

ANNA ZALEWSKA

mgr inż., słuchaczka studiów
podyplomowych Miejski Transport
Zbiorowy – zarządzanie, organizacja,
nowoczesne technologie i informa-
cyjne wspomaganie, w Politechnice
Krakowskiej, Zarząd Transportu
Miejskiego w Lublinie, e-mail:
annazalewska91@wp.pl

Zmiany na rynku prywatnych przewoźników w miejskim transporcie zbiorowym w Lublinie¹

Streszczenie. Transport zbiorowy w każdym większym mieście obsługiwany jest przez przewoźników komunalnych oraz przewoźników prywatnych. Na lubelskim rynku przewoźnicy prywatni działali od 1990 roku, wykonując przewozy wkomponowane w rozkład jazdy przewoźnika gminnego. Przykład Lublina nie został powtórzony w żadnym polskim mieście. Prywatni przewoźnicy funkcjonują do dziś, lecz w zupełnie innej formie niż na przełomie XX i XXI wieku. Wszystko zostało uporządkowane dzięki powstaniu Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, który ujedynolcił lubelski transport zbiorowy. W artykule przedstawiono krótki zarys prywatnej komunikacji miejskiej od początku wejścia na rynek oraz zmiany, jakie zaszły do tej pory. Przetargi organizowane przez lubelski ZTM ogłaszane są na obsługę konkretnej liczby wozokilometrów ujętych w danej liczbie rozkładów. Przewoźnicy w większości przypadków nie otrzymują do obsługi na wyłączność całej linii, lecz jedną lub kilka brygad (rozkładów), a dana linia obsługiwana jest przez dwóch lub więcej przewoźników (np. linia 10 i 17). Spowodowane jest to m.in. tym, że po rozstrzygnięciu pierwszych przetargów w 2010 roku przewoźnicy prywatni otrzymali do obsługi rozkłady, które wcześniej obsługiwały przez tzw. komunikację prywatną. Ze względu na to, iż jest to wyjątkowo rzadko spotykana sytuacja na rynkach komunikacji miejskiej w Polsce, w niniejszym artykule zostanie szerzej omówiona m.in. formuła przetargów na obsługę linii w Lublinie. Artykuł zawiera opis założeń, na podstawie których rozstrzygane są przetargi, oraz wygląd umowy, jaką zawiera Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie z wyłonioną w przetargu prywatną firmą obsługującą komunikację miejską.

Słowa kluczowe: transport zbiorowy, komunikacja prywatna, prywatni przewoźnicy, informacja pasażerska

Wprowadzenie

Lubelski transport zbiorowy w ciągu ostatnich lat przeszedł wiele zmian [1]. Największe nastąpiły na przełomie 2009 i 2010 roku, gdy powstał Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, który jest organizatorem transportu zbiorowego. Głównym celem transportu zbiorowego jest świadczenie usług przewozowych, poprzez które zostaną spełnione oczekiwania i wymagania pasażera m.in. możliwość dojazdu do celu podróży. Organizator transportu zbiorowego musi dołożyć wszelkich starań, by sprostać wyzwaniom pasażera [3]. Miasto Lublin zmagало się z tym problemem, z uwagi na fakt, że pasażer oczekujący na przystanku na autobus nie wiedział do końca, czy jego kurs zostanie obsługiwany przez przewoźnika prywatnego tzw. złotótkarza, wykonującego przewozy pasażerów za gotówkę uiszczaną kierowcy lub konduktorowi przy wsiadaniu do pojazdu, czy przez przewoźnika komunalnego – MPK Lublin Sp. z o. o. realizującego przewóz na podstawie ważnego biletu, koszt jednorazowego biletu normalnego w strefie miejskiej wynosił około 2 zł. Włączenie

prywatnych przewoźników i ujedynolicenie stawki stało się głównym celem do osiągnięcia w transporcie zbiorowym w Lublinie. Prywatni przewoźnicy działali w Lublinie do 2011 roku, kiedy to ostatni z nich, w wyniku rosnącej konkurencji ze strony przewozów organizowanych przez Miasto Lublin, zrezygnował z prowadzonej działalności na liniach miejskich (linia 31).

