



## Komunikacyjny ranking miast. Odcinek 11: Radom

2017-12-01

**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. W jedenastym odcinku Emil Markowiak, koordynator Sekcji ds. Rozwoju Sieci Transportowej ZIKiT, zaprezentuje komunikację miejską w Radomiu.**

**Radom** jest drugim co do wielkości miastem województwa mazowieckiego oraz czternastym miastem w Polsce. Mieszka tu 215 tysięcy osób, co czyni miasto większym na przykład od Kielc, Torunia czy Rzeszowa. Pełni również niektóre funkcje centralne województwa mazowieckiego, mieszcząc m.in. wojewódzką komendę policji. Radom ma również swój uniwersytet (dawną politechnikę). W czasach zaborów Radom był stolicą guberni w składzie Królestwa Polskiego (zabór rosyjski), osiągając w 1910 roku 49 tys. mieszkańców. W II Rzeczypospolitej znalazł się w województwie kieleckim, będąc trzecim co do wielkości miastem województwa po Częstochowie i Sosnowcu, jednocześnie mając więcej mieszkańców niż Kielce. W 1939 roku w Radomiu mieszkało 90 tys. mieszkańców. Mimo że przewaga ludnościowa nad Kielcami utrzymywała się dalej (i utrzymuje się do dzisiaj) po II wojnie światowej Radom ponownie znalazł się w województwie kieleckim. Stolicą województwa był tylko w latach 1975-98, osiągając rekordowe 233 tys. mieszkańców w 1996 roku. Po kolejnym podziale administracyjnym Radom nie stworzył z Kielcami wspólnego województwa (gdzie doszłoby zapewne do podziału kompetencji jak w województwie lubuskim czy kujawsko-pomorskim), a znalazł się pod władaniem Warszawy. Radom w czasach PRL (ale i wcześniej) był dużym ośrodkiem przemysłowym, znanym m.in. z zakładów „Łucznik” produkujących oficjalnie maszyny do szycia, a w rzeczywistości przede wszystkim broń palną. Dziś funkcja przemysłowa jest mocno ograniczona, a miasto niestety bardziej znane jest choćby z nowego nieczynnego lotniska. Broń produkuje się jednak dalej, a w mieście siedzibę ma Polska Grupa Zbrojeniowa.

### Czym i dokąd?

Komunikacja miejska w Radomiu opiera się wyłącznie na autobusach i jest drugim co do wielkości miastem w Polsce po Białymstoku, gdzie występuje taka sytuacja. Plany budowy linii tramwajowych pojawiały się od lat 60-tych, jednak do dziś nic z nich nie wyszło. Obecnie temat tramwaju forsuje Radomskie Towarzystwo Naukowe, ale władze miasta twierdzą, że nie widzą możliwości pozyskania środków zewnętrznych na jego budowę. Warto tu przypomnieć, że w 2015 otwarto budowaną od podstaw sieć tramwajową w mniejszym od Radomia Olsztynie (173 tys. mieszkańców). Planowana linia tramwajowa miałaby połączyć Józefów na północy (gdzie znajduje się szpital) z Prędocinkiem na południu. Linia przebiegałaby przez centrum miasta, dworzec kolejowy oraz największe osiedla Radomia, takie jak Ustronie i Michałów. Dokładny przebieg linii od szpitala na Józefowie prowadziłby w kierunku osiedla Michałów, następnie ulicą Królowej Jadwigi, Mieszka I, Bolesława Chrobrego, Pileckiego, między budynkami do ul. Mickiewicza, następnie ul. Traugutta, przy dworcu kolejowym, aleją Grzeczmarowskiego, ul. Jana Pawła II, Młodzianowską, Armii Ludowej do pętli na Prędocinku. W jej zasięgu znalazłoby się 80 tys. mieszkańców



miasta.

Centrum Radomia to dość rozległy obszar, bez jednego wyraźnego punktu centralnego. Stąd też przebieg linii przez centrum jest mocno zróżnicowany i trudno wskazać główny punkt przesiadkowy. Najważniejsze linie w mieście to linie 7 i 9, które kursują w dni robocze co 10 minut, a w dni wolne co 15 minut. Wysoka częstotliwość w dni robocze utrzymuje się przez większość dnia, od godziny 7 do 18, ale najciekawsze jest, że obie linie kursują również w nocy. Radom nie ma więc linii nocnych, ale ma dwie linie kursujące przez całą dobę. Każda z obu linii łączy po dwa z czterech największych osiedli Radomia – linia 7 Michałów z Południem, a linia 9 Gołębiów z Ustroniem. Co może dziwić, żadna linia nie realizuje w dogodny sposób postulowanego przez zwolenników tramwaju połączenia Michałowa z Ustroniem. Taka linia z pewnością cieszyłaby się bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów, jednak w wyniku historycznego rozwoju sieci połączeń, układ linii wykształcił się inaczej.

