

Drugi etap zmian w lubelskiej komunikacji miejskiej

Kolejne przetargi na świadczenie usług przewozowych

Jeździmy coraz nowocześniej



System zapowiedzi głosowych

Irex – pierwszy prywatyzator pod banderą ZTM w Lublinie

Aktualności

Drugi etap zmian w lubelskiej komunikacji miejskiej.....3

Kolejne przetargi na świadczenie usług przewozowych.....7

Temat numeru

Irex – pierwszy prywatniarz pod banderą ZTM w Lublinie.....9

Z historii komunikacji miejskiej

Numeracja linii w komunikacji miejskiej.....10

Niezbędnik pasażera

Najczęściej zadawane pytania.....11

„Od zaplecza”

System zapowiedzi głosowych.....12

Przystanki „na żądanie”.....13

BUSmania

Jeździmy coraz nowocześniej.....16

„Oknem pasażera”.....17

Szanowni Czytelnicy,

Nowy Rok zaowocował istotnymi zmianami w komunikacji miejskiej, które mają na celu poprawę jakości i komfortu podróży. Ogłoszony został przetarg na świadczenie usług przewozowych 30 fabrycznie nowymi autobusami, w tym 20 „przegubowcami”. W lutym i marcu został wdrożony II etap zmian w komunikacji miejskiej. Na mapie połączeń pojawiły się nowe linie, a część tras linii autobusowych i trolejbusowych została wydłużona. Uruchomiono również pierwsze w Lublinie linie priorytetowe, kursujące z częstotliwością co 7–8 minut. Marzec przyniósł również „porządki” w rejonie Dworca PKP. Aby ułatwić pasażerom korzystanie z linii odjeżdżających spod dworca kolejowego w kierunku centrum miasta, powstał jeden przystanek, zlokalizowany na wprost wejścia do budynku. Szczegółowo wszystkie „nowości” w komunikacji miejskiej zostały opisane w dziale „Aktualności”.

Temat numeru poświęcamy pierwszemu prywatnemu przewoźnikowi, który rozpoczął świadczenie usług na zlecenie ZTM w Lublinie – firmie Irex. Tym samym kontynuujemy rozpoczęty w poprzednim numerze cykl artykułów o przewoźnikach prywatnych.

Od lutego obowiązuje nowa taryfa biletowa. W „Niezbędniku pasażera” wyjaśniamy, dlaczego został wprowadzony nowy cennik biletów, mimo spadku cen paliw. W korespondencji kierowanej do ZTM pasażerowie często łączą te dwie kwestie. Czy słusznie? Odpowiedź w artykule „Paliwo tanieje, bilety drożeją. Dlaczego?”.

„Od zaplecza” przyglądamy się przystankom. Z jednej strony pochylamy się nad zapowiedziami głosowymi nazw przystanków w pojazdach, a z drugiej strony wyjaśniamy specyfikę i funkcję przystanków „na żądanie”. Z kolei na łamach działu „Z historii komunikacji miejskiej” tym razem artykuł o numeracji linii.

Przed nami wiosna i Święta Wielkanocne. Z tej okazji życzymy, aby w Państwa sercach, rodzinach i domach zagościła radość, spokój i wielka nadzieja odradzającego się życia.

Życzymy miłej lektury!
Redakcja

WYDAWCA I ADRES REDAKCJI

Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie
al. Kraśnicka 25, 20 - 718 Lublin

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Justyna Góźdz - Redaktor Naczelna
Monika Fis, Michał Krawczyk, Paweł Paszko, Rafał Tarnawski

KONTAKT

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

Aktualności

DRUGI ETAP ZMIAN W LUBELSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami rok 2016 przyniesie szereg zmian w układzie linii komunikacyjnych. Planowane jest uruchomienie wszystkich odcinków traktacji trolejbusowej, skierowanie komunikacji w rejony rozwijających się osiedli oraz stworzenie nowych połączeń komunikacyjnych poprzez tworzenie nowych linii oraz modyfikację tras linii istniejących. Harmonogram zmian oraz ich zakres został przedstawiony przez ZTM w Lublinie na początku stycznia 2016 r. i zakłada wprowadzanie głównych zmian w czterech etapach: od lutego, marca, lipca oraz na jesieni br.

Poprawa dojazdu do nowych osiedli mieszkaniowych oraz pierwszy priorytet w Lublinie

Pierwszy etap zmian wprowadzony od 1 lutego 2016 r. nakierowany był przede wszystkim na lepsze skomunikowanie nowych osiedli mieszkaniowych znajdujących się w najprężniej rozwijających się rejonach miasta, czyli na Węglinie Południowych i na Ponikwodzie. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami linia autobusowa nr 14 została wydłużona do przystanku Węglinek, dzięki czemu objęła swoim zasięgiem nowe osiedla mieszkaniowe powstające wzdłuż ul. Jana Pawła II. Z kolei do Rudnika przez ul. Strzembosza i Cynamonową została skierowana linia nr 16. Powyższe zmiany są odpowiedzią na postulaty mieszkańców i Rad Dzielnic dotyczące lepszego skomunikowania tych prężnie rozwijających się osiedli.

Ponadto od 1 lutego zwiększona została częstotliwość kursowania linii trolejbusowej nr 159 do 7–8 min w godzinach szczytu komunikacyjnego. Powyższa korekta wychodzi naprzeciw postulatam pasażerów zgłaszających wielokrotnie przepełnienia w pojazdach tej linii właśnie w godzinach szczytu.

Uruchomienie wszystkich odcinków traktacji trolejbusowej

Konieczność zapewnienia obsługi liniowej na wszystkich odcinkach traktacji trolejbusowej wraz ze zwiększeniem obsługi nowych osiedli mieszkaniowych stanowiły główne filary wprowadzanych w 2015 r. oraz planowanych do wprowadzenia w 2016 r. zmian w układzie komunikacyjnym miasta Lublin.

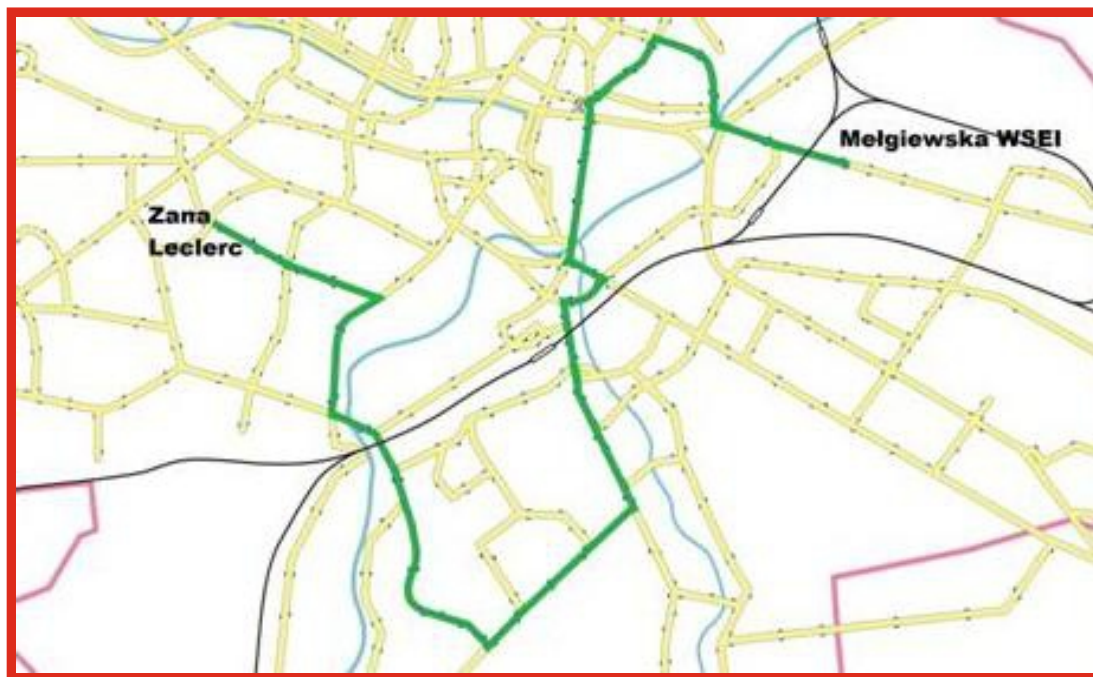
1 marca br. uruchomiona została nowa linia trolejbusowa nr 157, a trasy linii nr 152 i 154 uległy modyfikacji. Do obsługi linii nr 28 zostały skierowane trolejbusy, przez co linia zmieniła swój numer na numer z zakresu trolejbusowego, tj. 161, oraz rozpoczęła kursowanie po zmodyfikowanej trasie. Ponadto linia nr 151 rozpoczęła kursowanie z częstotliwością priorytetową, dzięki czemu można było zlikwidować pokrywającą się z nią linię nr 150. Zmianę częstotliwości kursowania wprowadzono również dla linii nr 158, jednocześnie do obsługi tej linii zostały skierowane wyłącznie trolejbusy przegubowe. Natomiast w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego w relacji Felin – Zana uruchomiono zgodnie z postulatami pasażerów dodatkowe kursy, dzięki czemu częstotliwość linii 158 wynosi wówczas 7–10 min.

