



Valletta, centrum komunikacyjne

Agata Pomykała

Transport autobusowy na Malcie

JEL: O18. DOI: 10.24136/atest.2019.115.

Data zgłoszenia: 12.02.2019. Data akceptacji: 22.05.2019.

W artykule omówione zostały zagadnienia organizacji transportu autobusowego na Malcie. Przedstawione zostały także informacje dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej oraz komunikacji indywidualnej. Zamieszczono informacje statystyczne oraz techniczne odnoszące się do rozwiązań organizacyjnych i eksploatacyjnych. Scharakteryzowana została flota przewoźnika – Malta Public Transport – oraz zamieszczone zostały informacje dotyczące obsługiwanych tras. Artykuł został zilustrowany mapami oraz fotografiami. Celem artykułu jest zapoznanie czytelnika ze stanem komunikacji publicznej – autobusowej – na Malcie.

Słowa kluczowe: transport publiczny, autobusy, zrównoważony rozwój.

Nowoczesne autobusy to najtańszy i najwygodniejszy środek transportu na wyspie pomimo tego, że często są powolne i zatłoczone. Reformy ostatnich lat poprawiły znacząco jakość usług

transportu autobusowego, który tradycyjnie stanowi podstawowy środek komunikacji publicznej. Centrum komunikacji autobusowej znajduje się w stolicy kraju – w mieście Valletta – w pobliżu Fontanny Trytonów. Flota maltańskiego operatora Malta Public Transport obejmuje pojazdy King Long, Mercedes i Otocar, łącznie w liczbie 402.

Położona na Morzu Śródziemnym Malta stała się Republiką w 1974 r., a do Unii Europejskiej dołączyła w wyniku rozszerzenia w maju 2004 r.; euro zostało wprowadzone jako obowiązująca waluta w 2008 r. [19]. Realny wzrost PKB był jednym z najwyższych w UE w ostatnich latach, osiągając najwyższy poziom w latach 2014–2015 (7,7%). Tempo wzrostu PKB uległo zwolnieniu w 2016 r. i utrzymuje się ono obecnie na stabilnym poziomie 6,9%. Również wzrost zatrudnienia należy do najwyższych w UE, w szczególności w sektorze usług. Stopa bezrobocia spadła do rekordowo niskiego poziomu – poniżej 5%. PKB *per capita* w 2017 r. wyniósł 23 851 euro. Malta jest beneficjentem wsparcia z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (EFSI) w wysokości 828 mln euro do 2020 r. Stanowi to około 1% PKB rocznie w latach 2014–2018 i ok. 28% inwestycji publicznych.

Do końca 2017 r. alokowanych zostało ok. 402 mld euro (49% całości). Ponad 2 900 firm otrzymało wsparcie na nowe inwestycje produkcyjne, co pozwoliło utworzyć prawie 240 miejsc pracy.

Z dużych inwestycji infrastruktury drogowej znaczące środki zostały przekazane na budowę i modernizację dróg (np. węzeł Kappara, należący do sieci TEN-T). W okresie 2014–2020 planowane jest przekazanie 34 mln euro za pośrednictwem różnych instrumentów finansowych, co stanowi ponad trzykrotny wzrost w porównaniu z okresem 2007–2013. Do końca 2017 r. Malta podpisała umowy na kwotę 45 mln euro na projekty w ramach instrumentu „Łącząc Europę” [5]. Jako główne bariery dalszego rozwoju kraju wskazywane są wąskie gardła w zakresie infrastruktury, wynikające po części z wyspiarskiego charakteru kraju, stanowiące istotną barierę dla inwestycji, ponieważ zwiększają koszty transportu i mają negatywny wpływ na wydajność. W 2017 r. władze maltańskie ogłosiły projekt modernizacji sieci drogowej na okres 7 lat, ale chociaż jego wartość wynosi 700 mln euro, to przewiduje się, że ekonomiczne koszty kongestii zmniejszą się o mniej niż 20% [3, 4].

Autobus na Malcie (maltański: *Xarabank* lub *Karozza tal-Linja*), oprócz zapewniania obsługi transportowej, przez wiele lat był szczególną atrakcją turystyczną ze względu na swoje wyjątkowe cechy oraz model funkcjonowania systemu. Jego unikalny charakter wynikał z tradycji lokalnej własności autobusów (właścicielem był kierowca) i historycznej praktyki dostosowywania wyglądu i wyposażenia do własnych upodobań i gustów. Autobusy maltańskie miały wyjątkowy wygląd dzięki praktyce własnych konserwacji, przebudowy i modyfikacji nadwozi w lokalnych warsztatach oraz wysokiego stopnia indywidualizacji dekoracji. Reformy przeprowadzone w początku XXI w. [15] położyły kres regularnemu kursowaniu wielobarwnych autobusów maltańskich [8, 15]. Obecnie usługą transportu zbiorowego świadczona jest przez Malta Public Transport¹ (rys. 2), zaś za regulację systemu transportowego odpowiedzialny jest Urząd Transportowy (Malta Transport Authority,