W Radomiu jest aż 14 linii kursujących z wysoką częstotliwością, czyli co najmniej trzy razy na godzinę w szczycie i poza szczytem. Są to linie: 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 13, 14, 15, 17 i 23. Większość z nich (poza wymienionymi już wcześniej liniami 7 i 9) kursuje z optymalną częstotliwością co 15 minut w szczycie i co 20 minut poza szczytem. Natomiast w dni wolne większość linii kursuje co 30 minut. Wyjątkiem jest linia 4, która obsługuje największy miejski cmentarz na Firleju. W związku z tym w określonych godzinach w sobotę i niedzielę kursuje co 15 minut, co daje częstotliwość równą w dni wolne głównym liniom 7 i 9. Układ linii komunikacyjnych warto porównać do nieodległych i podobnych wielkościami Kielc (17 tys. mieszkańców mniej). Linii z wysoką częstotliwością jest tam tylko 6, przy czym linii ogółem jest w Kielcach 66, więc główne linie stanowią 9%. W Radomiu przy 26 liniach udział linii o wysokiej częstotliwości stanowi 54%. Nietrudno więc wysnuć wniosek, że podróżowanie po Radomiu jest dużo bardziej sprawne i intuicyjne.

## **Ile zapłacić i jak zapłacić?**

W Radomiu funkcjonuje Radomska Karta Miejska, a wprowadzenie takiego rozwiązania zawsze rewolucjonizuje cennik biletów. Tak było i w Radomiu, gdzie uruchomienie biletu elektronicznego pociągnęło za sobą pojawienie się w cenniku wielu atrakcyjnych propozycji dla pasażerów. Podstawowy bilet papierowy kosztuje 3 zł i uprawnia do jednego przejazdu. Jego bezpośredni elektroniczny odpowiednik kosztuje 2,40 zł, czyli aż 60 groszy taniej. Trzeba przyznać, że jest to znacząca zachęta do przejścia na bilet elektroniczny, bo w niektórych miastach taka korzyść wynosi zaledwie 10 groszy na bilecie. Jeszcze taniej jest, gdy korzystamy z krótkiego przejazdu, do dwóch przystanków. Jeżeli przyłożymy kartę przed wyjściem (co jest konieczne, by określić, ile przystanków przejechaliśmy), zapłacimy za przejazd tylko 2 zł. Wada biletu elektronicznego pojawia się za to w sytuacji, gdy chcemy podróżować z przesiadką. Od początku 2017 roku wprowadzony został papierowy bilet godzinny za 3,80 zł. Ten bilet nie ma swojego elektronicznego odpowiednika, więc podróżując z



kartą za przejazd z jedną przesiadką zapłacimy co najmniej 4 zł, ale raczej będzie to 4,80 zł. Obsługę takiego biletu trudno jest zaprogramować w wersji elektronicznej, ponieważ pasażer sam decyduje, kiedy taki bilet skasować, a system tego sam zrobić nie może. Konieczna byłaby analiza przejazdów z całego dnia albo możliwość wyboru takiej opcji na kasowniku, który jednak takiej możliwości technicznie nie przewiduje ze względu na ograniczoną liczbę przycisków. Pierwszy z trzech przycisków (N) służy do dokasowania biletu normalnego dla drugiej osoby, przycisk U to wybór biletu ulgowego, a przycisk S służy do sprawdzenia stanu karty.

Pewnym utrudnieniem dla pasażerów jest możliwość zakupu w pojazdach wyłącznie biletu specjalnego za 4 zł u kierowcy. W pojazdach nie ma automatów biletowych, natomiast 9 nowoczesnych urządzeń do sprzedaży biletów znajduje się na głównych przystankach. Specyfiką radomskiej komunikacji miejskiej jest sprzedaż karnetów. Jest to długi bilet składający się z kuponu kontrolnego i 10 biletów, które kolejno odrywa się po wykorzystaniu. Jeden przejazd kosztuje wtedy 2,80 zł (cały karnet 28 zł).