Nowa linia trolejbusowa nr 157 ma za zadanie połączyć osiedle Kruczkowskiego z Dzielnicami Kalinowszczyzna i Rury. Jej trasa stanowi odpowiedź na wnioski pasażerów dotyczące stworzenia bezpośredniego połączenia pomiędzy tymi dzielnicami. Trasa przejazdu przebiega ulicami: **Zana Leclerc** – Zana – Nadbystrzycka – Diamentowa – Zemborzycka – Kunickiego – Pl. Bychawski – Wolska – Fabryczna – Unii Lubelskiej – pl. Singera – Lwowska – Andersa – Mełgiewska – **WSEI**.

Linia 152 została wycofana z ulicy Głębokiej oraz skierowana przez ulicę Nadbystrzycką, Zana i Filaretów do pętli os. Poręba, natomiast linia nr 154 zastąpiła linię nr 152 na ul. Głębokiej, Filaretów oraz Zana i dodatkowo została wydłużona do pętli Węglin przez ul. Armii Krajowej i Orkana.

Aktualności

Przebieg trasy linii nr 157



Kolejną ważną zmianą na mapie lubelskich linii komunikacji miejskiej jest elektryfikacja linii autobusowej nr 28 wraz ze zmianą jej numeru na 161. Elektryczne 28 (161) przebiega w większości po trasie linii autobusowej, jednak zamiast do os. Poręba linia została skierowana na Węglin a także nie będzie już realizować kursów wydłużonych na Strefę Ekonomiczną.

1 marca br. uruchomiona została druga z planowanych linii priorytetowych – linia nr 151. Trolejbusy przedmiotowej linii kursują w dzień powszedni z częstotliwością co 7–8 min. W związku ze zwiększeniem częstotliwości kursowania linii nr 151 oraz wspólnym przebiegiem na odcinku od pętli Węglin do Targów Lublin zlikwidowana została linia trolejbusowa nr 150. Jednocześnie, wraz z likwidacją, w celu zapewnienia bezpośredniego połączenia Dworca PKP z Al. Racławickimi, w tym z przystankiem KUL, uruchomiona została nowa linia autobusowa nr 30 łącząca Plac Dworcowy ze Sławinkiem.

Przebieg trasy linii nr 30



Trasa nowej linii autobusowej przebiega ulicami:

Dworzec Gł. PKP – Lubelskiego Lipca – al. Piłsudskiego – Lipowa – Al. Racławickie – al. Warszawska – **Zbożowa**.

Aktualności

Oprócz zmian na liniach trolejbusowych i związanych z nimi zmianach na liniach autobusowych od 1 marca br., wychodząc naprzeciw postulatam Rady Dzielnicy Za Cukrownią dotyczących stworzenia bezpośredniego połączenia ul. Krochmalnej z centrum Lublina, w tym z ul. Krakowskie Przedmieście i Al. Racławickimi oraz wnioskom mieszkańców dzielnicy Czuby Południowe, w kwestii poprawy połączenia z dworcem kolejowym, trasa linii nr 13 została wydłużona do pętli os. Poręba przez ul. Krochmalną i Jana Pawła.

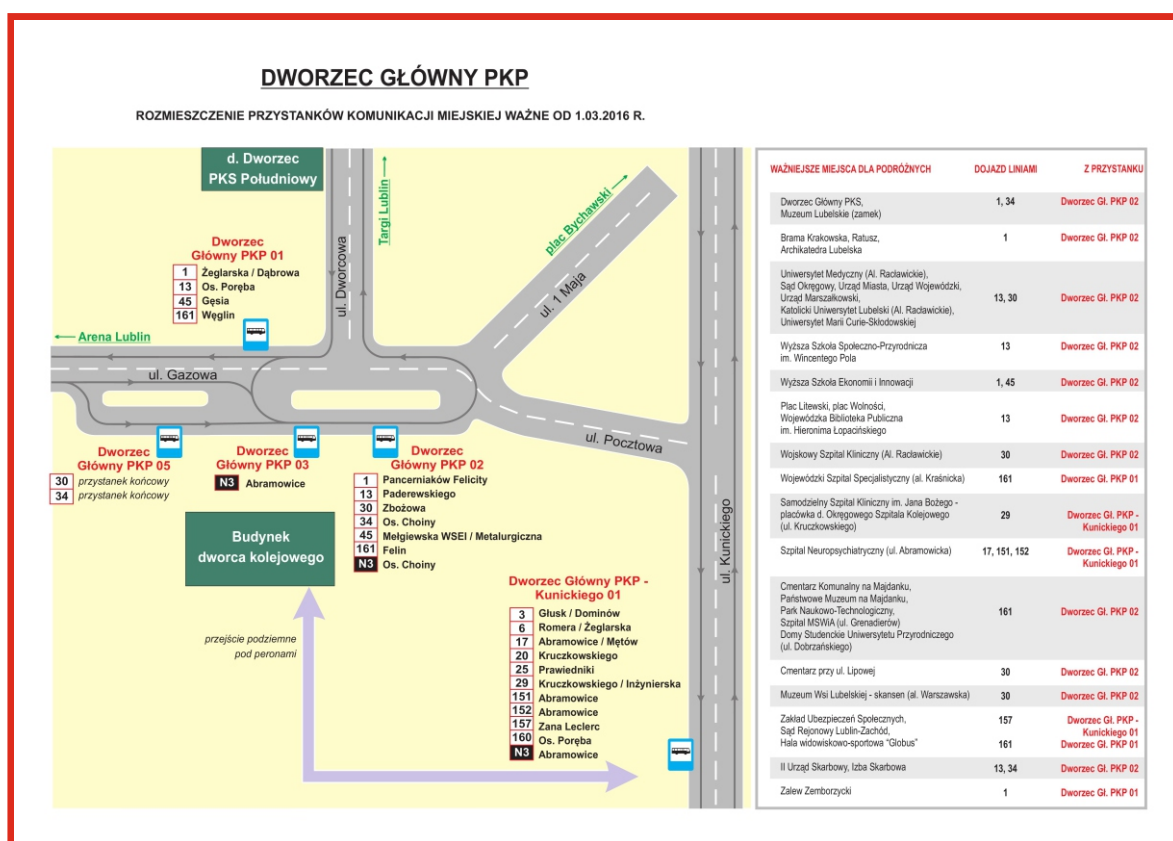
Porządki wokół Dworca PKP

Wprowadzone od 1 marca br. zmiany w przebiegu wybranych linii komunikacyjnych były okazją do reorganizacji funkcjonowania przystanków komunikacji miejskiej zlokalizowanych w rejonie Dworca PKP. Odjazdy wszystkich linii komunikacyjnych odbywają się z dwóch przystanków, jednego umiejscowionego przed głównym wejściem na dworzec (w kierunku centrum) oraz drugiego na ul. Gazowej w kierunku dzielnic Czuby, Rury, Węglin czy Wrotków.