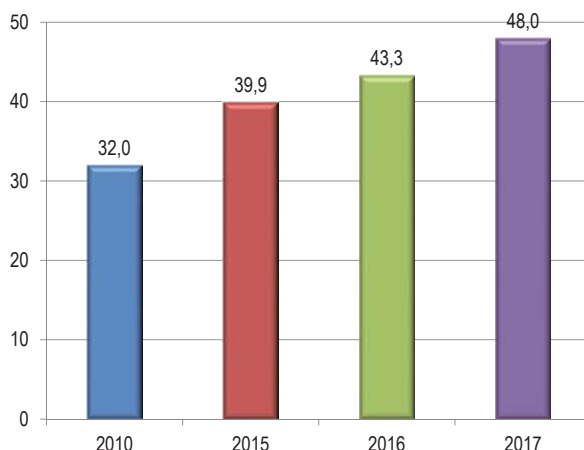
Valetta, centralny punkt komunikacyjny

ADM). Zmiany wprowadzone w ostatnich latach zaowocowały poprawą niezawodności systemu oraz komfortu podróżowania. Przyczyniło się to do wzrostu liczby użytkowników transportu publicznego (rys. 1) [15].

Rozwój transportu autobusowego wpłynął negatywnie na transport szynowy na wyspie. Popularność autobusów, dzięki niższej cenie oraz większej liczbie obsługiwanych wiosek, sprawiła, że system tramwajowy został zlikwidowany już w grudniu 1929 r., a okres funkcjonowania pociągów zakończył się z dniem 31 marca 1931 r. Obecnie, już od wielu lat, transport na Malcie zdominowany jest przez transport indywidualny. Niezależnie od stopniowej poprawy systemu transportu autobusowego stale przybywa pojazdów indywidualnych. W 2015 r. jedynie 17,7% całkowitej liczby pasażerokilometrów należało przypisać autobusom i autokarom; pozostałe 82,3% należało do samochodów prywatnych [13]. Pod względem jakości dróg Malta oceniana jest znacząco poniżej średniej unijnej – pozycja 26, przed Litwą i Rumunią (rys. 3). Mimo to poziom wypadków śmiertelnych jest zbliżony do średniej unijnej – 11. pozycja wśród krajów UE (rys. 4) [3].



Ulica z pierwszeństwem autobusów



Rys. 1. Zmiany w liczbie pasażerów w latach 2010–2017 w milionach pasażerów

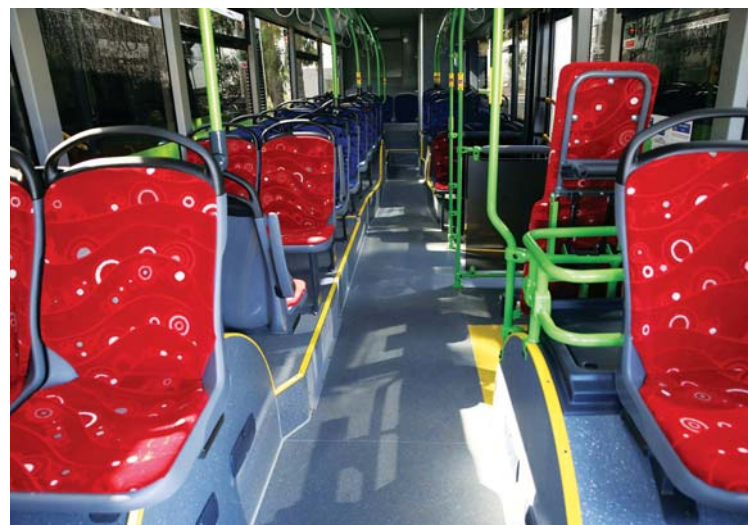
Źródło: Malta Public Transport.



Rys. 2. Logo operatora maltańskiego obowiązujące obecnie (od 8.01.2015 r.) [9]



Kabina kierowcy. Fot. Malta Public Transport



Wnętrze autobusu. Fot. Malta Public Transport

Nowoczesne autobusy to najtańszy i najwygodniejszy środek transportu na wyspie pomimo tego, że często są powolne i zatłoczone. Centrum komunikacji autobusowej znajduje się w Valetcie, w pobliżu Fontanny Trytonów. Autobusy kursują generalnie pomiędzy 5.30 a 23.00, zapewniony jest także nocny serwis chociaż do nielicznych punktów wyspy. Bilety można kupować u kierowcy (ale należy mieć odliczoną kwotę), w automatach biletowych, w kasach biletowych na dworcu w Valetcie, w Bugibbie, w Sliemie oraz na lotnisku. Poza tym bilet można nabyć drogą internetową lub w kioskach u autoryzowanych

sprzedawców [14]. Zakupione u kierowcy bilety są ważne 2 godziny na terenie całego kraju.