Obecnie lubelski rynek transportu zbiorowego obsługiwany jest głównie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Lublinie, które realizuje około 85% przewozów. Dodatkowo na rynku funkcjonują dwie firmy prywatne, które wygrały ogłoszone przetargi. Lublin jest jednym z nietypowych miast, w którym przetarg nie jest ogłaszany na całą linię, lecz na wybrane rozkłady konkretnej linii. ZTM w Lublinie ogłasza przetarg na obsługę konkretnej liczby wozokilometrów, które mają zostać zrealizowane przez prywatnego przewoźnika. W każdym większym mieście, w którym występuje transport zbiorowy, ze względu na coraz większe wymagania pasażerów i chęć stworzenia optymalnej siatki połączeń, organ nadzorujący poprzez ogłaszane przetargi wprowadza na rynek prywatnych przewoźników [4, 5, 6]. Spowodowane jest to ograniczoną liczbą pojazdów będących w taborze przewoźników komunalnych w stosunku do rosnącego zapotrzebowania na komunikację miejską w rozwijających się aglomeracjach. Dzięki takiemu rozwiązaniu przewoźnicy komunalni nie są zmuszani do pozyskiwania kolejnych pojazdów, a przewoźnicy prywatni mają możliwość rozwijania swojej działalności i powiększania floty pojazdów dzięki stabilnej sytuacji zapewnionej długoletnimi kontraktami zawartymi z gminami [7, 8].

Charakterystyka prywatnego transportu zbiorowego

W Lublinie do początku lat 90. XX wieku funkcjonował jeden przewoźnik komunalny MPK Lublin, który świadczył usługi przewozowe dla miasta, a także gmin ościennych. Z chwilą rozpoczęcia transformacji ustrojowej na rynku lubelskim pojawiła się duża liczba prywatnych przewoźników, niekiedy posiadających tylko jeden autobus lub pojazd typu „nysa”. Transport zbiorowy, który wymagał dużych dopłat z budżetu, by utrzymać dotychczasowy poziom funkcjonowania, doświadczył ograniczeń w finansowaniu, pojawił się także problem z taborzem, który do tej pory pochodził z centralnego rozdzielnika. Z powodu problemów finansowych przewoźnik komunalny jeszcze w 1989 roku rozpoczął skracanie i likwidowanie linii. Z końcem czerwca 1990 roku planowano zawiesić 14 linii miejskich i 20 linii podmiejskich obsługujących okoliczne

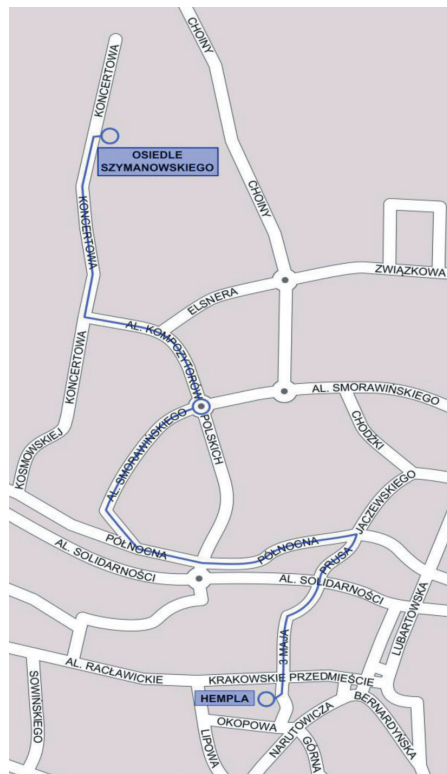
miejsowości. Ograniczanie liczby kursów obsługiwanych przez MPK Lublin oraz lawinowo rosnące ceny biletów stały się szansą dla drobnych przedsiębiorców raczkujących na rynku usług przewozowych. Pierwsze pojazdy stanowiące konkurencję dla miejskich autobusów i trolejbusów pojawiły się w 1990 roku. Pierwsza linia obsługiwana przez prywatnego przewoźnika mikrobusem marki Nysa pokrywała się z trasą linii nr 15 kursującej z ulicy Hempla do osiedla Szymanowskiego (rys. 1).

Koszt przejazdu linią prywatną był sześciokrotnie niższy niż cena biletu MPK. Przewoźnicy prywatni z czasem zaczęli kierować pojazdy na linie dotychczas obsługiwane tylko przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Lublinie. Prywatne autobusy – z takimi samymi numerami – kursowały po tych samych, najbardziej popularnych trasach. Jeździli pomiędzy kursami MPK Lublin, stanowiąc konkurencję dla przewoźnika miejskiego, pojawiali się zazwyczaj kilka minut przed odjazdem autobusów MPK Lublin, co powodowało odpływ pasażerów.

