz rozmówca i podkreśla również, że pasażerowie często pomagają przy agresywnych osobach i stają po stronie kontrolerów.*

Niestety, niebezpiecznych sytuacji w tej pracy nie brakuje. Pan Jurek wspomina jedno z groźniejszych zdarzeń. – *Miałem kiedyś niebezpieczną sytuację. „Skoczek” na Al. Racławickich wypchnął mnie z autobusu linii 57. Runąłem na chodnik, a on na mnie. Z trzy tygodnie byłem na zwolnieniu, bo byłem tak potłuczony. Przyznaje jednak, że z wielu niebezpiecznych sytuacji udało mu się wybrnąć sposobem, poprzez rozmowę, zachowanie, obrócenie sytuacji w żart. Mimo tych trudnych momentów. Pan Jurek lubi swoją pracę. – Mam satysfakcję, gdy uda mi się rozwiązać konfliktową sytuację – mówi.*

Nasz rozmówca przyznaje, że zawód kontrolera dużo go nauczył, szczególnie w zakresie relacji międzyludzkich. To właśnie łagodne, indywidualne podejście i wysłuchanie pasażera pozwala uniknąć trudnych sytuacji.

– *Jako społeczeństwo mamy opory przed mówieniem dzień dobry, dziękuję, przyznaniem się do błędu. A ja się tego w tej pracy nauczyłem. Obycia z ludźmi, opanowania, kultury osobistej. Na początku to nie było dla mnie takie oczywiste. Kilka lat zajęło mi dojście do tych wniosków. Doświadczenie robi swoje. Uświadomiłem sobie, że w tej pracy nawet tonacja głosu ma znaczenie – wyznaje Pan Jurek.*

### Portret lubelskich gapowiczów

Nasz rozmówca, jako wieloletni kontroler ma również ciekawe spostrzeżenia na temat gapowiczów. Dzieli ich na trzy grupy. „Gapowicze z premedytacją”, którzy celowo nie kasują biletu. Doskonale wiedzą jakie konsekwencje im grożą, ale niczego się nie boją, nawet policji. Drudzy to „gapowicze z przypadku”, którzy po prostu zapomnieli skasować bilet lub skasowali ten sam bilet podwójnie albo zapomnieli doładować KBE. – *Są to osoby grzeczne, pokorne, które wstydzą się, że przytrafiła się im taka sytuacja – mówi Pan Jurek. Ostatnią grupę określa jako „gapowicze studenci”. – Oni najbardziej kombinują. Zamiast skasować bilet to wolą zaoszczędzić na piwo – opisuje gapowiczów kontroler. Jego zdaniem to właśnie w tej grupie jest najwięcej agresywnych pasażerów.*

### Kontroler – wizytówka komunikacji miejskiej

Jednak nastawienie pasażerów do kontrolerów zmienia się na plus. Zdaniem Pana Jurka to za sprawą m.in. zmian, które zostały w ostatnim czasie wprowadzone przez ZTM, czyli jednolity strój oraz wysokie wymagania w zakresie standardów obsługi klienta. Kontroler zauważa, że pierwszym krokiem do pozytywnych zmian było wprowadzenie jeszcze kilka lat temu żółtych, odbłaskowych kamizelek. – *Pasażerowie wiedzieli, że jesteśmy kontrolerami, a nie działamy jak tajniacy, z ukrycia – mówi. Teraz zamiast żółtych kamizelek kontrolerzy noszą jednolity, schludny strój w kolorze czarnym lub granatowym. – Nadal jesteśmy widoczni, a dodatkowo jako wizytówka komunikacji miejskiej dobrze się prezentujemy – ocenia to nowe rozwiązanie Pan Jurek.*

## „Od zaplecza”

### „Kantar” też człowiek

Kontroler pracujący w komunikacji miejskiej jest narażony nieustannie na stres i presję. Walczy z przemocą werbalną i społeczną niechęcią. Nie brakuje również aktów użycia siły. Niestety, wiele osób usprawiedliwia tę niechęć do kontrolerów, bo jak uważają „gnębią ludzi”. Nie rozumieją, że jazda na gapę to taka sama kradzież jak wejście bez biletu do kina lub teatru. Kontroler to z pewnością zawód potrzebny, a „kanar” to też człowiek i zasługuje na szacunek. Wykonuje on swoją pracę, aby utrzymać siebie i rodzinę. A jeśli dostaniemy od niego mandat za brak biletu, to pretensje możemy mieć tylko do siebie.