Zmiany na Strefie Ekonomicznej

Kolejną grupę ważnych zmian w przebiegu linii komunikacyjnych, które zostały wprowadzone od marca stanowią zmiany związane z obsługą Strefy Ekonomicznej na Felinie. W zamian za skróconą do os. Felin trasę linii nr 28 (161) do obsługi Strefy została skierowana linia nr 14, której trasa przebiega ulicami Moritza i Vetterów do pętli Felin Uniwersytet. Dodatkowo, w związku z licznymi wnioskami pracowników zakładów zlokalizowanych na terenie strefy, trasy linii nr 21 i 23 zostały wydłużone do Ronda Przemysłowców Lubelskich.

Rozmieszczenie przystanków komunikacji miejskiej w okolicach Dworca PKP



Aktualności

W wakacje nowa linia nad Zalew

Odpowiadając na liczne postulaty mieszkańców zgłaszane m.in. we wnioskach do Budżetu Obywatelskiego, dotyczące uruchomienia bezpośredniego połączenia dzielnicy Czuby oraz Węglin z Zalewem Zemborzyckim, od 1 lipca br. rozpocznie kursowanie nowa linia autobusowa nr 38, której trasa przebiegać będzie ulicami: **Węglin** – al. Kraśnicka – Bohaterów Monte Cassino – Armii Krajowej – Jana Pawła II – Diamentowa – Romera – Nałkowskich – Żeglarska – Zemborzycka – Kruczkowskiego – **Kruczkowskiego**.

Jesienią nowe połączenia autobusowe i częściej kursujące autobusy i trolejbusy

Ostatni pakiet zmian związany z wprowadzaniem „nowej siatki połączeń” planowany jest do wdrożenia w III/IV kwartale br. Będzie on obejmował uruchomienie nowej linii autobusowej nr 11, która połączy ul. Nowy Świat z centrum miasta oraz dzielnicą Czuby, a także nowe osiedla na Ponikwodziu ze szkołami w dzielnicy Czechów. Trasa nowej linii wyglądać będzie następująco:

os. Widok – Jana Pawła II – Diamentowa – Wrotkowska – Nowy Świat – Kunickiego – Pl. Bychawski – Piłsudskiego – Lipowa – Al. Raclawickie – Długosza – Popiełuszki – Smorawińskiego – Kompozytorów Polskich – Elsnera – Związkowa – **Węglarza**.

Przebieg trasy linii nr 11



Kolejną nowością wyczekiwaną przez pasażerów, szczególnie z os. Botanik, jest wydłużenie trasy przejazdu linii nr 47 do pętli przy ul. Zbożowej. Nowa trasa przejazdu tej linii będzie wiodła ul. Zelwerowicza, Poligonową, Willową, Sławinkowską do pętli Zbożowa.

Ostatnią dużą planowaną grupą zmian na liniach komunikacyjnych jest wprowadzenie wspólnego modułu kursowania z częstotliwością co 15 min na liniach autobusowych nr 13 i 14 oraz liniach trolejbusowych nr 153, 155, 156 i 161.

Powyższa zmiana spowoduje możliwość lepszej koordynacji odjazdów wszystkich linii trolejbusowych i wybranych linii autobusowych, przez co wyeliminowane powinno zostać kursowanie pojazdów komunikacji miejskiej w tzw. „stadach”.

Podsumowując należy stwierdzić, że docelowo, w wyniku wprowadzonych zmian w 2016 r. uruchomione zostaną 4 linie komunikacyjne: 11, 30, 38 i 157, nastąpi modyfikacja tras przejazdu 6 linii autobusowych i 2 linii trolejbusowych oraz elektryfikacja linii nr 28. Tym samym na koniec 2016 r. w ramach lubelskiej komunikacji miejskiej powinno funkcjonować 49 linii autobusowych i 12 linii trolejbusowych. Wprowadzenie wszystkich omówionych powyżej zmian w układzie komunikacyjnym spowoduje zwiększenie planowanej dziennej liczby autobusów w ruchu o 16 pojazdów, natomiast liczba trolejbusów zwiększy się o 17 wozów w ruchu. Tym samym liczba trolejbusów kursujących w dzień powszedni po ulicach Lublina zwiększy się do 96 pojazdów w ruchu.

Paweł Paszko

Przebieg trasy linii nr 38



Aktualności

KOLEJNE PRZETARGI NA ŚWIADCZENIE USŁUG PRZEWÓZOWYCH

30 fabrycznie nowych autobusów, w tym 20 „przegubowców” jeszcze w tym roku wzbogaci tabor lubelskiej komunikacji miejskiej. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie ogłosił w połowie lutego przetarg na świadczenie usług przewozowych pojazdami 12- i 18-metrowymi. Z kolei, we współpracy z gminą Konopnica, z końcem ubiegłego roku zostało ogłoszone postępowanie dedykowane przede wszystkim obsłudze linii lubelskiej komunikacji miejskiej na terenie tej właśnie gminy. Zamówienie powstało we współpracy z gminą sąsiednią i zakłada wykonywanie usług pojazdami używanymi.

Firmy, które chcą startować w przetargu na świadczenie usług przewozowych nowymi autobusami 12- i 18-metrowymi, muszą spełnić odpowiednie wymogi w zakresie taboru. – *W tym przetargu wymagamy świadczenia usług przewozowych nowymi autobusami wymalowanymi w barwy miejskie. Wszystkie pojazdy muszą być wyprodukowane nie wcześniej niż w 2016 roku oraz spełniać minimum normę emisji spalin EURO VI* – mówi Marek Czarnocki, kierownik Działu Przewozów ZTM w Lublinie. Ponadto wymagane są pojazdy w całości niskopodłogowe, klimatyzowane, wyposażone w monitoring i biletomaty. Pojazdy muszą także posiadać dodatkowo elektroniczne zewnętrzne tablice kierunkowe i wewnętrzne tablice LCD przeznaczone do prezentowania informacji o trasie przejazdu danej linii oraz system zapowiedzi głosowej. Autobusy będą wyposażone w kasowniki dwufunkcyjne oraz moduł GPS.

Z wykonawcą, który spełni wymagania specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz zaoferuje najniższą stawkę za tzw. wozokilometr, zostanie podpisana umowa na osiem lat.

– *Rozpoczęcie świadczenia usług nowym taborem planowane jest po zakończeniu procedury przetargowej, najwcześniej na jesieni br.* – zaznacza Marek Czarnocki, kierownik Działu Przewozów ZTM w Lublinie. Autobusy 18-metrowe, w dzień powszedni spotkamy m.in. na liniach nr: 8, 10, 17, 18, 42 i 55, zaś pojazdy 12-metrowe obsłużą linie nr: 3, 6, 23, 37 i 45.