Od 7 listopada 1993 roku rozpoczęto przydzielanie rozkładów jazdy na konkretne linie, cel ten realizowany był na mocy zarządzenia prezydenta miasta, który powołał specjalną Komisję ds. przydziału relacji i rozkładów jazdy prywatnym przewoźnikom. Prywatny przewoźnik, by otrzymać rozkład jazdy, musiał złożyć podanie wraz z kserokopią wpisu do ewidencji działalności gospodarczej, a także zaświadczenie ze stacji diagnostycznej o przystosowaniu pojazdu do komunikacji miejskiej. Pomimo iż prywatni przewoźnicy posiadali rozkłady jazdy, które wywieszane były na przystankach, właściwie ich nie przestrzegali. Wyjeżdżali tylko na linie rentowne w godzinach, gdy występowały największe potoki pasażerów, tj. w dzień powszedni w godzinach od 6:00 do 18:00, nie obsługiwali godzin wczesnopornych, wieczornych oraz sobót i niedziel.

Do roku 2000 niemożliwe było umieszczenie prywatnych przewoźników w stałej informacji pasażerskiej, z uwagi na częste zmiany linii, rozkładu lub rezygnację z usług. W 2002 roku władze miasta postanowiły „wpisać” przewoźników prywatnych do poszczególnych rozkładów linii komunikacyjnych tzn. zostały połączone w częstotliwości z kursami MPK, co w powiązaniu z uregulowaniem liczby przewoźników prywatnych i rozkładów jazdy, które obsługiwali, przyniosło korzyść w postaci wspólnej z MPK informacji przystankowej. Rysunek 2 przedstawia rozkład jazdy, jaki widniał na przystankach do 2002 roku: tabliczka przystankowa komunikacji prywatnej przy danych godzinach były również podane literki oznaczające konkretnego przewoźnika prywatnego wykonującego kurs. Obok rozkładu jazdy z rysunku 2 wisiał również rozkład Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Od 2002 roku w wiatkach przystankowych nie było już podwójnych tabliczek przystankowych, tylko jedna dla danej linii (rys. 3).

Dodatkowo przewoźnicy prywatni zostali zobowiązani do kursowania w pełnym zakresie godzin funkcjonowania komunikacji tj. od godziny 5:00 do 23:00, a także do obsługi linii w soboty, niedziele i dni świąteczne. Prywatni przewoźnicy otrzymali na wyłączność do obsługi 4 linie



Rys. 1. Trasa pierwszej linii obsługiwanej przez prywatnego przewoźnika

26	KIERUNEK: pętla-PADEREWSKIEGO											
	PRZYSTANEK 020: RACŁAWICKIE - KUL											
	TRASA: PĘTLA-WEGLIN - KRAŚNICKA - B.M.CASSINO - ARMII KRAJOWEJ - JANA PAWŁA II - FILARETÓW - SOWIŃSKIEGO - RACŁAWICKIE - KRAK. PRZEDMIEŚCIE - 3-GO MAJA - JACZEWSKIEGO - CHODŹKI - SMORAWIŃSKIEGO - CHOINY - PĘTLA-PADEREWSKIEGO											
	Rozkład jazdy ważny od 01.10.2000											
Powszedni												
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
56	15	12	19	15	12	09	14	18	01	05	08	17
	34	32	37	34	31	28	35	41	23	26	32	36
	53	56	56	53	50	50	57		44	46	57	54
Sobotni												
6	7	8	9	10	12	13	14	15	16	17		
57	30	41	17	32		07	42	05	23	53	11	
				55		31		43				

Rys. 2. Przykładowy rozkład jazdy komunikacji prywatnej w 2000 r.