– *Czasami po ciężkim dniu czuję się jakbym zrzucił 3 tony węgla* – przyznaje nasz rozmówca. Dlatego po powrocie do domu milczy, nie odzywa się i nie rozmawia z żoną na temat swojej pracy.  
– *W domu się wyciszam. Drzemka, książka, gazeta. W wolnej chwili uprawiam turystykę. To mnie uspokaja* – mówi kontroler.

Pan Jurek jest jednym z 8 kontrolerów zatrudnionych w Zarządzie Transportu Miejskiego w Lublinie. Łącznie kontrolę biletową na terenie Lublina i gmin sąsiednich wykonuje 40 kontrolerów, z czego 32 jest pracownikami firmy Refleks, wykonawcy wyłonionego w przetargu na świadczenie usługi kontroli biletowej.

Justyna Gózdź

Źródło: ZTM w Lublinie



### KONTROLA BILETOWA W LICZBACH

- Liczba wystawionych Wezwań do zapłaty za jazdę bez ważnego biletu, w I półroczu 2015 r. wyniosła 20 590 szt..
- W miesiącach wakacyjnych br. (lipiec\_sierpień) łączna liczba wystawionych wezwań do zapłaty wyniosła ponad 4,6 tys.
- Miesięcznie w okresie roku szkolnego wykonywanych jest ponad 8,5 tys. kontroli.
- Udział pasażerów podróżujących nieodpłatnie bez stosownych uprawnień komunikacją miejską, czyli tzw. gapowiczów to około 2,4%.
- W strukturze wiekowej osób zobowiązanych wobec ZTM z tytułu „jazdy bez ważnego biletu” największą grupę stanowią studenci oraz osoby w wieku 25–30 lat.
- Osoba, która ma najwięcej niezapłaconych, bo 176 wezwań do zapłaty, to 43-letni mężczyzna, niepracujący, bez stałego miejsca zameldowania. Jego kwota należności wynosi blisko 40 tys. zł.



## „Od zaplecza”

### NUMERY TABOROWE, CZYLI CZTEROCYFROWE OZNACZENIE KAŻDEGO POJAZDU

*Wszystkie autobusy i trolejbusy kursujące w ramach lubelskiej komunikacji miejskiej oprócz wymaganego przepisami prawa numeru rejestracyjnego czy nadanego przez producenta numeru VIN posiadają swój indywidualny numer ewidencyjny pozwalający zidentyfikować wybrany pojazd.*

Wszystkie numery inwentarzowe występujące w lubelskiej komunikacji miejskiej są numerami czterocyfrowymi i w zależności od przewoźnika rozpoczynają się od różnych cyfr. Zgodnie z obecnie obowiązującym schematem numeracji pojazdów autobusy należące do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego oznaczone są numerami zaczynającymi się od cyfry „2”, a obecny zakres numeracji waha się od 2068 do 2444. Z kolei numeracja trolejbusów zaczyna się od cyfry „3” i obejmuje pojazdy od nr 3836 do 3943. Numery inwentarzowe pojazdów należących do MPK Lublin nadawane są przez przewoźnika. Z kolei Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie przydziela numery inwentarzowe pojazdom przewoźników prywatnych wyłanianych w drodze postępowań przetargowych, świadczących swoje usługi przewozowe dla Gminy Lublin.

