

# Linie specjalne do obsługi cmentarzy w okresie Wszystkich Świętych w Polsce<sup>1</sup>

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono szczegółowo rozwiązania z zakresu zarządzania miejskim transportem zbiorowym stosowane w Polsce w okresie Wszystkich Świętych. Pokazano dane dla Bydgoszczy, Gdańska, Krakowa, Lublina, Łodzi, Poznania, Rzeszowa, Torunia, Warszawy i Wrocławia z „akcji cmentarnej” w roku 2015. Omówiono uruchamiane linie specjalne służące do obsługi wzmożonego ruchu pasażerskiego do i z cmentarzy, wzmocnienia linii regularnie kursujących, zmiany taryfowe, taborowe, rozkładowe i modyfikacje tras, a także szereg specyficznych rozwiązań stosowanych w wybranych miastach. Wykonano syntetyczne zestawienie tzw. dobrych praktyk, które ułatwi organizatorom przewozów miejskich w Polsce znalezienie rozwiązań mogących pomóc w podniesieniu jakości oferowanych usług w tych specyficznych dla transportu zbiorowego dniach.

**Słowa kluczowe:** transport zbiorowy, transport pasażerski, linie specjalne, obsługa pasażerska cmentarzy.

## Wprowadzenie

Początek listopada w Polsce jest okresem specyficznym dla miejskiego transportu zbiorowego ze względu na dzień Wszystkich Świętych oraz Zaduszki. W tych dniach, a często również w weekend poprzedzający oraz następujący zaraz po świętach, popyt na przewozy osobowe jest zupełnie inny niż w pozostałe dni roku, gdyż głównym celem pasażerów stają się cmentarze rozlokowane w różnych częściach miast. Aby wyjść naprzeciw potrzebom mieszkańców i przyjezdnych (w święta te z komunikacji miejskiej korzystają także osoby, które przyjechały spoza miasta, aby odwiedzić groby swoich bliskich), przedsiębiorstwa transportu zbiorowego w wielu polskich miastach organizują dodatkowe przewozy, dostosowane specjalnie w celu dowożenia do cmentarzy. Związane jest to m.in. z polityką zachęcania podróżnych do przesiadania się z transportu indywidualnego na zbiorowy (zarówno w okresie Wszystkich Świętych, jak i na co dzień) oraz z ograniczonej pojemności parkingów w okolicach cmentarzy.

W artykule pt. *Linie specjalne do obsługi cmentarzy w okresie Wszystkich Świętych w Warszawie*<sup>2</sup> przedstawiono szczegółowo organizację tych specyficznych przewozów pasażerskich w Warszawie. W niniejszym artykule zaprezentowano przegląd rozwiązań dotyczących analogicznych przewozów w wybranych miastach w Polsce. Do analizy użyto danych z roku 2015 z takich miast jak: Bydgoszcz, Gdańsk, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Toruń, Warszawa

oraz Wrocław. Źródłami danych były zasoby miejskich przewoźników oraz zarządów transportu miejskiego. Szczegółowe dane podano dla dnia 1 listopada 2015 ponieważ był to dzień o najwyższym popycie na transport. Należy jednak mieć na uwadze, że linie specjalne oraz wzmocnienia linii regularnych obowiązują również w dniach poprzedzających i następujących po Wszystkich Świętych.

## Bydgoszcz

Pierwszym spośród analizowanych miast była Bydgoszcz. W ramach obsługi Wszystkich Świętych Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy (ZDMiKP) co roku organizuje transport zbiorowy pozwalający dotrzeć pasażerom do jedenastu cmentarzy<sup>3</sup>, w tym do największego cmentarza komunalnego przy ulicy Wiślanej. W roku 2015 w tym celu zaplanowano dwie specjalne linie tramwajowe oraz cztery linie autobusowe. Ponadto uruchomiono jedną linię tramwajową (nr 7) i jedną autobusową (nr 75), które w typowym planie ruchu w tych dniach by nie funkcjonowały. Aby umożliwić obsługę zwiększonych potoków pasażerskich, wzmocnionych było również wiele linii regularnych zarówno tramwajowych, jak i autobusowych. W efekcie do ruchu kierowane były wszystkie dostępne wozy, łącznie z rezerwowymi.

Aby świadczyć usługi na najwyższym poziomie, ZDMiKP wprowadziło rozwiązania organizacji ruchu mające na celu uzyskanie jak najlepszej płynności ruchu transportu zbiorowego w omawiane dni świąteczne. Poza bieżącą regulacją ruchu (przy współpracy z policją i strażą miejską) w Bydgoszczy na czas Wszystkich Świętych powstały buspasy, takie jak np. na ulicy Fordońskiej (fot. 1), umożliwiające ułatwiony przejazd pojazdom linii specjalnych oraz zwiększonej liczbie wozów na liniach regularnych.