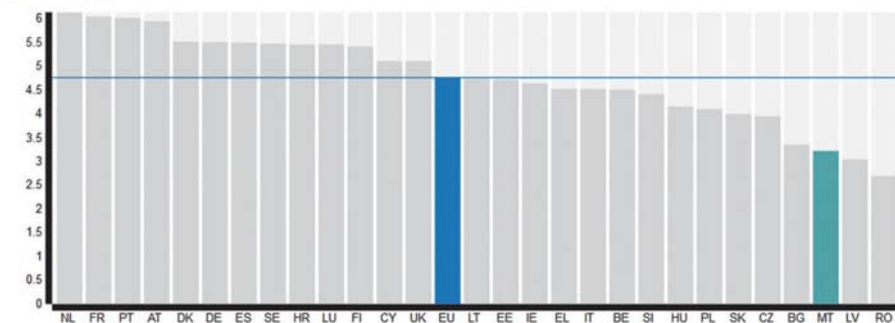
Biorąc pod uwagę wielkość Malty i wielość tras autobusowych (102, z czego 4 nocne), łatwo jest znaleźć się w pobliżu przystanku autobusowego, chociaż nie zawsze zapewnia to sprawny transport ze względu na znaczne zróżnicowanie częstotliwości kursowania na poszczególnych liniach (od 20 do 60 min) [9]. Korzystając z transportu autobusowego, należy pamiętać, że wszystkie przystanki są przystankami na żądanie i wewnątrz autobusu



Automat biletowy w centralnym punkcie komunikacyjnym (Valetta)

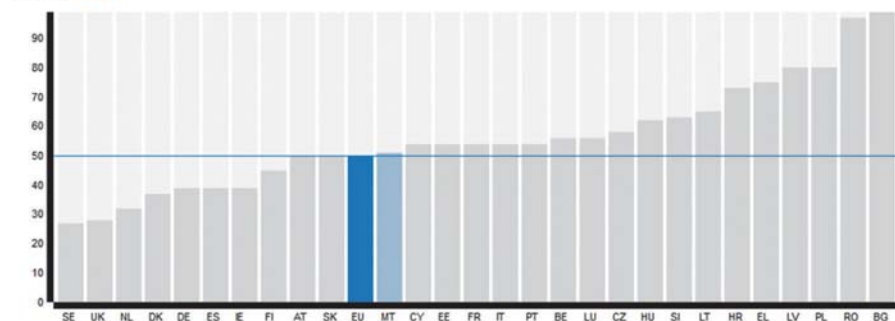
Quality of roads 1

Road
Score 2016-2017: 3.23
EU rank: 26 / 28



Rys. 3. Jakość dróg na Malcie w porównaniu z innymi krajami UE, 2016 r. [3]

Road
Score 2016: 61
EU rank: 11 / 28



Rys. 4. Wskaźnik wypadków śmiertelnych na maltańskich drogach w porównaniu z innymi krajami UE, 2016 r. [3]

należy zasygnalizować kierowcy chęć wysiadania, naciskając przycisk STOP; stojąc na przystanku, trzeba zatrzymać pojazd, unosząc ramię z otwartą dłonią.

Aplikacja Tallinja Smartphone

Ułatwieniem w podróżowaniu po Malcie jest aplikacja wykorzystująca technologię GPS. Na podstawie sygnałów przesyłanych do systemu centralnego przez każdy autobus określana jest jego aktualna lokalizacja. Następnie system porównuje tę lokalizację z miejscem docelowym autobusu i szacuje czas przybycia na każdy z 2 000 przystanków autobusowych Malty i Gozo.

Aplikacja umożliwia lokalizację najbliższego przystanku autobusowego, sprawdzenie, które linie autobusowe obsługują najbliższy przystanek, i poznanie przybliżonego czasu przybycia autobusów w ciągu najbliższych 30 min. Ułatwia planowanie podróży dzięki możliwości wskazania przystanku na mapie i znalezienia informacji o obsługujących je liniach.

Ponadto posiadacze kart Tallinja mogą sprawdzić saldo karty, doładować swoją kartę oraz zobaczyć odbyte podróże autobusowe i historię transakcji [9].

Dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością

Wszystkie autobusy są niskopodłogowe i wyposażone w rampę oraz pozbawione schodów wejście. Obsługę rampy zapewniają kierowcy autobusów. Wewnątrz pojazdów wydzielone są specjalne, oznaczone miejsca na wózki oraz siedzenia z priorytetem dla osób o obniżonej sprawności ruchowej, kobiet w ciąży, osób starszych, osób z małymi dziećmi. Przyciski STOP i czytniki biletów znajdują się na wysokości, która jest łatwo dostępna dla osób na wózkach. Systemy audio i wideo, w które wyposażone są autobusy, informują o destynacji i zbliżającym się przystanku autobusowym.