Cyfra „5” przypisywana jest autobusom należącym do konsorcjum firm Meteor i Irex-1. Z kolei Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zielonej Górze otrzymało numerację rozpoczynającą się od cyfry „6”. Ponadto w latach 2010–2014 po Lublinie kursowały autobusy należące do Autobusowego Konsorcjum Lubelskiego (AKL), których numery inwentarzowe rozpoczynały się cyfrą „7”. Oprócz określenia przewoźnika numery inwentarzowe nadawane przewoźnikom prywatnym określają rodzaj taboru, a nawet przewoźnika kursującego w ramach konsorcjum.

- Numery rozpoczynające się od 50xx – oznaczały autobusy 12-metrowe należące do firmy Meteor. W Lublinie kursowały pojazdy o nr od 5001 do 5015.
- Numery rozpoczynające się od 51xx – oznaczały autobusy przegubowe należące do konsorcjum firm Meteor i Irex-1. W Lublinie kursowały pojazdy o nr od 5101 do 5117. Natomiast obecnie Lublinian wożą autobusy przegubowe marki Solaris o nr od 5118 do 5135.
- Numery rozpoczynające się od 60xx – oznaczają autobus 12-metrowe należące do PKS Zielona Góra. W Lublinie kursują pojazdy o nr od 6001 do 6010.
- Numer rozpoczynające się od 61xx – oznaczają autobusy przegubowe należące do PKS Zielona Góra. W Lublinie kursują pojazdy o nr od 6101 do 6112.
- Numery rozpoczynające się od 71xx, 72xx, 73xx, 74xx, 75xx, 76xx, 77xx – oznaczały pojazdy należące do konsorcjum AKL. Druga cyfra oznaczała przewoźnika działającego w ramach konsorcjum: „1” – Sylwester Pawłat, „2” – BERO, „3” – Piotr Niecko, „4” – Piotr Gorzel, „5” – Marko, „6” – Edgab, „7” – Artur Motyl.
- Dodatkowo w związku z rozstrzygnięciem na korzyść przewoźnika przetargu na świadczenie usług pojazdami klasy „mini” w celu odróżnienia od pojazdów standardowej długości należących do poszczególnych przewoźników pojawiła się numeracja 741x, 751, 761x i 771x.

Zgodnie z obecnie przyjętym schematem oznaczania pojazdów piktogramami każdy pojazd powinien być oznaczony co najmniej czterema numerami inwentarzowymi z zewnątrz, umieszczonymi na przedniej i tylnej ścianie pojazdu oraz na ścianach bocznych nad pierwszymi drzwiami oraz nad kabiną kierowcy.

## „Od zaplecza”

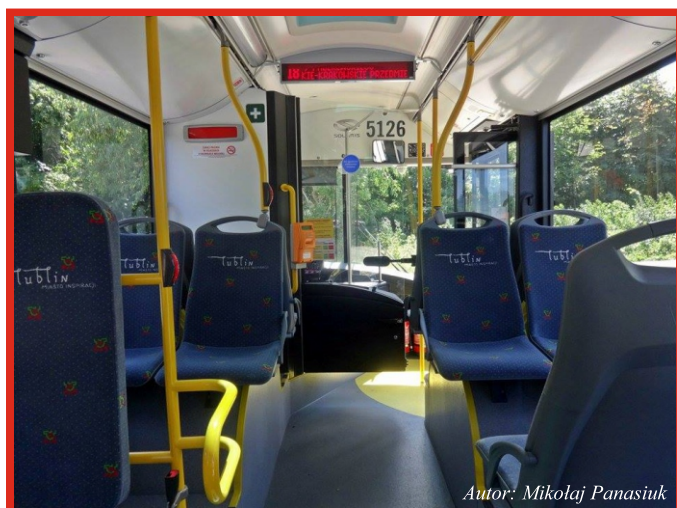
Ponadto numery inwentarzowe powinny być umieszczone wewnątrz pojazdów naprzeciwko każdego drzwi.

