



Komunikacyjny ranking miast. Odcinek 3: Pilzno

2017-03-30

Jak krakowska komunikacja zbiorowa wypada na tle innych miast? - często pasażerowie zadają nam to pytanie. Postanowiliśmy sprawdzić i opisać zalety i wady systemów komunikacji miejskiej w polskich i europejskich miastach. Porównamy je z rozwiązaniami znanymi z Krakowa. W trzecim odcinku serii prezentujemy pierwsze zagraniczne miasto, czeskie Pilzno. Wybrał się tam pracownik Zespołu Organizacji Transportu ZIKiT, Emil Markowiak.

Pilzno (Plzeň), położone w zachodnich Czechach, jest czwartym co do wielkości miastem kraju. Szerzej znane jest głównie z produkcji piwa i zakładów Škody. Liczy sobie około **170 tys. mieszkańców**, a więc około jednej piątej ludność Krakowa. Co jednak typowe dla miast dawnej Czechosłowacji, współistnieją tu ze sobą trzy rodzaje środków transportu: **tramwaje, trolejbusy i autobusy**.

Czym i dokąd?

W Pilźnie kursują 3 linie tramwajowe, 9 linii trolejbusowych oraz 27 linii autobusowych. Do tego funkcjonuje jeszcze 10 linii nocnych, w tym jedna trolejbusowa, a pozostałe są obsługiwane autobusami. Na wyróżnienie ze względu na częstotliwość kursowania zasługują wszystkie linie tramwajowe (1, 2, 4), sześć linii trolejbusowych (10, 11, 12, 13, 15, 16) oraz trzy linie autobusowe (30, 33 i 41). Oznacza to, że kursują przynajmniej trzy razy na godzinę, zarówno w godzinach szczytu, jak i poza szczytem. Wiele z nich kursuje jednak o wiele częściej.

Rekordzistką jest linia nr 4 (Bory – Košutka), **kursująca aż co 3 minuty!** Pozostałe linie tramwajowe pojawiają się w szczycie na przystankach co 5 minut. Co jednak ważne nawet w dni wolne częstotliwość kursowania tramwajów nie spada poniżej 7,5 minuty. Układ linii jest tak zbudowany, że na większości odcinków pasażerowie mają do dyspozycji tylko jedną linię.

Każda z trzech linii łączy przeciwległe części miasta, obsługując w sumie trasy do sześciu różnych pętli. Głównym węzłem przesiadkowym jest przystanek Sady Pětatřicátníků, którego nazwa nawiązuje do dawnych koszar 35. pułku.

Układ linii jest **bardzo prosty do zapamiętania** i mimo koniecznych czasem przesiadek bardzo łatwo z niego korzystać. Zapewnia to bardzo wysoka częstotliwość kursowania. W dodatku przy weekendowej częstotliwości 7,5 minuty rozkłady jazdy są ułożone tak, że tramwaje linii 1 i 4 jadące w obu kierunkach spotykają się co 7,5 minuty na głównym przystanku, **umożliwiając przesiadki**, z czego sam miałem możliwość skorzystać. W godzinach późnowieczornych (około 23) na głównym węźle spotykają się jednocześnie trzy linie.

Tego typu układ linii jest uwarunkowany historycznie i mimo starań, jak to czyniono w Krakowie, ciężko odejść od systemu wielu linii łączących dany punkt bezpośrednio z wieloma częściami miasta, ponieważ pasażerowie się do niego przyzwyczajają, tracąc jednak możliwość dokonywania sprawnych przesiadek w



dowolnych kierunkach.

Linie trolejbusowe są uzupełnieniem podstawowego szkieletu linii tramwajowych. Obsługują większość dzielnic, do których nie dotarły tory tramwajowe. Główna linia 16 kursuje w godzinach szczytu co 6 minut na trasie Doubravka – Sídliště Bory.

Linie autobusowe pełnią funkcję uzupełniającą. Linia 41, która prowadzi do osiedla Vinice, kursuje najczęściej, bo aż co 5 minut. Przejazd podstawowego wariantu trasy trwa jednak tylko 16 minut.