Nowością w Bydgoszczy w roku 2015 było wprowadzenie bezpłatnych przewozów w analizowanych dniach. Ponadto organizator transportu w Bydgoszczy, w ramach planowania przewozów na Wszystkich Świętych, zwiększył liczbę pracowników, zarówno kierowców, jak i służb informacyjnych, a także osób zatrudnionych w nadzorze ruchu. Co równie ważne w okresie przed Wszystkich Świętych oraz w trakcie ich trwania prowadzona była kampania informacyjna, na którą składały się: publikacje w Internecie (na stronie internetowej ZDMiKP, w portalach społecznościowych, w prasie, radiu i telewizji) informacji na temat linii specjal-

<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2019.

<sup>2</sup> Zych-Lewandowska M., *Linie specjalne do obsługi cmentarzy w okresie Wszystkich Świętych w Warszawie*, Transport Miejski i Regionalny, 2016, nr 9, s. 26–33.

<sup>3</sup> Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, schemat linii specjalnych.



Fot. 1. Wóz specjalnej linii 109 na tymczasowym buspasie w ciągu ul. Fordońskiej w Bydgoszczy

Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy



Fot. 2. Na przystankach w pobliżu cmentarza w okresie Wszystkich Świętych widoczne jest zwiększone zapotrzebowanie na przewozy miejskie; na fotografii wóz na wzmocnionej linii 69

Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy

nych i wzmocnień linii regularnych. Informacje te, łącznie ze schematami, były wywieszane na przystankach oraz upubliczniane w kampanii ulotkowej. Całość tych działań rozpoczęła się już około 1,5 tygodnia przed świętami.

Wszystkie działania związane z organizacją przewozów w okresie Wszystkich Świętych w Bydgoszczy były obserwowane i analizowane w celu podnoszenia ich jakości w kolejnych latach (fot. 2)<sup>4</sup>.

## Gdańsk

Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku (ZTM) opierał swoje przewozy w analizowanym okresie w głównej mierze na zasilaniu istniejących linii. W roku 2015 urochomione zostały dwie dodatkowe linie tramwajowe: 63, 68 i trzy autobusowe 262 (w zamian za likwidowaną na ten czas linię 155), 610 oraz 695, natomiast zmiany usprawniające kursowanie (w tym zwiększenie częstotliwości względem standardowej w dniu świątecznym, obsługa lub umożliwienie obsługi wozami większymi niż standardowo oraz różnego rodzaju objazdy) dotyczyły 21 linii autobusowych i 7 linii tramwajowych.

Wśród rozwiązań organizacyjnych w okresie Wszystkich Świętych w Gdańsku wymienić należy takie jak:

- uruchamianie linii specjalnych i nadawanie im numerów nawiązujących do siostrzanych linii regularnych (np. specjalna linia 610 dla linii regularnej 110);
- likwidacja wybranych linii (w 2015 roku zawieszono kursowanie tramwajowej linii 11 i autobusowej linii 155);
- zmiany tras, zmiany przystankowe na krańcach (w tym oznaczanie osobnych przystanków dla wsiadających i dla wysiadających);
- lokalizowanie dodatkowych przystanków i pętli tymczasowych w okolicach cmentarzy;
- zamykanie wybranych ulic (czyli robienie ulic autobusowych, jak np. ulicy Żołnierzy Wyklętych) łącznie z do-

puszczeniem ruchu „pod prąd” sterowanego przez służby porządkowe;

- zmiany nazw przystanków na nawiązujące bezpośrednio do „akcji cmentarnej”, jak np. przystanek „Wilanowska” zmieniony na „Wilanowska Cmentarz Łostowski”; ponadto, przy odczytywaniu komunikatu głosowego w pojazdach dodawana była treść „Możliwość dojścia do cmentarza”;
- dostosowywanie komunikatów wyświetlanych na tablicach czołowych pojazdów, np. (z zaznaczeniem, który komunikat w którym wierszu i podkreśleniem konieczności posiadania przez wóz funkcji wyświetlania dwóch wierszy):
  - wiersz górny: „CM. ŁOSTOWICKI”,
  - wiersz dolny: „PRZEZ CM. SREBRZYSKO” – komunikat z dolnego wiersza był wyłączany po minięciu przystanku „Srebrniki”, czyli miejsca, z którego dojście do cmentarza Srebrzysko jest dogodnie, co znacząco ułatwiała pasażerom rozeznanie się w terenie,
- zezwolenie przewoźnikom na niewykonanie kursów wybranych brygad na wskazanych liniach w przypadku konieczności przekierowania wozów na obsługę cmentarzy;
- zwiększenie pojemności wozów kursujących na liniach regularnych i stosowanie wozów wielkopojemnych na liniach specjalnych;
- stosowanie rozkładów sobotnich (zamiast niedzielnych) na całej sieci oraz rozkładów specjalnych dla wybranych linii;
- rozstawianie rezerw taborowych w wyznaczonych punktach;
- stosowanie przejazdów technicznych w celu dotarcia do strategicznych punktów w mieście w jak najkrótszym czasie;
- bieżące sterowanie ruchem, informowanie pasażerów i wszelkie działania mające na celu elastyczne dostosowanie obsługi do występujących potrzeb pasażerskich.