– *Kolejne nowe pojazdy przyczynią się bez wątpienia do wzrostu jakości świadczonych usług oraz komfortu podróży* – zapewnia Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie. I dodaje – *Na zakontraktowanie usługi w wysokim standardzie pozwoliło zrównoważenie budżetu miasta, m.in. poprzez zwiększenie wpływów z biletów w wyniku wprowadzonej od 1 lutego br. zmiany taryfy biletowej. Ze strony ZTM każde zwiększenie środków finansowych związanych z komunikacją ma przełożenie na wzrost podaży, jakości i standardów podróży, czyli realizację wniosków pasażerów zgłaszanych bezpośrednio lub za pośrednictwem Rad Dzielnic, dotyczących wzrostu częstotliwości kursowania oraz nowych połączeń komunikacyjnych.*

Przypomnijmy, że kompleksowa odnowa taboru, zarówno autobusowego, jak i trolejbusowego, była możliwa przede wszystkim dzięki realizacji projektu unijnego "Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie". Łącznie zostało zakupionych 170 nowoczesnych pojazdów. Jednocześnie inwestycje w tym zakresie są realizowane także ze środków własnych gminy. Ogłaszane przez ZTM przetargi na świadczenie usług przewozowych dla operatorów prywatnych również zawierają wymogi w postaci stosowania nowych pojazdów. Ostatnie rozstrzygnięte postępowanie przetargowe zaowocowało skierowaniem do obsługi liniowej 16 nowych autobusów przegubowych. Wykonawca, konsorcjum firm Meteor i Irex-1, rozpoczął świadczenie usług nowym taborem w lipcu ubiegłego roku.

– *Chcielibyśmy oczywiście, aby wszystkie ogłaszane przez nas przetargi na świadczenie usług przewozowych były w wysokim standardzie i wymagały obsługi nowymi pojazdami. Jednak ostateczna specyfikacja i warunki przetargowe uzależnione są z jednej strony od charakteru świadczonych usług przewozowych, a z drugiej strony również od możliwości finansowych* – podkreśla Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie.

Aktualności

Przykładem takiego kompromisu jest ostatnie zamówienie przetargowe dedykowane przede wszystkim obsłudze linii lubelskiej komunikacji miejskiej, na terenie Gminy Konopnica. Parametry i wymagania techniczne 8 pojazdów, którymi będą świadczone usługi przewozowe, zostały ustalone we współpracy i przy akceptacji gminy sąsiedniej.

– Z jednej strony zależało nam, aby standardy pojazdów obsługujących linie podmiejskie dorównywały tym kursującym na terenie Lublina, a z drugiej strony musieliśmy uwzględnić możliwości finansowe gminy, która partycypuje w kosztach funkcjonowania komunikacji podmiejskiej – mówi Grzegorz Malec, dyrektor ZTM w Lublinie. Budżety gmin sąsiednich przeznaczone na komunikację miejską są na znacznie niższym poziomie, w porównaniu ze środkami jakie Lublin przeznacza na zabezpieczenie usług przewozowych swoich mieszkańców.

Stąd zapis, że wszystkie pojazdy muszą spełniać minimum normę EURO IV i być wyprodukowane nie wcześniej niż w 2005 r. Pozostałe parametry, utrzymują obowiązujący standard. Wymagane są pojazdy całkowicie niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, monitoring i elektroniczne wyświetlacze. Zatem specyfikacja z jednej strony zakłada określone, obowiązujące standardy, a z drugiej strony uwzględnia możliwości finansowe mniejszej gminy sąsiedniej, partycypującej w kosztach funkcjonowania komunikacji. ZTM w Lublinie nie wyklucza, że w takiej formule będzie ogłaszał kolejne przetargi dedykowane liniom podmiejskim.

Justyna Góźdz



Autor: Kamil Piwowarczyk

Temat numeru

IREX – PIERWSZY PRYWACIARZ POD BANDERĄ ZTM W LUBLINIE

Jednym z podstawowych zadań, jakie zostały nałożone na Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie było uporządkowanie rynku przewozów autobusowych w mieście poprzez wprowadzenie wspólnego biletu we wszystkich pojazdach kursujących po Lublinie. Sposobem na realizację tego zadania było ogłoszenie postępowań przetargowych na obsługę brygad realizowanych przez przewoźników prywatnych.

Pierwszy pakiet przetargowy opiewał na realizację zadań przewozowych na liniach nr: 5, 13, 22, 29, 44 i 45, za pomocą 8 autobusów klasy maxi, w okresie 4 lat. Postępowanie przetargowe wygrała firma Irex z Sosnowca, oferując za swoje usługi najniższą cenę. Do realizacji powierzonych zadań przewozowych przewoźnik zakupił 12 autobusów marki MAN NL 222 wyprodukowanych w 1995 r. Pojazdy wyposażone były w silniki spełniające normę emisji spalin Euro II, posiadały obniżoną podłogę pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami, wyświetlacze oraz pomalowane były w barwy miejskie. Decyzją ZTM w Lublinie pojazdom nadane zostały numery inwentarzowe rozpoczynające się cyfrą 5. Pojazdy IREX-u posiadały numery od 5001 do 5012. Do końca kontraktu dotrwało 10 autobusów przewoźnika. Pojazd o numerze 5011 został przekazany do oddziału firmy Irex do Tczewa, z kolei autobus 5006, w związku z bardzo dużą awaryjnością został skasowany.

Świadczenie usług przewozowych przewoźnik rozpoczął od 1 maja 2010 r. od obsługi świątecznego rozkładu linii nr 22. Do obsługi ww. rozkładu jazdy, w dniu inauguracji funkcjonowania przewoźnika w lubelskiej komunikacji miejskiej, skierowany został pojazd o nr 5004, który później w toku realizacji kontraktu bardzo często był wyznaczany do obsługi tej linii. Wraz z rozpoczęciem obsługi 8 zadań przewozowych przez firmę Irex z obsługi tych rozkładów wycofali się przewoźnicy prywatni.

Powyższe wydarzenie było szczególnie ważne dla pasażerów linii nr 22, którzy po prawie 8 latach znowu mogli korzystać z biletów okresowych, których nie uznawali prywatni. Zgodnie z kontraktem, ostatnim dniem realizacji przewozów przez firmę Irex był dzień 30 kwietnia 2014 r. W czasie realizacji umowy oprócz zapisanych w przetargu linii komunikacyjnych autobusy Irex-u mogliśmy zobaczyć na jednej z brygad linii nr 37, której obsługę przewoźnik przejął w związku z likwidacją linii nr 5.

Obsługa wybranych zadań przewozowych przez przewoźnika wyłonionego w drodze postępowania przetargowego była pewną formą rewolucji w lubelskiej komunikacji miejskiej i stanowiła normalizację rynku przewozowego w Lublinie. Pasażer w końcu nie musiał się zastanawiać czy kurs, na który oczekuje będzie realizowany przez przewoźnika miejskiego i należy zakupić bilet czy przyjedzie przewoźnik prywatny zbierający opłaty „do kapelusza”. Firma Irex była pierwszym przewoźnikiem prywatnym wyłonionym w postępowaniu przetargowym organizowanym przez ZTM w Lublinie. W późniejszych przetargach wygrywali inni przewoźnicy, ale o tym już w następnym numerze.

Paweł Paszko



Z historii komunikacji miejskiej

NUMERACJA LINII W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Numeracja linii jest ważnym elementem w komunikacji miejskiej. Dzięki niej pasażerowie nie muszą studiować dokładnej trasy przejazdu przed każdorazowym wejściem do autobusu czy trolejbusu.