Linia 026																							
przystanek: 020																							
WEGLIN - PĘTLA - KRAŚNICKA - B.M.CASSINO - ARMII KRAJOWEJ - JANA PAWŁA II - FILARETÓW - SOWIŃSKIEGO - RACŁAWICKIE - KRAK. PRZEDMIEŚCIE - 3-GO MAJA - JACZEWSKIEGO - CHODŹKI - SMORAWIŃSKIEGO - SZELIGÓWSKIEGO - CHOINY - PADEREWSKIEGO - PADEREWSKIEGO - PĘTLA																							
POWSZEDNI NORMALNY																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
37	17	03	07	00p	04	07p	01n	00	08n	02	03	00	03p	03	07	03p	13p						
53	38	18p	18	12	12p	19	14	13p	19	15p	10n	06	19	19	24p	25	41n						
	44p	29	30	24	24	29	25p	21	31p	28	22	21p	24n	36p	42n	42							
	53	37n	43	31p	32	38p	37	32	39	39	33p	35	35	51									
		45		41	43	50	48	45p	51	50p	47	52	49p										
		57p		53n	55			57															
SOBOTA NORMALNY																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
28	12	14	14n	06	16n	03	04n	09	13p	01	08p	11	05p	11	10	13n	12						
	32n	32	37p	31	37p	20	25p	34	35	23	32	46n	29	31n	31	37p	32						
		53p	57	52	42	50	50n		47n	53		51	45p	52	57								
NIEDZIELA I DNI ŚWIĄTECZNE NORMALNY																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
42	18	22	38	18	29	02	12	22	35	10	22	00	18	27	02	12	22						
	47	56		55	41	47	59		50		44	52	44	52	34	44							
WIELKANOC, BOŻE NARODZENIE, NOWY ROK																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
45	37	29	21	26	18	10	00	43	38	35	22	15	14	07	50	41	32						
						54																	
WIGILIA I ŚW. WSTĘP																							
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23				
28	12	14	14	06	16	03	04	09	13p	01	08p	11	05p	11	31								
	32	32	37p	31	37p	20	25p	34	35	23	32	46	29	31									
		53p	57	52	42	50	50		47	53		51											

Rys. 3. Przykładowy rozkład jazdy wspólny dla MPK Lublin oraz prywatnych przewoźników z 2008 r.

komunikacji miejskiej: 21, 22, 47 oraz 56, lecz ze względu na małą rentowność oraz zły stan taboru, przewoźnicy systematycznie rezygnowali z ich obsługi. Ponadto ze względu na niewłaściwą jakość świadczonych usług i liczne protesty studentów linia 56 (tzw. linia studencka, która kursowała pod akademiki na ul. Dobrzańskiego) została odebrana przewoźnikom prywatnym. Był to duży krok radnych, który narzucił pewne zasady i normy funkcjonowania komunikacji – zlikwidowano „wyścigi” pomiędzy przewoźnikami prywatnymi a komunalnym, natomiast pasażer otrzymał jednolitą i spójną informację dotyczącą kursowania danej linii. System taryfowy w Lublinie był wyjątkowy na skalę kraju, ze względu na brak pewności, czy przyjedzie przewoźnik prywatny, któremu należy zapłacić złotówkę, a może na przystanek podjedzie przewoźnik komunalny i należy kupić bilet MPK. Ceny jednorazowych biletów normalnych w strefie miejskiej zostały przedstawione w tabeli 1. Przewoźnicy prywatni celowo opóźniali swoje kursy, by pozyskać kilku dodatkowych pasażerów.

Taki stan utrzymywał się do 2010 roku, kiedy został rozstrzygnięty pierwszy przetarg ogłoszony przez Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, w wyniku którego funkcjonowanie, w ramach lubelskiej komunikacji miejskiej, rozpoczął pierwszy prywatny przewoźnik firma IREX z Sosnowca. W 2003 roku siedmiu prywatnych przewoźników zrzeszyło się w Autobusowe Konsorcjum Lubelskie. Zbiegło się to w czasie z planami utworzenia Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie. W latach 1992–2006 zmieniała się znacząco liczba przewoźników na lubelskim rynku, co przedstawia tabela 2.

Przetargi i umowy z prywatnymi przewoźnikami

W 2009 roku został ogłoszony pierwszy przetarg nieograniczony o udzielenie zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W przetargu szczegółowo określono liczbę wozokilometrów, rodzaj taboru i liczbę danych pojazdów oraz rodzaje linii komunikacyjnych, liczbę rozkładów tych linii z wyszczególnieniem na dzień powszedni, soboty, niedziele oraz dzień powszedni letni, soboty letnie i niedziele letnie, na których będą wykonywane przewozy. Określono to w następujący sposób: „Regularny przewóz osób w gminnych przewozach pasażerskich na liniach komunikacyjnych przebiegających na obszarze Gminy Lublin i gmin sąsiadujących, z którymi Gmina Lublin zawarła stosowne porozumienie w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego”.