W Radomiu, podobnie jak w Krakowie, bilety miesięczne można kupić na jedną, dwie albo wszystkie linie. Kosztują odpowiednio 64, 72 i 80 zł, więc różnica w cenach jest znacznie mniejsza niż w Krakowie. Radomski bilet na wszystkie linie jest droższy od biletu na jedną linię o 25%. W Krakowie jest to aż 93%, co faktycznie skłania dużą liczbę pasażerów do wyboru tańszych, ale mniej elastycznych biletów. Dość dziwne jest w Radomiu rozróżnienie na bilety miesięczne i 30-dniowe. Te pierwsze kupuje się na miesiąc kalendarzowy, a te drugie od dowolnego dnia miesiąca. W przypadku biletów na jedną i dwie linie ich cena się nie różni, a bilet 30-dniowy na wszystkie linie jest o 8 zł droższy. Ofertę biletów okresowych należy uznać za bogatą. Kupić można bilet 15-dniowy (w przypadku biletu na wszystkie linie kosztuje 52% ceny biletu 30-dniowego), 90-dniowy (oszczędność 44 zł, w Krakowie 5,30 zł porównując bilet 3-miesięczny do 1-miesięcznego), 150-dniowy (oszczędność 100 zł, w Krakowie 17,80 zł). Dla pasażerów uprawnionych do ulg przewidziano również bilet szkolny ważny od 1 września do 30 czerwca w cenie 300 zł, czy bilet semestralny w cenie 160 zł. W tej kwestii Kraków ma przewagę nad Radomiem, bo uczniowie krakowskich szkół mogą podróżować komunikacją miejską za darmo. W Radomiu przewidziano za to bezpłatne przejazdy w dniu 1 listopada, by jeszcze bardziej zachęcić do niekorzystania tego dnia z samochodu.

## **Rozwiązania warte uwagi**

Korzystnym dla komunikacji miejskiej rozwiązaniem w zakresie organizacji ruchu są śluzy autobusowe. Jeżeli autobus jest w zatoce, sygnał do jazdy otrzymuje wcześniej, dzięki czemu może na skrzyżowanie wjechać przed samochodami. Sygnał do jazdy dla autobusu może być również przedłużony, gdy autobus właśnie ma wyjechać z zatoki.



Widoczne jest, że Radom stara się wzorować na rozwiązaniach warszawskich. Podobny trend można zauważyć w Lublinie. Nie jest to dziwne, bo Warszawa jest niedaleko i podpatrywaniu dobrych pomysłów należy tylko przyklasnąć. W każdym radomskim autobusie znajdują się zwykłe (nieelektroniczne) tablice boczne, które wbrew pozorom mogą przekazać więcej informacji. Tablice od zewnątrz pokazują skrócony przebieg trasy w postaci kluczowych ulic.

Podwieszane pod sufitem ekrany pokazują najbliższe przystanki na trasie. Jednak wraz z jego nazwą pojawiają się numery innych linii zatrzymujących się na tym przystanku. W znaczący sposób ułatwia to dokonywanie przesiadek między liniami. Z pewnością jest to bardziej przydatne od komunikatu "możliwość przesiadki na inne linie tramwajowe i autobusowe".

Autor tekstu i zdjęć: Emil Markowiak

## Uzasadnienie ocen:

- 0. W Radomiu na jedną linię o wysokiej częstotliwości przypada 15 tysięcy mieszkańców. **4 punkty.**
- 0. Bilet miesięczny na wszystkie linie kosztuje 80 zł. **3 punkty.**
- 0. Płacąc za pomocą Radomskiej Karty Miejskiej i przykładając ją do czytnika również przy wyjściu, przejazd 2 przystanków kosztuje 2 zł. **1 punkt.**
- 0. Płacąc za pomocą Radomskiej Karty Miejskiej, przejazd kosztuje 2,40 zł. **1 punkt.**
- 0. Bilet jednogodzinny na wszystkie linie w formie papierowej kosztuje 3,80 zł. **1 punkt.**
- 0. Bilet 24-godzinny na wszystkie linie w formie papierowej kosztuje 10 zł. **1 punkt.**
- 0. Bilet miesięczny lub 30-dniowy na jedną linię kosztuje 64 zł. **0 punktów.**
- 0. W pojazdach nie ma możliwości płacenia kartą płatniczą. **0 punktów.**
- 0. Kierowcy sprzedają bilety jednorazowe specjalne w cenie 4 zł, droższe od standardowego biletu. **0 punktów.**
- 0. W Radomiu można korzystać z Radomskiej Karty Miejskiej i kasować bilety przy pomocy elektronicznej portmonetki. **1 punkt.**

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 – przykład: Jastrzębie-Zdrój;



1 punkt – od 25 tys. – przykłady: Częstochowa, Sosnowiec, Kielce;

2 punkty – od 21 do 25 tys. – przykłady: Ryga, Gdańsk;

3 punkty – od 16 do 20 tys. – przykłady: Kraków, Wrocław, Lublin;

4 punkty – od 11 do 15 tys. – przykłady: Warszawa, Praga, Łódź;

5 punktów – do 10 tys. – przykłady: Brno, Ostrawa, Uście nad Łabą.

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 – np. Warszawa;

2 punkty – 95,00-109,99 zł;

3 punkty – 80,00-94,99 zł – np. Kraków;

4 punkty – 65,00-79,99 zł;

5 punktów – do 64,99 zł – np. Jaworzno.

Dodatkowe punkty (po 1 punkcie) będą przyznawane za:

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 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) nie posiadając specjalnej karty.



**Magiczny  
Kraków**

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