Zgodnie ze złożonymi na etapie wyboru operatora deklaracjami, latem 2015 r. wprowadzone zostały do użycia spersonalizowane Tallinja Smartcards (rys. 5), mające charakter elektronicznej portmonetki, umożliwiającej każdorazowo dokonanie płatności za

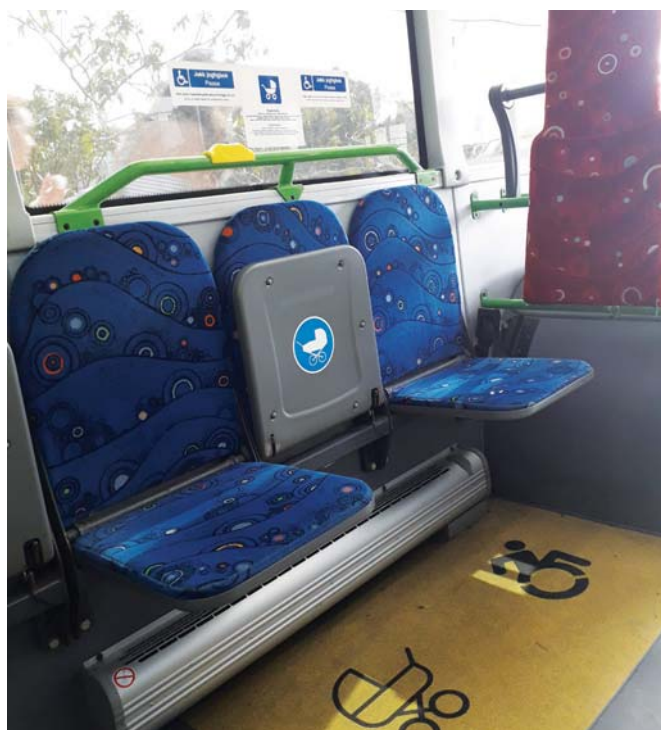


Rys. 5. Spersonalizowane karty uprawniające do przejazdów autobusami MPT [9]

Tab. 1. Rodzaje i cennik kart Tallinja

Rodzaj karty	Uprawniona grupa społeczna	Koszt jednorazowej podróży*
Żółta	Dzieci w wieku 4–10 lat	0,25 euro (dzienny limit – 0,50 euro, tygodniowo nie więcej niż 2 euro)
Czerwona	Studenci, uczniowie (11–16 lat), uczestnicy kursów (17–59 lat, uczęszczający na zajęcia w pełnym wymiarze godzin w co najmniej 3-miesięcznym kursie zorganizowanym przez uznaną instytucję edukacyjną)	0,75 euro (limit miesięczny – 21 euro) 55 euro – uprawnia do przejazdów przez 3 m-ce od pierwszego użycia
Zielona	Dla osób w wieku 17–59 lat	0,75 euro (limit miesięczny – 26 euro)
Fioletowa (GOZO)	Dla stałych mieszkańców wyspy Gozo	0,75 euro (limit miesięczny – 26 euro, dla podróży wyłącznie w obrębie Gozo – 10 euro)
Niebieska	Dla rezydentów w wieku od 60 lat oraz dla osób niepełnosprawnych (CRPD)	0,25 euro (dzienny limit – 0,50 euro, tygodniowy limit – 2 euro)

*z wyłączeniem serwisu nocnego oraz linii specjalnych, np. TD
Źródło: oprac. własne na podst. [9].



Przestrzeń dla osób z ograniczoną mobilnością



Msida, autobusy Malta Public Transport

Tab. 2. Numeracja tras

	Obsługiwane trasy	Uwagi
Numery 1–99	Do/z dworca autobusowego w Valletcie, zgodnie z geograficzną lokalizacją miejscowości, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara	
X1–X3	Połączenia lotniskowe	X1 – z/do Cirkewwa, X2 – z/do Sliemy, X3 – z/do Buġibby
X4	Połączenie Valletty z lotniskiem	Autobus przyspieszony, niezatrzymujący się na wszystkich przystankach
Numery zaczynające się od 100 i 200	Nie obsługują Valletty*	
TD	Dodatkowe trasy uruchamiane w lecie na najbardziej popularnych kierunkach	W bardziej bezpośredni sposób łączą wyznaczone punkty, nie krążąc po osiedlach
Numery poprzedzone N	Autobusy nocne, łączące różne punkty Malty z San Giljan	W zimie kursują jedynie w piątek i sobotę
Numery zaczynające się od 300	Obsługa Gozo	

*z wyjątkiem: 130 i 133 – obsługują lokalne trasy Valletty, 122 – obsługuje trasę Valletta–Mater Dei Hospital
Źródło: oprac. własne na podst. [6, 9].