Określono także planowaną roczną liczbę wozokilometrów oraz typ taboru, np. „Planowana roczna liczba wozokilometrów – do 1 200 000. Typ taboru – autobusy klasy mega (18 m)”. Dodatkowo dla firm biorących udział w przetargu jest określony warunek, który muszą spełnić, m.in. wykazanie zdolności świadczenia usługi mieszczącej się w zakresie przewozu osób wykonywanego regularnie w ramach publicznego transportu zbiorowego w liczbie minimalnej wynoszącej przykładowo 1 000 000 wozokilometrów. Wyżej wymieniona usługa może być świadczona w ramach pojedynczej usługi lub w postaci kilku usług, których czas trwania określony jest na

Tabela 1

Zestawienie cen jednorazowych biletów normalnych w komunikacji miejskiej		
Rok	Rodzaj biletu	Cena
1992	Jednorazowy bilet normalny	2000 zł (obecne 0,20 zł)
1995	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 10 minut do 20 minut do 60 minut	0,50 zł 0,70 zł 1,00 zł
1996	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 10 minut do 20 minut do 60 minut	0,60 zł 0,80 zł 1,00 zł
1997	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 10 minut do 20 minut do 60 minut	0,80 zł 1,00 zł 1,20 zł
1998	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 10 minut do 20 minut do 60 minut	1,00 zł 1,20 zł 1,40 zł
1999	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 10 minut do 20 minut do 60 minut	1,40 zł 1,60 zł 1,80 zł
2001	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 10 minut do 20 minut do 60 minut	1,70 zł 1,90 zł 2,10 zł
2003	Jednorazowy bilet normalny	2,00 zł
2007	Jednorazowy bilet normalny	1,80 zł
2008	Jednorazowy bilet normalny	2,20 zł
2009	Jednorazowy bilet normalny	2,00 zł
2010	Jednorazowy bilet normalny	2,40 zł
2011	Jednorazowy bilet normalny	2,80 zł
2015	Jednorazowy bilet normalny	3,20 zł
	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 30 minut	2,80 zł
2016	Jednorazowy bilet normalny	4,00 zł
	Jednorazowy czasowy bilet normalny: do 30 minut	3,20 zł

Tabela 2

Zestawienie liczby prywatnych przewoźników oraz liczby rozkładów jazdy, które obsługiwali w latach 1992–2006		
Lata	Liczba przewoźników	Liczba obsługiwanych rozkładów
1992	22	25
1993	44	58
1994	33–39	38–55
1995	33–47	53–58
1996	24–28	45–56
1997	27	56
1998	27	55
1999	27	62–70
2000	29	72–67
2001	29–26	67–64
2002	26	64/47
2003	25	45
2004	24	45
2005	24	45
2006	24	45

okres ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert w wyżej wymienionym przetargu. W przypadku, gdy okres działalności jest krótszy, czas trwania usługi jest równy długości danego okresu działalności. Głównym kryterium, ze względu na który były oceniane przetargi, była cena z uwagi na fakt zmiany ustawodawstwa i wprowadzenia dodatkowego kryterium oprócz ceny, najczęściej brany jest pod uwagę wiek taboru. Każdy przetarg zawiera indywidualne kryteria, przykładowe kryteria z jednego z przetargów, wg których były oceniane oferty, podane są poniżej.

Kryteria, którymi Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie kierował się, dokonując wyboru oferty z jednego z przetargów:

1. ZTM w Lublinie wybiera ofertę spośród tych, które spełniają wymagania zawarte w przetargu poprzez ustalone kryteria, jakimi są cena oraz średni wiek taboru. Przy określeniu łącznej oceny kryteriów stosuje się następujący udział procentowy: cena (90%) oraz średni wiek pojazdów (10%).
2. Skala ocen w przypadku kryteriów określana jest w następujący sposób:
 - a. Cena [X_c] (maksymalnie 100 pkt)
Ocenie podlega cena oferty brutto. Wykonawca, który zaoferuje najniższą cenę, otrzymuje najwyższą liczbę punktów (100 pkt). Pozostałych wykonawców ocenia się w oparciu o następujący wzór:

$$X_c = \frac{\text{cena najniższa} \cdot 100 \text{ pkt.}}{\text{cena danego wykonawcy}}$$