Numery inwentarzowe mają znaczenie nie tylko dla przewoźników, pozwalając im odróżnić poszczególne pojazdy od siebie, ale również dla pasażera, który to na przykład podczas zakupu biletu przez komórkę musi podać aplikacji numer taborowy pojazdu, którym w danej chwili podróżuje.

Numery inwentarzowe przypisywane lubelskim przewoźnikom pozwalają jedynie odróżnić pojazdy należące do poszczególnych przewoźników i w przypadku przewoźników prywatnych ich wielkość, natomiast przewoźnicy i organizatorzy transportu zbiorowego w innych polskich miastach

stosują bardziej rozbudowane numeracje pojazdów pozwalające określić zajezdnię, w której garażuje dany pojazd czy jego markę. Oprócz oznaczenia cyfrowego niektórzy przewoźnicy i organizatorzy stosują oznaczenie literowe – i tak np. w krakowskich pojazdach komunikacji miejskiej numer inwentarzowy zbudowany jest z dwóch liter i trzech cyfr. Pierwsza litera oznacza zajezdnię, z której pochodzi pojazd, druga jego typ, natomiast cyfry określają ilość pojazdów danego typu. Inny schemat numeracji zastosowali organizatorzy w Warszawie i Bydgoszczy, gdzie pojazdy przewoźników prywatnych oznaczane są literą „A” od słowa „agent” i trzycyfrowym numerem.

*Paweł Paszko*



*Autor: Mikołaj Panasiuk*



*Źródło: ZTM w Lublinie*



*Źródło: ZTM w Lublinie*



*Źródło: ZTM w Lublinie*



*Autor: Mikołaj Panasiuk*



# BUSmania

## CIEKAWOSTKI

LTm ZAKŁAD TRANSPORTU  
PUBLICZNEGO W LUBLINIE

### CZY WIESZ, ŻE...?



... w 1912 r. uruchomiono w Lublinie komunikację autobusową, którą obsługiwały 3 autobusy Benz-Hagenan, będące własnością Lubelskiej Spółki Samochodowej

LTm ZAKŁAD TRANSPORTU  
PUBLICZNEGO W LUBLINIE

### CZY WIESZ, ŻE...?



... budowa sieci trolejbusowej rozpoczęła się w Lublinie w 1952 roku, a uruchomienie pierwszej linii odbyło się 21 lipca 1953 roku

LTm ZAKŁAD TRANSPORTU  
PUBLICZNEGO W LUBLINIE

### CZY WIESZ, ŻE...?



... pierwsza w Lublinie linia trolejbusowa miała długość 4 km i obsługiwana była przez 6 trolejbusów wyprodukowanych w Związku Radzieckim

LTm ZAKŁAD TRANSPORTU  
PUBLICZNEGO W LUBLINIE

### CZY WIESZ, ŻE...?



... pierwszymi środkami komunikacji zbiorowej w Lublinie były dorożki i omnibusy konne

## „OKIEM PASAŻERA”



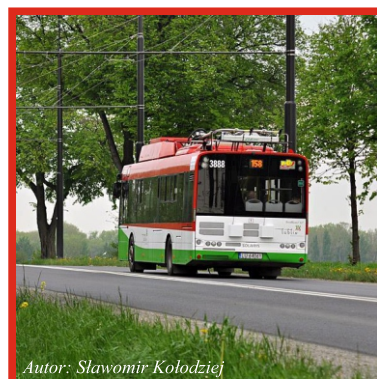
Autor: Sławomir Kołodziej



Autor: Sławomir Kołodziej



Autor: Mikołaj Panasiuk



Autor: Sławomir Kołodziej





[www.ztm.lublin.eu](http://www.ztm.lublin.eu)  
[www.facebook.com/ZarządTransportuMiejskiegoWLublinie](https://www.facebook.com/ZarządTransportuMiejskiegoWLublinie)