przejazd poprzez sczytanie jej przy wejściu do autobusu. Brak kredytu na karcie uniemożliwia odbycie przejazdu. Przeznaczone są one dla mieszkańców Malty oraz osób często odwiedzających wyspę. Opłata za jednorazową podróż (2-godz. bilet) wynosi 0,75 euro (autobusami z oznaczeniem TD – 1,50 euro, a z oznaczeniem N – 2,50 euro). Miesięczna opłata nie przekracza 26 euro (po przekroczeniu tej kwoty nie są już naliczane opłaty). Seniorzy, studenci i dzieci mają uprawnienia do zniżek. Wydanie nowej karty obciążone jest opłatą administracyjną 5 euro, zaś minimalna kwota doładowania wynosi 20 euro [9, 17]. W okresie roku od wprowadzenia w użycie tych kart nastąpił wzrost pasażerów o 20% [12]. W ciągu 3 lat 300 tys. osób zarejestrowało się w systemie, z czego ponad 75 tys. posiadaczy kart to osoby w wieku

Tab. 3. Cennik biletów

Rodzaj biletu	Cena	Uwagi	
2-godz. pojedynczy przejazd (single); zakup u kierowcy (tylko odliczona kwota)	2 € (latem 15.06–15.10), 1,5 € (zimą); z wyjątkiem linii: TD – 3 €, N – 3 €	Nie obowiązują zniżki; jedynie dzieci poniżej 4 r. życia podróżują bezpłatnie	Umożliwia podróżowanie kilkoma różnymi autobusami w drodze do celu, ale nie umożliwia podróży powrotnej
Karta na okaziciela 12 x 2-godz. pojedynczych przejazdów	15 € (1,25 €/1 przejazd); TD oraz N – podwójna opłata (2,50 €)	Karta jest ważna przez rok; umożliwia również przejazd w grupie	
Karta 7-dniowa (Explore Card)	21 € (15 € – dzieci w wieku 4–10 lat)	Umożliwia nieograniczoną liczbę przejazdów, również w autobusach nocnych i TD; każde wejście do autobusu wymaga „sczytania”	Zakup w Malta Public Transport kiosk* i innych wyznaczonych punktach (hotele, punkty lotto) lub drogą internetową**
Karta ExplorePlus, 7-dniowa	39 €	Oprócz nieograniczonej liczby przejazdów uprawnia do 2 przejazdów promem Valletty – do Sliemy lub Valetta – do Birgu oraz stanowi całonocny bilet na autobusy CitySightseeing Malta lub alternatywnie rejs do Camino (Captain Morgan Cruises)	

* lokalizacja: dworzec autobusowy Valletta, dworzec autobusowy Buġibba, port lotniczy, przystanki autobusowe (Sliema Ferries, Mater Dei Hospital), Gozo: przystanek końcowy i dworzec autobusowy Victoria

** zakup na stronie MPT, czas dostawy: 2 tygodnie, koszt przesyłki: 2 euro na Malcie, 6 euro poza Malte

Źródło: oprac. własne na podst. [9].

ponad 60 lat. W ciągu 3 miesięcy 2018 r. (kwiecień–czerwiec) ponad 162 tys. indywidualnych posiadaczy kart Tallinja podróżowało za pomocą swojej karty, co oznacza wzrost o 6% w porównaniu z 2017 r. Karty Tallinja oferują posiadaczowi obniżone taryfy podczas podróży autobusem i eliminują potrzebę noszenia drobnych na bilet, ale także skracają czas wsiadania, co wpływa na poprawę punktualności autobusów. Średnio 6 tys. pasażerów (głównie codziennie dojeżdżających do pracy) już w drugim tygodniu miesiąca osiąga limit kwotowy i w pozostałej części tego miesiąca korzysta z bezpłatnych przejazdów [18].

Opłata za przejazd bez ważnego biletu wynosi 50 euro.

Autobusy piętrowe

14 lat trwało wprowadzenie usługi oferowanej przez autobusy 2-pokładowe na Malcie. Na początku lat 90. ub. wieku prywatna firma Garden of Eden sprowadziła kilka prywatnych pojazdów z zamiarem uruchomienia usługi przewozowej. Urząd Transportu odmówił jednak udzielenia licencji na ich eksploatację ze względu na wysokość, jaką mogliby osiągnąć pasażerowie stojący na górnym pokładzie (ponad 4 m). W czerwcu 2007 r. decyzja ta została zmieniona, co pozwoliło na uruchomienie przewozów turystycznych przy użyciu 8 dwupoziomowych pojazdów z otwartym dachem [2]. Obecnie na Malcie funkcjonują dwupokładowe autobusy turystyczne (*tour bus*) 2 przewoźników turystycznych MaltaSightSeeing i CitySightseeing Malta, które obwożą pasażerów

po wszystkich najważniejszych atrakcjach, umożliwiając dowolną liczbę wejść na pokład (*Hop-on hop-off*). Kursy na każdej z tras rozpoczynają się co 30 min, od godz. 9.00; ostatnie są o godz. 15.00 (z wyjątkiem niedzieli – ostatni kurs o godz. 14.00). W autobusach dostępny jest wielojęzyczny audioprzewodnik (w autobusach MaltaSightSeeing dostępny również w języku polskim). Bilety jednodniowe są w cenie 20 euro dla dorosłych i 12 euro (CitySightseeing Malta) lub 13 euro (MaltaSightSeeing) dla dzieci (5–14 lat); bilety 2-dniowe wynoszą odpowiednio 37 euro i 20 euro [11].