- b. Średni wiek pojazdów [X_{sw}] (maksymalnie 100 pkt.)
Ocenie podlega średni wiek taboru (podany w pełnych latach na podstawie roku produkcji w dowodzie rejestracyjnym). Średni wiek wszystkich pojazdów wchodzących w skład taboru oblicza się przy pomocy następującego wzoru:

$$X_{sw} = \frac{\text{suma wieku każdego z pojazdów}}{\text{liczba pojazdów}}$$

W niniejszym kryterium wykonawca otrzymuje maksymalnie 100 pkt, które to przydzielane są w następujący sposób wg średniego wieku wszystkich pojazdów, które zostały zgłoszone do wykonywania usługi:

- Poniżej 11 lat do 9 lat – 0 pkt.
- Poniżej 9 lat do 7 lat – 30 pkt.
- Poniżej 7 lat do 5 lat – 50 pkt.
- Poniżej 5 lat do 3 lat – 80 pkt.
- Mniejszy niż 3 lata – 100 pkt.

- c. Wyznaczenie całkowitej liczby punktów.
ZTM w Lublinie przyznaje punkty dla danych kryteriów, które są pomnożone przez wagę danego kryterium wg wzoru:

$$X = X_c \cdot 0,90 + X_{sw} \cdot 0,10$$

X_c , X_{sw} – ilość punktów przyznanych dla poszczególnych ofert, za każde kolejne kryterium.

3. Za najkorzystniejszą przyjmuje się ofertę, która uzyskała łącznie najwyższą liczbę punktów. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie udziela zamówienia wykonawcy, który zwycięży w przetargu.

Po rozstrzygnięciu przetargu podpisywana jest umowa, w której ściśle określone są ogólne warunki jej obowiązywania. Na mocy umowy wykonawca świadczy usługi regularnego przewozu osób, które realizowane są w ramach lokalnie funkcjonującego transportu zbiorowego. Wyżej wymienione usługi polegają na realizacji przewozów pasażerów na liniach funkcjonujących w ramach komunikacji miejskiej, przebiegających na obszarze Gminy Lublin oraz gmin z nią sąsiadujących, z którymi podmiot zawiera porozumienia określane mianem usług. Przedmiot umowy stanowią usługi, które wykonawca jest zobowiązany świadczyć za pomocą określonej liczby autobusów posiadających wymagane parametry techniczne oraz oznakowanie. Szczegółowe wytyczne dotyczące warunków techniczno-eksploatacyjnych zawarte są w stosownym załączniku do umowy. W ramach opisywanej umowy zawarty jest także załącznik nr 2 szczegółowo określający parametry linii komunikacyjnych (rys. 5 i 6).

W załączniku znajdują się informacje dotyczące wymaganej klasy taboru, liczby kursów realizowanych w dni powszednie, soboty oraz w dni świąteczne, przy jednoczesnym uwzględnieniu konieczności zmniejszenia wielkości świadczonych usług w okresie letnim. Załącznik nr 2 określa także harmonogram dla wybranego rodzaju taboru w ramach, którego realizowany jest przedmiot umowy ujęty w ramach planu określanego do realizacji w poszczególnych miesiącach. Umowa zawiera informacje dotyczące realizacji usług w liczbie określającej liczbę wozokilometrów w odniesieniu do poszczególnych autobusów, przy czym stosuje się zastrzeżenie zawarte w oddzielnym paragrafie, które z uwagi na potrzebę optymalnego zaspokojenia potrzeb przewozowych, zastrzega sobie prawo do zmiany liczby wozokilometrów w poszczególnych miesiącach określonych w ramach harmonogramu realizacji umowy. Zazwyczaj ZTM w Lublinie zastrzega sobie prawo możliwości pojedynczej wymiany wszystkich rozkładów raz na kwartał. Umowa jest zawarta na ściśle określony okres, który może zawierać się w różnych czasach trwania realizacji, w zależności od rodzaju taboru. W przypadku wystąpienia przesłanek wymagających zmiany terminu rozpoczęcia usługi umowa dopuszcza, aby zamawiający miał możliwość zmiany jej warunków w tym zakresie. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie zawarł umowy z prywatnymi przewoźnikami przedstawione w tabeli 3.