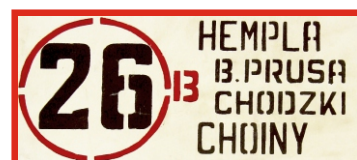
Pierwsze trasy komunikacyjne obsługiwane przez prywatnych przewoźników po 1918 r. prawdopodobnie nie miały specjalnych symboli, natomiast linie utworzone przez lubelski Magistrat w 1929 r. miały oznaczenia literowe. Autobusy odjeżdżające z dworca kolejowego do koszar zlokalizowanych przy Al. Racławickich zostały oznaczone literą „A”, natomiast kursujące na Kalinowszczyznę – literą „B”. System literowy dość szybko został zastąpiony oznaczeniami liczbowymi używanymi do dzisiaj. Wraz z uruchomieniem pierwszej linii trolejbusowej w 1953 r. ustalono, że numery 1–14 będą zarezerwowane dla oznaczenia linii autobusowych, a od 15 wzwyż – linii trolejbusowych. Spodziewano się, że to właśnie trolejbusy będą stanowić podstawę lubelskiej komunikacji. Prognozy sprawdzały się do końca lat 60., później część linii trolejbusowych została zlikwidowana, na trzy inne (17, 18 i 20) skierowano autobusy. Szybki wzrost liczby połączeń przyniósł chaos w numeracji, związany z przydzielaniem numerów liniom autobusowym z zakresu zarezerwowanego wcześniej dla trolejbusów. Uporządkowanie nastąpiło w 1973 r., kiedy to połączeniom trolejbusowym przydzielono numery od 50 wzwyż: linii nr 15 nadano numer 50, 16 – 51, 21 – 52, 22 – 53, 24 – 54, 25 – 55. Dynamiczny rozwój miasta i związane z nim uruchamianie kolejnych linii autobusowych sprawiło, że przeznaczony dla nich zakres numeracyjny 1–49 przestał wystarczać. 11 lat po reformie, w styczniu 1984 r., numery trolejbusów zwiększyły się o 100, np. dotychczasowa linia 56 otrzymała nowy numer 156.

Oznaczenia literowe, choć zniknęły tuż po uruchomieniu regularnej komunikacji miejskiej, były z powodzeniem stosowane w późniejszych czasach. Symbolami literowymi wyróżniano linie pospieszne, w tym sezonowe dojeżdżające w rejon Zalewu Zemborzyckiego oraz specjalne,

uruchamiane przy okazji większych uroczystości (np. wizyta papieża w Lublinie), świąt (np. w dzień Wszystkich Świętych) czy przebudowy ulic. Z kolei w 1990 r. system literowy został zastosowany do wyróżnienia tras podmiejskich. Literą A oznaczono dawną linię nr 3, B – 12, C – 24bis, D – 51, E – 32bis, F – 43, G – 46, H – 48, K – 25bis, L – 42, M – 49. Większość z wymienionych powyżej tras szybko uległa likwidacji lub zostało im ponownie nadane oznaczenie liczbowe. Najdłużej, bo do 2004 r., funkcjonowała linia „M” kursująca z pętli przy ul. Mickiewicza do Piotrowic.

Omawiając symbole linii komunikacyjnych nie można pominąć oznaczenia „bis” dodawanego do wybranych numerów. Funkcjonowało ono z przerwami przez wiele lat, ale pełniło różne funkcje. Na przykład w 1976 r. uruchomiono 6 tras autobusów oznaczonych numerem i symbolem „bis”. Linie 1bis, 9bis, 10bis, 17bis, 20bis i 23bis kursowały po trasach identycznych lub nieznacznie zmodyfikowanych do swoich „macierzystych” linii. Przy czym autobusy z „bise” jeździły wyłącznie w godzinach szczytu przewozowego i zatrzymywały się jedynie na wybranych przystankach. Z kolei w latach 80. linie „bis” były tworzone według różnych reguł. Na przykład linie nr 32 i 32bis odjeżdżały z pętli przy ul. Hempla i po tej samej trasie wyjeżdżały na teren Gminy Jastków, przy czym całodzienna linia nr 32 dojeżdżała do Snopkowa, natomiast trasa szczytowej linii nr 32bis była wydłużona do Smug. Z kolei inna para linii, 48 i 48bis, miała niewiele wspólnego ze sobą, bo linia nr 48 kursowała z Węglina przez Trojaczkowice do Radawca Dużego a 48bis – z głównego dworca kolejowego przez ul. Zana do Stasina Polnego. Linie „bis” funkcjonowały również w trakcji trolejbusowej. Przykładem może być linia nr 151bis kursująca w 1989 r. z Abramowic do ronda u zbiegu ulic Zana i Wileńskiej. Przy czym zamiast przez al. Piłsudskiego i ul. Lipową, jak w przypadku linii nr 151, trolejbusy linii nr 151bis kursowały przez ul. 1 Maja i Krakowskie Przedmieście.

Michał Krawczyk



Niezbędnik pasażera

NAJCZĘŚCIEJ ZADAWANE PYTANIA

1. Co zrobić ze „starymi” biletami, które są już wycofane i nieaktualne w związku ze zmianą taryfy biletowej od 1 lutego br.?

Wszystkie dotychczasowe rodzaje i typy biletów jednorazowych i czasowych zarówno w formie papierowej, jak i elektronicznej, nieskasowane o nieaktualnej wartości nominalnej, wycofane z taryfy na podstawie nowej uchwały mogą być wymienione, a w przypadku biletów w formie elektronicznej przekodowane w Punktach Sprzedaży Biletów ZTM w Lublinie (al. Kraśnicka 25 i Zielona 5), w terminie do 3 miesięcy od dnia wejścia w życie nowych opłat, tj. od 1 lutego br. do 30 kwietnia br.

2. Jak korzystać z biletów okresowych po zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej wprowadzonych od 1 marca br.?

W związku ze zmianami w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej od 1 marca br. bilety okresowe, dedykowane na konkretne linie, których początek ważności przypada najpóźniej na 29 lutego br., do czasu zakończenia ich ważności, obowiązują na:

- starych (obowiązujących do 29 lutego br.) trasach tych linii,
- nowych (obowiązujących od 1 marca br.) trasach tych linii,
- wszystkich innych liniach, których trasy pokrywają się ze starym przebiegiem linii.

W związku z elektryfikacją linii nr 28 i uruchomieniem w zamian linii trolejbusowej nr 161 informujemy, że bilety na linię nr 28, których początek ważności przypada najpóźniej na 29 lutego br., do czasu zakończenia ich ważności, mogą być wykorzystywane przy przejazdach:

- pojazdami wszystkich linii na trasie dawnej linii nr 28,
- pojazdami linii nr 161 na całej długości jej trasy,
- pojazdami wszystkich innych linii, których trasy pokrywają się z trasą linii nr 161.

3. Paliwo tanieje a bilety idą w górę. Dlaczego?

Od pewnego czasu widzimy spadek cen paliw, dlaczego więc ZTM nie obniża cen biletów, a wręcz przeciwnie – od 1 lutego br. bilety są jeszcze droższe? – pisze pasażer lubelskiej komunikacji. Wyjaśnijmy zatem, dlaczego od 1 lutego br. zmianie uległa taryfa biletowa i jaki związek z tym mają ceny paliw.