Obsługa międzynarodowego portu lotniczego

Lotnisko w Luqa (malt. *Ajruport Internazzjonali ta' Malta*, IATA: MLA) jest jedynym lotniskiem maltańskim. Jego pasy startowe mają długość (nawierzchnia asfaltowa) 2 377 m i 3 544 m. W 2017 r. odprawionych zostało 6 014 548 pasażerów i 16 177 t *cargo* i przesyłek pocztowych. Tylko w czerwcu 2018 r. odprawionych zostało 663 088 pasażerów, co oznacza wzrost o blisko 14,6% w stosunku do czerwca 2017 r. [7]. W 2017 r. 97,9% turystów przybyło na Maltę, korzystając z tego środka transportu [17]. Sektor turystyczny jest jednym z filarów gospodarki na Malcie; jego udział oszacowano na 6–17% (uwzględniając jedynie efekty bezpośrednie – 5,7%, efekty pośrednie (*indirect*) – 12%, indukowane – 17%). W ostatnich latach rozwija się on bardzo intensywnie: w 2015 r. nastąpił wzrost o ponad 5%, w 2016 r.



Rys. 6. Mapa tras autobusów turystycznych CitySightseeing Malta [10]

Tab. 4. Wykaz linii obsługujących maltański port lotniczy Luqa

Oznaczenie linii	Trasa	Godziny kursowania*	
TD2	Airport–San Ġiljan–Spinola–Balluta–Chalet–Ferries 3–Airport	4.30–23.30	poniedziałek–niedziela
X1	Cirkewwa–Marfa–Mellieha–Xemxija–San Pawl il-Bahar–Qawra–Bahar ic-Caghaq–Pembroke–Mater Dei Hospital–Msida–Marsa–Luqa–Airport	5.08–22.50 5.20–22.50 5.20–22.55	poniedziałek wtorek–piątek sobota–niedziela
X2	San Ġiljan–Sliema–Gżira–Mater Dei Hospital–Msida–Marsa–Paola–Luqa–Sta. Lucija–Airport	6.00–23.00	poniedziałek–niedziela
X3	Bugibba–Qawra–Burmarrad–Mosta–Mtarfa–Rabat–Ta’ Qali–Attard–Balzan–Birkirkara–Sta. Venera–Marsa–Paola–Luqa–Sta. Lucija–Airport	5.30–22.30	poniedziałek–niedziela
X4	Valletta–Floriana–Hamrun–Marsa–Luqa–Airport–Hal Far – Birzebbuga	5.47–22.53 5.44–22.54 5.46–22.54	poniedziałek–piątek sobota niedziela

* w tabeli podano godzinę odjazdu pierwszego i ostatniego autobusu z lotniska

Źródło: oprac. własne na podst. [9].

Tab. 5. Charakterystyka techniczna floty Malta Public Transport

	King Long		Otokar		Mercedes
Liczba pojazdów	49	123	143	61	26
Długość	9 m	12 m	9 m	12 m	12 m
Konfiguracja miejsc	25*/18 + OM	38*/30 + OM	30*/26 + OM	42*/38 + OM	32*/46 + OM
Przednie zawieszenie	KMF0402K	30ZDS08F-00005	BRIST	ZF	ZF
Tylne zawieszenie	24FS57G-00005	24ZS19H-00005-B	SPICER	ZF	ZF
Silnik	Cummins 6 iSBE CM2150	Cummins 6 iSLE CM2150	Cummins ISB6.7CM 2350B103	Cummins	
Moc silnika	CC6692	CC8849	CC6700	CC6700	6370
Koła	265/70 R19.5	275/70 R22.5	265/70 R19.5	265/70 R22.50	265/70 R22.50
Skrzynia biegów	ZF Eco mat 4 6HP 504 C	Dong Fang Dana	ALISON 3000-4000	Voith	ZF Eco mat 4

* w tym miejsce dla kierowcy; m. siedzące/m. stojące; OM – wyznaczona przestrzeń dla osób z ograniczoną mobilnością

Źródło: oprac. własne na podst. informacji przekazanych 08.08.2018 r. przez Dział komunikacji Malta Public Transport.