Podsumowanie

Transport zbiorowy w Lublinie ulegał znaczącym zmianom w zakresie realizacji regularnych przewozów osób przez prywatnych przewoźników. Najważniejszy był rok 2002, kiedy prywatni przewoźnicy zostali włączeni do poszczególnych rozkładów jazdy, a jednocześnie w gablotach przystankowych zaczęto umieszczać informacje zawierające

DZ.381-1-4/13 Załącznik nr 2 do umowy- Parametry linii komunikacyjnych

Parametry linii komunikacyjnych - tabor klasy maxi						
nr linii	rodzaj brygady	klasa taboru	planowana	planowana	czas pracy	
			liczba kursów	liczba wzm.	łącznie	z podziałem na zmiany
POWSZEDNI NORMALNY						
2	całodzienna	maxi	11	174	12:43	3:39/9:04
2	całodzienna	maxi	17	268	18:40	9:15/9:25
19	szczytowa	maxi	10	135	08:47	4:19/4:28
20	całodzienna	maxi	18	279	18:18	9:16/9:02
20	całodzienna	maxi	17	263	17:58	9:24/8:34
22	całodzienna	maxi	29	315	16:35	8:35/8:00
32	całodzienna	maxi	22	229	18:12	9:35/8:37
32	całodzienna	maxi	18	187	15:29	6:48/8:41
SOBOTA NORMALNY						
20	całodzienna	maxi	22	279	17:46	9:05/8:41
20	całodzienna	maxi	22	279	17:45	8:19/9:26
NIEDZIELA I DZIEŃ ŚWIĄTECZNY NORMALNY						
20	całodzienna	maxi	22	279	18:33	9:00/9:33
POWSZEDNI LETNI						
19	szczytowa	maxi	10	135	08:27	4:01/4:26
20	całodzienna	maxi	19	298	18:54	9:20/9:34
20	całodzienna	maxi	18	279	18:21	8:42/9:39
22	całodzienna	maxi	29	315	16:35	8:34/8:01
32	całodzienna	maxi	18	187	17:09	8:52/8:17
42	całodzienna	maxi	22	235	17:49	8:43/9:06
42	szczytowa	maxi	7	75	06:27	2:48/3:39
SOBOTA LETNI						
32	całodzienna	maxi	20	229	17:58	8:47/9:11
32	całodzienna	maxi	20	229	18:11	8:50/9:21
NIEDZIELA I DZIEŃ ŚWIĄTECZNY LETNI						
32	całodzienna	maxi	20	229	18:11	8:50/9:21

Rys. 4. Przykładowy załącznik nr 2 do umowy. Parametry linii komunikacyjnych dla taboru klasy maxi

rok	miesiąc	powседневni	sobota	święteczny	łączna ilość dni	liczba wzm.	
2014	maj	21	4	6	31	42 756	
	czerwiec	20	4	6	30	40 906	
	lipiec	23	4	4	31	37 800	
	sierpień	20	5	6	31	34 144	
	wrzesień	22	4	4	30	44 048	
	październik	23	4	4	31	45 898	
	listopad	19	4	7	30	39 336	
	grudzień	21	4	6	31	42 756	
	RAZEM 2014						327 643
	2015	styczeń	20	5	6	31	41 464
luty		20	4	4	28	40 348	
marzec		22	4	5	31	44 327	
kwiecień		21	4	5	30	42 477	
maj		20	5	6	31	41 464	
czerwiec		21	4	5	30	42 477	
lipiec		23	4	4	31	37 800	
sierpień		21	4	6	31	35 210	
wrzesień		22	4	4	30	44 048	
październik		22	5	4	31	44 608	
listopad	20	4	6	30	40 906		
grudzień	22	3	6	31	44 048		
RAZEM 2015						499 175	
2016	styczeń	19	5	7	31	39 893	
	luty	21	4	4	29	42 198	
	marzec	22	4	5	31	44 327	
	kwiecień	21	5	4	30	42 756	
	maj	20	4	7	31	41 185	
czerwiec	22	4	4	30	43 215		
RAZEM 2016						253 574	
RAZEM						1 080 392	