Ceny biletów komunikacji miejskiej nie zależą jedynie od aktualnego poziomu cen paliw. Paliwo stanowi rzeczywiście dość istotny składnik stawki tzw. wozokilometra – nośnika kosztów rozliczeniowych z przewoźnikami, ale nie jedyny, a w przypadku komunikacji trolejbusowej żaden, tutaj bowiem występują koszty elektrycznej energii trakcyjnej. Równie ważnymi elementami składowymi wozokilometra są m.in. amortyzacja taboru i trakcji, koszty osobowe czy koszty naprawy taboru, jak również materiały eksploatacyjne. Przy czym wskaźniki kosztotwórcze wozokilometra muszą być rozpatrywane w kontekście szerszych perspektyw czasowych a nie kilku miesięcy. Dlatego należy ostrożnie wskazywać na bezpośredni związek cen paliw i cen biletów. Warto również przypomnieć, że ostatnia podwyżka (przed 1 lutego br.) cen biletów jednorazowych i czasowych miała miejsce w 2012 r., zaś ceny biletów okresowych pozostawały bez zmian od 2008 r., mimo wielokrotnego podnoszenia w tym czasie cen paliw.

Komunikacja miejska na całym świecie jest dotowana. Nie jest uzależniona wyłącznie od kosztów przewoźnika, ale również od tego, ile z własnego budżetu może wydatkować miasto. Ceny biletów komunikacji miejskiej, ustalane przez Radę Miasta, jedynie częściowo są uzależnione od kosztów, w głównej mierze są elementem kształtowania polityki transportowej miasta.

Finansowanie komunikacji publicznej to bardzo złożony temat, na który wpływa m.in. polityka państwa, np. ulgi czy sytuacja makro- i mikroekonomiczna. Należy pamiętać, że komunikacja publiczna to zadanie własne gminy, ma charakter usługi użyteczności publicznej i nie jest nastawiona na zysk. Samorządy muszą dopłacać do komunikacji miejskiej.

Niezbędnik pasażera

Taka sytuacja jest charakterystyczna dla wszystkich systemów transportowych w Polsce. Na efektywność finansową mają wpływ m.in. uprawnienia do ulgowych i bezpłatnych przejazdów, nierzadko nadawane na poziomie ustawowym i bez rekompensaty ze strony państwa, np. ustawowa ulga studencka.

Biorąc pod uwagę ulgowe i bezpłatne przejazdy dla określonych grup pasażerów oraz funkcję użyteczności publicznej, system nie jest w stanie się zbilansować. W 2015 r. komunikacja miejska w Lublinie kosztowała blisko 142 mln zł ponad 50% tych kosztów pokryły wpływy z biletów. W tym kontekście należy podkreślić, że wszelkie działania optymalizujące finansowanie komunikacji publicznej mają na celu równoważenie budżetu miasta czyli dochodów i wydatków na komunikację. Po drugie mają również na celu zachowanie odpowiedniej proporcji pomiędzy ponoszonymi wydatkami bezpośrednio przez miasto, a więc przez wszystkich mieszkańców-podatków, a faktycznych użytkowników usługi transportowej, czyli pasażerów. Stąd niezbędne było poszukiwanie źródeł finansowania komunikacji miejskiej.

Nasza propozycja pozyskania dodatkowych środków zakładała dwukierunkowe źródło. Z jednej strony poprzez rekonstrukcję obowiązującej taryfy biletowej, a z drugiej poprzez wkład finansowy z budżetu miasta. Przy czym warto podkreślić celowość zwiększenia efektywności finansowej taryfy - wzrost podaży mierzonej wozokilometrami i jakości podróży, a tym samym umożliwienie realizacji wniosków zgłaszanych przez pasażerów i Rady Dzielnic. Wzrost liczby wozokilometrów, ma przełożenie na wzrost częstotliwości kursowania pojazdów oraz możliwość uruchamiania nowych tras linii komunikacyjnych, szczególnie w rejonach nowopowstałych osiedli mieszkaniowych nieobjętych lub słabo objętych dotychczas komunikacją miejską. Pierwsze zmiany w układzie połączeń weszły w życie na jesieni ubiegłego roku, a kolejne zmiany wprowadzono od lutego i marca br. Następny pakiet zmian na plus planowany jest do wdrożenia w III/IV kwartale br. System lubelskiej komunikacji potrzebował zatem dodatkowego finansowania przeznaczonego na wzrost podaży i standardów komunikacyjnych, aby spełnić wnioski i oczekiwania mieszkańców dotyczące zwiększenia podaży w zakresie usług komunikacyjnych.

„Od zaplecza”

Justyna Gózdź

SYSTEM ZAPOWIEDZI GŁOSOWYCH

Szybki rozwój technologiczny i popularyzacja nowinek technicznych wywołują swego rodzaju „presję” stosowania nowoczesnych rozwiązań we wszystkich dziedzinach obecnego życia. Nowoczesność danej dziedziny stanowi o jej atrakcyjności. Z tego względu, im bardziej nowoczesny i ekologiczny transport, tym większe zainteresowanie komunikacją. W aspekcie wykorzystania rozwiązań stosowanych w komunikacji miejskiej szczególne zainteresowanie budzi system informacji pasażerskiej oraz jego elementy składowe, wśród których wyróżnić można system zapowiedzi przystankowych.

System zapowiedzi przystankowych graficznych i głosowych jest stałym elementem obecnej

komunikacji miejskiej i funkcjonuje w ramach Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej. Pierwsze zapowiedzi głosowe w lubelskiej komunikacji miejskiej pojawiły się w dwóch trolejbusach Solaris Trollino w grudniu 2007 r., ale kilka lat wcześniej przeprowadzono testy rozwiązania w pojeździe Jelcz M125M 2246. Od wakacji 2008 r. system zapowiedzi głosowych, z nowymi nazwami przystanków, rozpoczął działanie we wprowadzonych do eksploatacji 20 nowych pojazdach Solaris Urbino 12. Obecny, żeński głos zapowiada przystanki od października 2012 r. a jego „właścicielką” jest lektorka z lubelskiego radia.

– *Poprzez skorzystanie z profesjonalnej usługi studia nagrań chcieliśmy wyjść naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, szczególnie tym niepełnosprawnym, w stosunku do jakości cytowanych zapowiedzi głosowych* – podkreśla Grzegorz Malec Dyrektor Zarządu Transportu

„Od zaplecza”

Miejskiego w Lublinie. – *Takie rozwiązanie gwarantuje odpowiednie parametry pliku dźwiękowego* – dodaje Grzegorz Malec.

Dlaczego system zapowiedzi głosowej jest ważny?

System akustyczny zapowiedzi głosowych, który jest połączony z instalacją głośników wewnątrz pojazdów emituje przekaz dźwiękowy w postaci wyczytania nazwy przystanku bieżącego (na którym aktualnie zatrzymuje się pojazd) oraz następnego na trasie danej linii. W związku z tym każdy pasażer, bez trudu odnajduje się w mieście i dokładnie wie, w którym miejscu trasy aktualnie się znajduje. Takie rozwiązanie przydatne jest dla turystów, osób przyjezdnych, osób słabo znających topografię miasta, a także niepełnosprawnych.

Ze środków lubelskiej komunikacji miejskiej korzysta dziennie średnio kilkaset tysięcy pasażerów, wśród których znajdują się także osoby niepełnosprawne. Podana w odpowiednim momencie informacja o nazwie następnego przystanku jest bardzo pomocna dla osób niewidomych, słabowidzących, ale także tych z dysfunkcjami układu ruchowego, m.in. poruszających się na wózku inwalidzkim. System głosowych zapowiedzi przystankowych ułatwia takim osobom samodzielne korzystanie z przejazdów autobusami i trolejbusami, umożliwia identyfikację miejsca, w którym aktualnie znajduje się pojazd oraz wskazuje moment, w którym powinni oni przemieścić się w kierunku drzwi wyjściowych i opuścić pojazd.

Jak to działa?