– o ponad 10%, chociaż w 2016 r. wartość wydatków na turystykę w przeliczeniu na jednego mieszkańca uległa obniżeniu. Turyści zwiększają w sezonie liczbę ludności Malty o 65%. W opracowanej Strategii Inteligentnej Specjalizacji (*Smart Specialisation Strategy*) rozwój produktu turystycznego i potrzeba promowania Malty jako miejsca zrównoważonego rozwoju turystycznego wskazane zostały jako priorytet [3].

Autobusy stanowią najtańszą możliwość przejazdu pomiędzy lotniskiem a miejscowościami na Malcie. Większość z tych tras to Express Routes, co oznacza, że mają ograniczoną liczbę przystanków – oznaczone są one jako „X” z dodanym numerem trasy (tab. 4). Autobus kursuje sprzed terminala Międzynarodowego Portu Lotniczego na Malcie, z przystanku w pobliżu hali odlotów. W hali przylotów znajduje się biuro informacji i sprzedaży biletów oraz kart umożliwiających przejazdy [9].

Podsumowanie

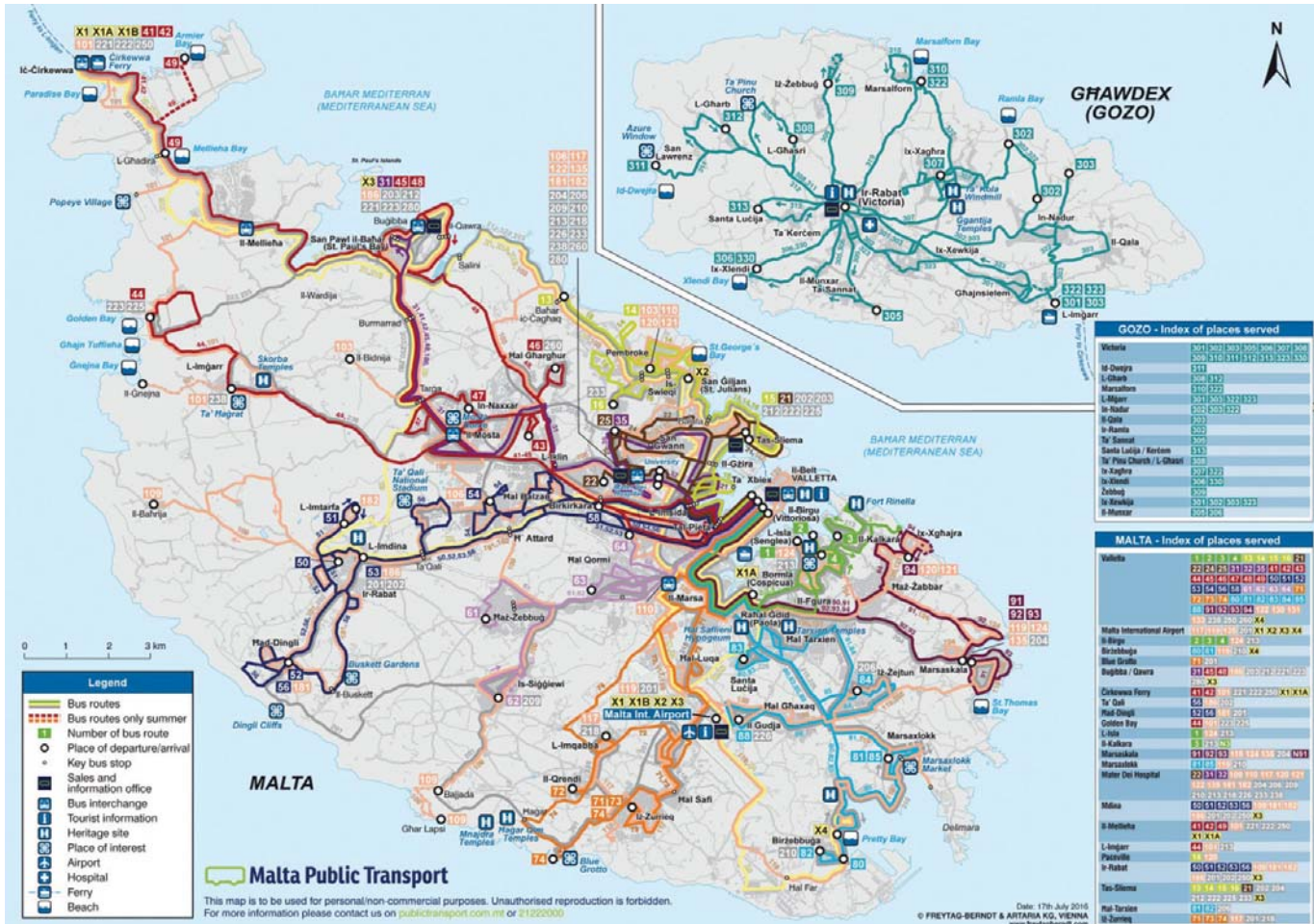
Transport autobusowy jako podstawowy, publiczny środek przemieszczania podróżnych na Malcie pełni ważną rolę w dostępie do codziennych usług dla mieszkańców, ale i także dla turystów licznie odwiedzających ten kraj. Wielość linii i przystanków umożliwia dojazd do nawet najodleglejszych krańców wyspy, chociaż w godzinie szczytu znaczna kongestia utrudnia sprawny przejazd. Dodatkową trudnością jest bardzo mała, w wielu miejscach, szerokość ulic. Inwestycje w poprawę jakości infrastruktury drogowej powinny przynieść w nadchodzących latach poprawę warunków podróżowania po Malcie, chociaż wydaje się, że – z uwagi na dynamiczny wzrost motoryzacji indywidualnej – dla docelowej poprawy sytuacji należy szukać dodatkowych rozwiązań.