Warto na chwilę zatrzymać się przy linii 30, która łączy południowo-zachodnią część Pilzna **po obwodzie przez południe i wschód miasta do dzielnic północnych**, przemierzając często dość peryferyjne rejony (oznaczona na schemacie grubą fioletową linią). Jednak wysoka częstotliwość (od 7,5 minuty w szczycie do 15 minut w dni wolne) i spore zainteresowanie pasażerów, również tych jadących na krótkich odcinkach, dobitnie uzasadnia sens tworzenia linii obwodowych. **Pasażerowie potrzebują bowiem połączeń między wszystkimi rejonami miasta**, a przez śródmieście zazwyczaj nie jest najbliżej.

Podobne rozwiązania od wielu lat stosuje się w Krakowie, gdzie najdłuższą historię mają **linie obwodowe o numerach 172 (572) i 174**. W ostatnich latach tego typu linii w Krakowie przybyło. W nowej postaci odrodziła się linia 163 łącząca najbliższą możliwą trasą centrum Nowej Huty z Bieżanowem i Nowym Prokocimem. Szczególnie popularna jest linia 178 z Ruczaju do Nowej Huty (Mistrzejowic), gdzie od czasu jej powstania stopniowo **zwiększono częstotliwość kursowania i pojemność pojazdów**. Zapewne w przyszłości powstaną kolejne takie linie.

Ile zapłacić i jak zapłacić?

Kupowanie biletów podczas moich podróży dawno nie było tak przyjemne jak w Pilźnie. Otóż w każdym pojeździe, płacąc zbliżeniowo kartą płatniczą, można kupić jeden z czterech podstawowych rodzajów biletów. Nie dokonuje się tego w automacie, a w czytniku kart, który jednocześnie drukuje bilety.

Ciekawostką jest to, że system blokuje na karcie minimalną kwotę (1 korona = 0,16 zł), a rozliczenia transakcji dokonuje łącznie po okresie trzech dni. Pasażerowie mają do wyboru bilet ważny przez 30 minut (16 koron = 2,60 zł), 60 minut (20 koron = 3,20 zł), 3 godziny (34 korony = 5,40 zł) i 24 godziny (60 koron = 9,60 zł).

Na uwagę zasługuje bilet 3-godzinny, dość rzadko spotykany w taryfach biletowych, a przydatny na przykład podczas załatwiania kilku spraw w mieście. W większości krakowskich pojazdów są już zainstalowane automaty, pozwalające kupić wszystkie rodzaje biletów krótkookresowych. W zależności od pojazdu można w nich płacić albo kartą, albo gotówką, ale w najnowszych autobusach i tramwajach dostępne są już obie formy płatności. W Pilźnie pasażerowie z gotówką muszą udać się do



prowadzącego pojazd, który sprzedaje wyłącznie bilety za 20 koron (3,20 zł) nie uprawniające do przesiadek.

Rozwiązania warte uwagi

Podobnie jak w wielu krakowskich pojazdach, w Pilźnie zapowiadane i wyświetlane na ekranach są najbliższe przystanki. Nowym ciekawym rozwiązaniem jest wyświetlanie przed dojazdem do węzłowych przystanków informacji o najbliższych odjazdach innych linii z danego przystanku.

W wielu rejonach Pilzna, jak na pokazanym obok przystanku Francouzská Pošta, jezdnia na wysokości przystanku jest przedzielona podłużną wyspą. Nie dość, że nie ma tu zatok przystankowych, to dzięki wysepce samochody nie mają możliwości wyprzedzenia autobusu, co znacząco zwiększa bezpieczeństwo pasażerów, głównie tych wysiadających z autobusu i chcących przejść na drugą stronę jezdni.

Kolejne dobre rozwiązanie można zaobserwować na ulicy Slovanské, gdzie tor tramwajowy dla każdego kierunku jest dosunięty do krawężnika. W ten sposób pasy dla komunikacji miejskiej znajdują się przy chodnikach, a ruch samochodowy odbywa się wewnątrz. Pasażerowie uzyskują w ten sposób bezpieczny dostęp do tramwajów na przystankach bez konieczności wchodzenia na jezdnię.

Schemat pochodzi ze strony przewoźnika (pmdp.cz).