Nagrany przez lektora plik MP3, po odpowiednim przygotowaniu przez pracowników ZTM w Lublinie, trafia na serwer centralny, z którego pojazdy komunikacji miejskiej pobierają go poprzez zamontowane w pojeździe łącze Wi-Fi. Następnie plik wgrywany jest do pamięci autokomputera, który automatycznie przypisuje go do systemu zapowiedzi głosowych. Sterowanie odczytywaniem wgranych komunikatów głosowych połączone jest z systemem identyfikacji położenia, zainstalowanym w pojeździe. Mówimy tu o dwóch systemach: R&G i Pixel. System pierwszy, oparty na GPS i współrzędnych, warunkuje odczytanie zapowiedzi od odległości danego autobusu czy trolejbusu od przystanku. System Pixel oparty jest na przebiegu pojazdu. Komunikat pojawia się w momencie przejazdu określonej odległości od przystanku początkowego, liczonej w metrach.

Kierowca nie ma wpływu na głośność zapowiedzi

Zapowiedzi głosowe w pojazdach mają pewne parametry wspólne, wśród których wyróżnić możemy natężenie głośności dźwięku.

– *Kierowca pojazdu nie ma wpływu na głośność zapowiedzi, komunikat ustawiany jest automatycznie przez serwis, a w przypadku wystąpienia jakichkolwiek zakłóceń poddawany jest weryfikacji pod kątem technicznym* – tłumaczy Radosław Obszyński, starszy informatyk z Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.

– *Obecnie rzadko zdarzają się nam uwagi na temat systemu zapowiedzi głosowych przystanków, a jeśli się pojawiają, to dotyczą zazwyczaj zbyt cichej głośności emitowanych komunikatów* – dodaje Radosław Obszyński.

Monika Fisz

PRZYSTANKI „NA ŻĄDANIE”

Przystanek „na żądanie” to przystanek, na którym zatrzymanie pojazdu nie jest obowiązkowe i następuje po zasygnalizowaniu przez pasażera zamiaru wejścia lub wyjścia z pojazdu.

Jak to się zaczęło?

W latach 90. w Lublinie funkcjonowało zaledwie kilka takich przystanków, zlokalizowanych

m.in. przy ul. Krochmalnej (przy Kawiej), ul. Rataja (przy Stacji Rozrządowej Lublin Tatary) i na ul. Sławinkowskiej (przy ul. Dzbenin). Brak udostępnionych pasażerom przepisów na temat korzystania z tych przystanków powodował, że funkcjonowały one jedynie umownie i kierowca mógł się na nich nie zatrzymać, gdy widział, że nikt nie szykuje się do wysiadania lub nie znajduje się na przystanku.

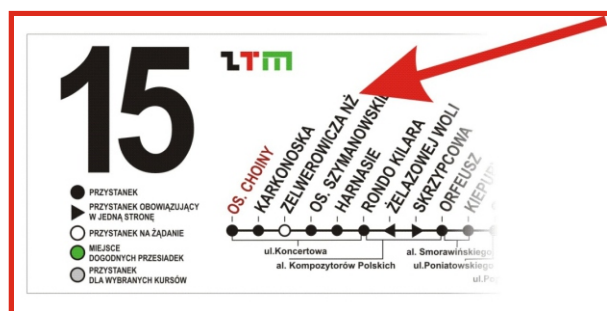
„Od zaplecza”

Rozwój miasta i zabudowywanie nowych terenów powoduje również, że niektóre przystanki zlokalizowane dotychczas z daleka od zabudowań, zyskują na popularności i tracą status „na żądanie”.

Oznakowanie przystanków

Pasażerowie informowani są o statusie przystanków:

1. W pojazdach: na tablicach z listą przystanków (tzw. koralikowych) umieszczonych w każdym autobusie i trolejbusie, poprzez dopiski przy nazwach przystanków (NŻ), a także przy zapowiedzi głosowej przystanków.



2. Na przystanku: na naklejce z nazwą przystanku (dopisek NŻ), na papierowym rozkładzie jazdy w gablocie, a także w dodatkowym komunikacie z instrukcją korzystania z przystanków „na żądanie”.



3. Na stronie internetowej w wyszukiwarce rozkładów oraz poprzez instrukcję korzystania z przystanków „na żądanie”.

Rozkład jazdy - przystanki

trasa linii 15 Szukaj innej: linia Oglądaj rozkłady obowiązujące od 2016-03-01

Kierunek Żeglarska

Ulica	Przystanek	Nr przystanku
KONCERTOWA	Os. Choiny 02	1162
KONCERTOWA	Karkonoska 02	1152
KONCERTOWA	Zelwerowicza NŻ 02	1182
KONCERTOWA	Os. Szymanowskiego 02	1142
KONCERTOWA	Harnasie 02	1132
AL. KOMPOZYTORÓW POLSKICH	Rondo Kilara 04	1354
AL. KOMPOZYTORÓW POLSKICH	Skrzypcowa 02	1332
AL. SMORAWIŃSKIEGO	Orfeusz 04	1324
AL. SMORAWIŃSKIEGO	Kieputy 02	1412
POPIELUSZKI	Galeria Labirynt 02	1222
AL. RACŁAWICKIE	KUL 02	5902
LIPOWA	Ogród Saski 01	1001
LIPOWA	Lipowa - cmentarz 01	1071
NARUTOWICZA	Muzyczna 01	5101
NADBYSTRZYCKA	Politechnika 01	5111

Ponadto, w początkowej fazie funkcjonowania, zasady korzystania z przystanków „na żądanie” zostały wyjaśnione na plakatach umieszczonych w autobusach i trolejbusach.

Korzyści z wprowadzenia przystanków „na żądanie”

Do głównych korzyści związanych z funkcjonowaniem przystanków należy zaliczyć zwiększenie prędkości komunikacyjnej poprzez wyeliminowanie zatrzymań bez wymiany pasażerów na mało uczęszczanych przystankach. Jednocześnie spowodowało to możliwość skrócenia rozkładowego czasu przejazdu na wybranych odcinkach. Korzyścią dla pasażerów jest także możliwość niezatrzymania się na przystanku w przypadku wystąpienia opóźnień na trasie przejazdu. Korzyścią dla przewoźników jest natomiast oszczędność paliwa, biorąc pod uwagę fakt, że największe spalanie występuje podczas ruszania autobusu.

Rafał Tarnawski

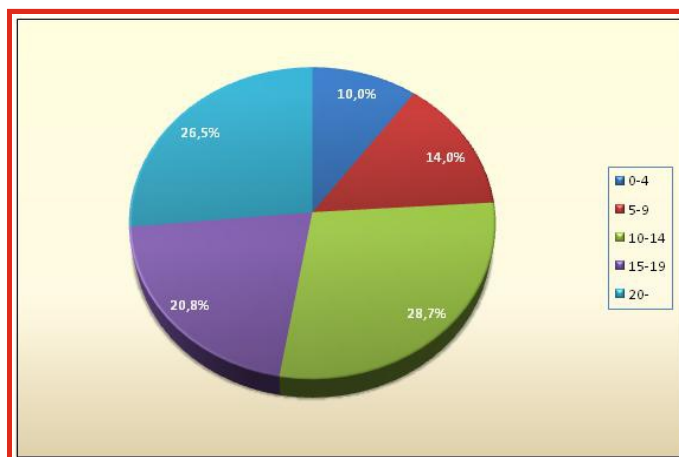
JEŹDZIMY CORAZ NOWOCZEŚNIEJ

W przeddzień powołania Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie tylko połowa pojazdów (w tym co jedenasty trolejbus) była przystosowana do przewozu osób niepełnosprawnych. Ponadto eksploatowany tabor nie posiadał klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej ani automatów biletowych.