Przypisy

¹ Umowa z hiszpańską grupą transportową Autobuses Urbanos de León została podpisana dnia 20 grudnia 2014 r. i w dniu 8 stycznia 2015 r. nowy operator Autobuses de Leon (Alesa) rozpoczął świadczenie usług utrzymując dawniejszą nazwę Malta Public Transport.

Bibliografia:

1. *Bus route map 2016, Malta Public Transport*: <https://www.publictransport.com.mt/en/route-map> (dostęp: 9.07.2018).
2. Busutil C., *Long wait pays off for double*, „Times of Malta”, 26.06.2007: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20070627/local/long-wait-pays-off-for-double-decker-bus-operator.13182> (dostęp: 10.07.2018).
3. *Country Report Malta 2018*, European Commission, Bruxelles 2018: <https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/2018-european-semester-country-report-malta-en.pdf> (dostęp: 08.07.2018).
4. Dyr T., Kozłowska M., *Koszty kongestii w Unii Europejskiej*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2018, nr 1–2.
5. Dyr T., Pomykała A., Raczyński J., *Finansowanie rozwoju sieci TEN-T z instrumentu „Łącząc Europę”*, „Technika Transportu Szynowego” 2015, nr 4.
6. Fox B., *Malta by bus*, „Globe Studios” 2017: <http://www.globe-studios.co.uk/maltabybus/> (dostęp: 8.07.2018).
7. *Malta Airport 2018*, Malta International Airport PLC: <https://www.maltairport.com/corporate/traffic-development/statistics/> (dostęp: 10.07.2018).



Rys. 7. Mapa sieci autobusowej na Malcie, 2016 r. [1]

8. Malta buses: https://en.wikipedia.org/wiki/Buses_in_Malta (dostęp: 7.07.2018).
9. Malta Public Transport: <https://www.publictransport.com.mt/> (dostęp: 8.07.2018).
10. Malta route map, CitySightseeing: https://d3rhqa464i8zgs.cloudfront.net/large/Malta.jpg_P_68_6751df8b-3cec-491c-a046-4860cfa4febe (dostęp: 10.07.2018).
11. MaltaSightSeeing, 2018: <http://www.maltasightseeing.com/bus-tours> (dostęp: 10.07.2018).
12. Micallef K., Bus passengers increase by 20 per cent since introduction of card system, „Times of Malta”, 24.07.2016: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20160724/local/bus-passengers-increase-by-20-per-cent.619740> (dostęp: 10.07.2018).
13. Modal split of passenger transport by land in Malta in 2015: <https://www.statista.com/statistics/449431/malta-modal-split-of-passenger-transport-on-land/> (dostęp: 17.07.2018).
14. Palonek A. (red.), Malta, Wydawnictwo Helion, Gliwice 2017.
15. Pomykała A., Rozwój transportu autobusowego na Malcie, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2019, nr 1-2.
16. Roads on Malta, EC Mobility and Transport: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en (dostęp: 17.07.2018).
17. Tourism in Malta. Facts & Figures 2017, Malta Tourism Authority, Valletta 2017.

18. Urpani D., Malta Public Transport Have Just Registered Their 300,000th Tallinja Card User, Lovin Media Group: <https://lovinmalta.com/lifestyle/travel/malta-public-transport-have-just-registered-their-300-000th-tallinja-card-user> (dostęp: 18.07.2018).
19. Visit Malta: <https://www.visitmalta.com/en> (dostęp: 10.07.2018).

Bus Transport in Malta

The article discusses the issues of bus transport in Malta. There was also presented information on the development of road infrastructure and individual transport. Statistical and technical information relating to organizational and operational solutions has been provided. There are present the fleet of the carrier – Malta Public Transport and the information on the routes served. The article has been illustrated with maps and photographs. The aim of the article is to familiarize the readers with the state of public bus transport in Malta.

Keywords: public transport, buses.

Fot. nieoznaczone – A. Pomykała

Autorka:

mgr inż. **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa, doktorant Uniwersytetu Szczecińskiego