Rys. 5. Przykładowy harmonogram realizacji umowy taboru klasy maxi, dalsza część załącznika nr 2 do umowy

rozkłady jazdy. W praktycznym ujęciu od roku 2002 pasażerowie na przystanku nie musieli już sprawdzać godzin kursowania na dwóch oddzielnych rozkładach jazdy tylko na jednym, ujednoczonym i uwzględniającym informację, który kurs wykonuje przewoźnik komunalny, a który komunikacja prywatna. Powstanie Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie w 2009 roku miało na celu ujednoczenie taryfy biletowej oraz integrację oferty przewozowej, co udało się osiągnąć już w 2010 roku po ogłoszeniu i rozstrzygnięciu pierwszych przetargów. Rok później zakończył kursowanie ostatni przewoźnik prywatny obsługujący komunikację prywatną. Od czasu, gdy w 2010 roku ujednoczono taryfę biletową, pasażerowie nie spotykali się już z komplikacjami związanymi z koniecznością wyboru pomiędzy zakupem biletu lub zapłaceniem gotówką. Pierwsze przetargi były ogłaszane dokładnie na te same brygady, które były wcześniej obsługiwane przez lokalnych prywatnych przewoźników, stąd Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie nadal ogłasza przetargi na konkretną liczbę wozokilometrów oraz liczbę obsługiwanych rozkładów, a nie na całe linie.

Literatura

1. Paszko P., *Miejska komunikacja prywatna, czyli historia lubelskich „prywaciarzy”*, Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie „ZTM News”, 2015, nr 4 (4).
2. Materiały własne Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.
3. Wyszomirski O. (red), *Rola, zadania i zasady funkcjonowania regionalnego pasażerskiego transportu drogowego w latach 2008–2015 w świetle przewidywanych zmian organizacyjnych, prawnych i społecznych*, Warszawa 2008.
4. Tundys B., *Logistyka miejska – koncepcje, systemy, rozwiązania*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008.
5. Suchorzewski W., Zych F., *Demonopolizacja i prywatyzacja w komunikacji miejskiej – tendencje i możliwości*, „Transport Miejski”, 1990, nr 10.
6. Zalewski A., *Komunikacja miejska czy prywatna*, „Transport Miejski”, 1990, nr 12.
7. Zagożdżon B., *Formy organizacyjne partnerstwa publiczno-prywatnego i jego efekty w miejskim transporcie zbiorowym*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2005, nr 5.
8. Wolański M., *Model współpracy organizatora transportu publicznego z prywatnymi przewoźnikami autobusowymi w Aglomeracji Kopenhagi*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2006, nr 5.

Tabela 3

Zestawienie rozstrzygniętych przetargów na świadczenie usług regularnego przewozu osób w Lublinie						
Zestawienie przetargów na świadczenie usług regularnego przewozu osób zawartych od początku powstania ZTM Lublin						
Data rozpoczęcia przetargu	Długość trwania umowy	Nazwa prywatnego przewoźnika	Całkowita liczba wzm	Obsługiwane numery linii	Liczba rozkładów	Rodzaj taboru
01.05.2010	4 lata	IREX	1 872 000	5, 13, 22, 44, 45	8	MAXI
01.07.2010	4 lata	AKL	2 657 000	6, 18, 39, 47	12	MAXI
01.10.2010	4 lata	METEOR	2 440 000	17, 26, 57	10	MEGA
01.11.2010	4 lata	AKL	1 768 520	21, 74	6	MINI
01.11.2010	4 lata	AKL	2 800 000	9, 10, 31, 34	13	MAXI
01.05.2014	2 lata i 1 miesiąc	PKS Zielona Góra	1 080 392 1 047 242	2, 19, 20, 22, 32 10, 17, 18, 27	8 10	MAXI MEGA
01.09.2014	5 miesięcy	METEOR	212 700	6, 13, 29, 34, 78, 79	10	MAXI
01.10.2014	4 miesiące	METEOR	184 964	9, 10, 17	10	MEGA
01.02.2015	3 miesiące	METEOR	105 833	6, 8, 23, 37, 79	7	MAXI
01.02.2015	3 miesiące	METEOR	91 275	10, 17	7	MEGA
01.05.2015	2 miesiące	METEOR	64 710 81 917	3, 6, 23, 37, 79 10, 17, 18	7 10	MAXI MEGA
01.07.2015	8 lat	IREX - 1	8 477 410	10, 17, 18, 26, 31, 57	16	MEGA