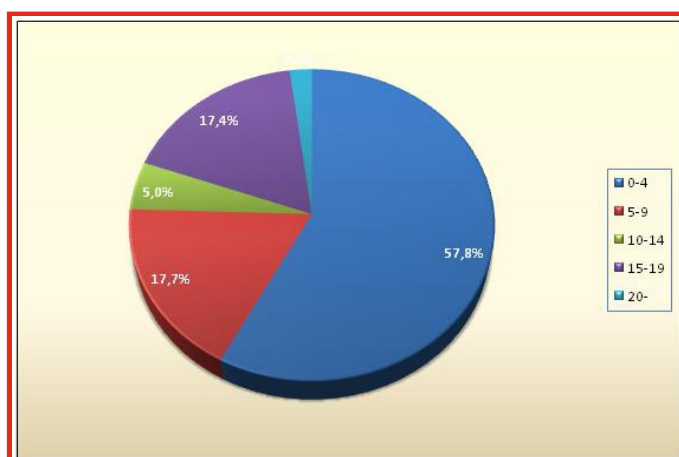
Początkowo autobusy wielkopojemne stanowiły niespełna 20% ilostanu taboru i ich udział nieznacznie zmalał po kasacji części Neoplanów N4020 i wszystkich wysłużonych Ikarusów 280.26. Dzięki zakupom taboru dokonywanym przez MPK Lublin (32 autobusy i 30 trolejbusów), przewoźników wybieranych w ramach przetargów (18 autobusów w 2015 r.) oraz Gminę Lublin w ramach projektu unijnego „Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie” (100 autobusów i 70 trolejbusów) udało się zmniejszyć udział autobusów i trolejbusów 10-letnich i starszych z ponad 75% do niespełna 25%. Wszystkie Ikarusy 280.26 i Jelcze pr110E/T oraz zdecydowana większość Jelczy M11 została zastąpiona nowszymi, niskopodłogowymi pojazdami wyposażonymi w przyklęk lub (i) rampę dla niepełnosprawnych. Jednocześnie od 2011 r. systematycznie zwiększa się liczba pojazdów z zamontowanym automatem biletowym i posiadających klimatyzację przestrzeni pasażerskiej, a od 2014 r. rośnie udział taboru przegubowego.

Michał Krawczyk

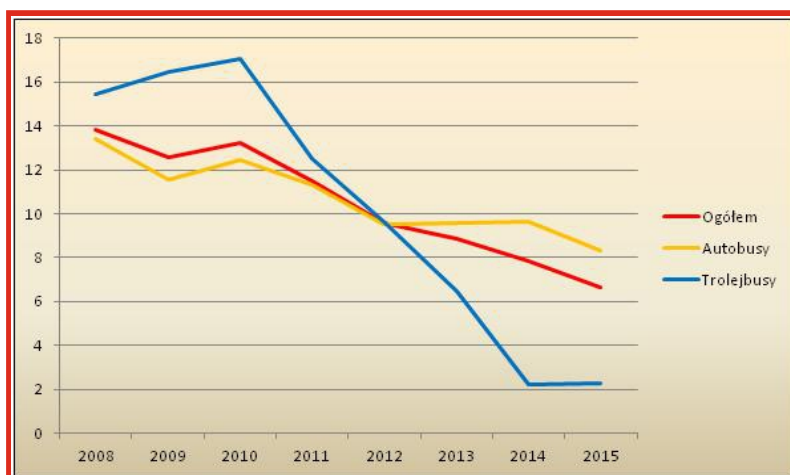
Udział procentowy taboru w poszczególnych przedziałach wiekowych w dniu 31.12.2008 r.



Udział procentowy taboru w poszczególnych przedziałach wiekowych w dniu 31.12.2015 r.

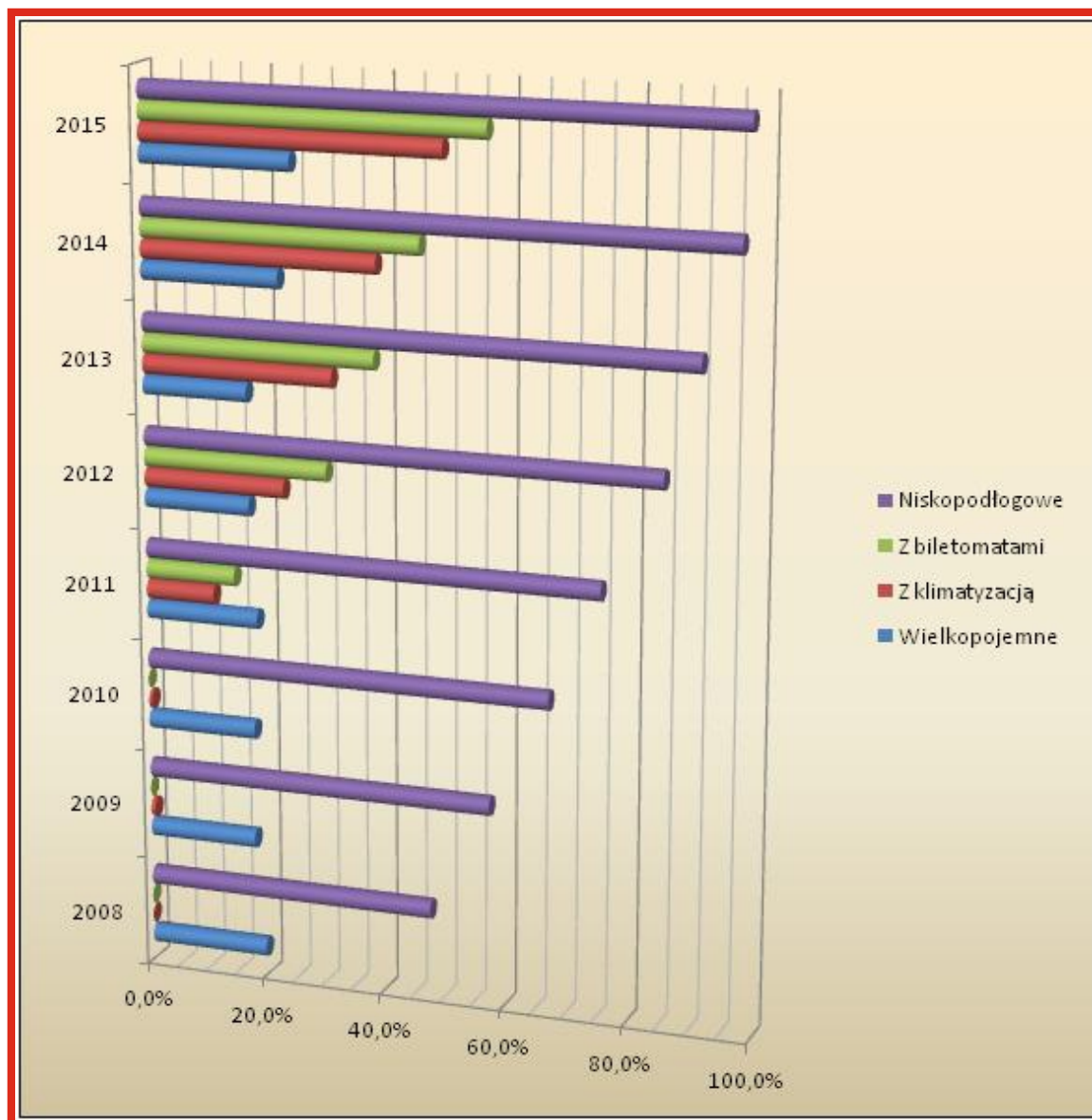


Średni wiek pojazdów komunikacji miejskiej w latach 2008–2015



BUSmania

Udział taboru wielkopojemnego, niskopodłogowego, posiadającego klimatyzację i wyposażonego biletomaty w latach 2008–2015



„OKIEM PASAŻERA”





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