Tekst i zdjęcia: Emil Markowiak

Podsumowanie

Uzasadnienie ocen:

1. W Pilźnie na jedną linię o wysokiej częstotliwości przypada 14 tysięcy mieszkańców. **4 punkty.**
2. Bilet 28-dniowy (można kupić bilet na dowolną ilość dni) kosztuje 448 koron czeskich, czyli 70,20 zł. Przy uwzględnieniu 20% wyższej zamożności (porównanie PKB (PSN) na osobę), próg w rankingu w wysokości 65 zł jest podniesiony do 78 zł. **5 punktów.**
3. Bilet 30-minutowy kosztuje 16 koron czeskich, czyli 2,51 zł (dla większej precyzji w tej części tekstu użyty jest dokładniejszy przelicznik). Przy uwzględnieniu 20% wyższej zamożności (porównanie PKB (PSN) na osobę, próg w rankingu jest podniesiony do 2,40 zł. **0 punktów.**



4. Bilet 30-minutowy kosztuje 16 koron czeskich, czyli 2,51 zł. Przy uwzględnieniu 20% wyższej zamożności, próg w rankingu jest podniesiony do 3,60 zł. **1 punkt.**
5. Bilet 60-minutowy kosztuje 20 koron czeskich, czyli 3,13 zł. Przy uwzględnieniu 20% wyższej zamożności, próg w rankingu jest podniesiony do 6 zł. **1 punkt.**
6. Bilet 24-godzinny kosztuje 60 koron czeskich, czyli 9,40 zł. Przy uwzględnieniu 20% wyższej zamożności, próg w rankingu jest podniesiony do 6 zł. **1 punkt.**
7. Nie ma biletu na 1 linię, jednak przy uwzględnieniu 20% wyższej zamożności, próg w rankingu jest podniesiony do 72 zł, a bilet na całe miasto kosztuje 70,20 zł. **1 punkt.**
8. We wszystkich pojazdach można płacić za bilety kartą płatniczą. **1 punkt.**
9. We wszystkich pojazdach można płacić za bilety kartą płatniczą w cenach regularnych. **1 punkt.**
10. Pasażerowie mogą kupować bilety jednorazowe korzystając z karty miejskiej. **1 punkt.**

Jak powstał ranking?

Poniżej prezentujemy zasady przyznawania punktów w każdej z 10 kategorii.

1. Liczba mieszkańców przypadająca na jedną linię kursującą z częstotliwością przynajmniej 3 kursów na godzinę w godzinach szczytu jak i poza szczytem:

0 punktów - brak takich linii

1 punkt - powyżej 25 tys.

2 punkty - od 21 do 25 tys.

3 punkty - od 16 do 20 tys.

4 punkty - od 11 do 15 tys.

5 punktów - do 10 tys.

2. Cena biletu na 28 dni, pozwalającego podróżować po całym obszarze miasta (niekoniecznie wszystkimi liniami), dowolnej osobie (niekoniecznie mieszkańcowi), drugi raz kupującej bilet (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę):

0 punktów - brak biletów wieloprzejazdowych;

1 punkt - od 110 zł



3 punkty – 80,00-94,99 zł

4 punkty – 65,00-79,99 zł;

5 punktów – do 64,99 zł

3. Możliwość przejechania 2 przystanków w jednym mieście (do 10 minut), za cenę do 2 zł (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę).

4. Możliwość przejechania 5 przystanków w jednym mieście (do 20 minut), za cenę do 3 zł (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę).

5. Możliwość przejechania 10 przystanków w jednym mieście, z przesiadką po 5 przystankach (20 minut jazdy, 10 minut przesiadki, 20 minut jazdy), za cenę do 5 zł (ewentualnie wyrabiając specjalną kartę).

6. Możliwość nieograniczonego korzystania z komunikacji miejskiej w obrębie miasta, przez 24 godziny, w cenie do 15 zł (bez wyrabiania specjalnej karty).

7. Możliwość korzystania przez 28 dni z jednej linii (na odcinku 5 przystanków), za cenę do 60 zł.

8. Możliwość zapłacenia za przejazd (kupienia biletu) kartą płatniczą w pojeździe.

9. Możliwość zapłacenia za przejazd (kupienia biletu) w pojeździe, w cenie regularnej jednego przejazdu w jednym mieście do 40 minut (jak w punktach sprzedaży biletów/automatach stacjonarnych), za cenę do 4 zł nie posiadając specjalnej karty.

10. Możliwość bezgotówkowego płacenia (kartą miejską lub płatniczą) za przejazd, bez konieczności zachowania papierowego biletu (potwierdzenia zakupu).