Wszelkie wyżej wspomniane rozwiązania miały na celu umożliwienie pasażerom jak najwygodniejszego i najszybszego dotarcia na cmentarze i z powrotem oraz zapewnienie szerokiego dostępu do informacji. Działania związane ze świąteczną organizacją ruchu ramowo zamykały się w godzinach od około 7:00 do 20:00<sup>5</sup>.

## Kraków

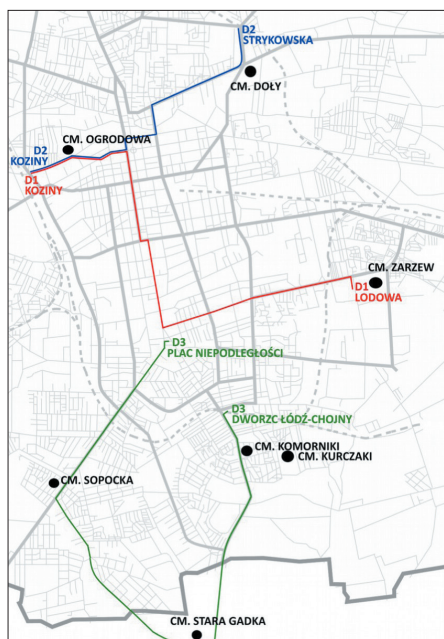
W Krakowie, drugim co do wielkości mieście w Polsce, organizator transportu (Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie) za najistotniejszy element planowania przewozów w czasie Wszystkich Świętych uznał uruchomienie dużej liczby linii specjalnych, zarówno autobusowych (801, 802, 803, 804, 805, 806, 809, 810, 811, 838, 851, 854, 863, 872, 874 i 884), jak i tramwajowych (81–89). Linie te łącznie tworzyły gęstą sieć zapewniającą wysoką dostępność do specjalnego miejskiego transportu

<sup>4</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy.

<sup>5</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.







Rys. 2. Linie specjalne w ramach „akcji cmentarnej” w Łodzi w 2015 roku

Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi

owymi, trzecia zaś autobusową. Ta sieć specjalna stanowiła główny szkielet miejskiego transportu zbiorowego w Łodzi w analizowanych dniach, gdyż obejmowała ona swoim zasięgiem nie tylko siedem głównych cmentarzy, ale większość obszaru miasta (rys. 2).

Poza liniami specjalnymi łódzki organizator przewozów zarządził modyfikację tras takich linii jak: 50, 52, 56, 70, 74A, 74B, 77, 78A, 83 oraz N3. Modyfikowana była także organizacja ruchu w najbliższym otoczeniu cmentarzy. Przykładowe zmiany zaprezentowano na rysunkach 3 i 4.

W Łodzi w 2015 roku wybrane linie zostały również dodatkowo wzmocnione, a całość miejskiego transportu zbiorowego w dniach 31 października oraz 1 listopada 2015 roku była bezpłatna. Ponadto, podobnie jak w innych miastach, stosowano: zamknięcia wybranych odcinków dróg, zmianę ulic dwukierunkowych na jednokierunkowe, czasowe zawieszanie przystanków oraz lokalizowanie nowych przystanków tymczasowych, skrócone kursy, zwiększanie pojemności wozów (zarówno tramwajów jak i autobusów), uruchamianie linii nie kursujących regularnie w święta<sup>8</sup>.

## Poznań

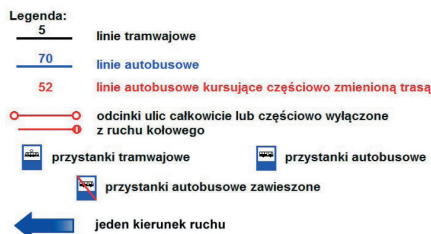
W Poznaniu, w okresie Wszystkich Świętych w 2015 roku, miejski transport zbiorowy kursował według rozkładów właściwych dla danego dnia tygodnia, tj. w dni robocze wg rozkładu dla dnia roboczego, w sobotę 24 października i 31 października wg sobotniego, a w niedzielę 25 października i 1 listopada wg rozkładu świątecznego. Stosowano jednak rozliczne wzmocnienia polegające na:

- zwiększaniu częstotliwości wybranych linii w konkretnych przedziałach godzinowych (np. linia 15 kursowała co 5 minut między godziną 8:00 a 17:00),
- wydłużaniu tras wybranych linii (np. linia 6 kursowała aż do Junikowa),

<sup>8</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi.



Rys. 3. Schemat tymczasowej organizacji ruchu w okolicy cmentarza „Mania” w Łodzi w 2015 r.  
Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi



Rys. 4. Schemat tymczasowej organizacji ruchu w okolicy cmentarza „Zarzew” w Łodzi w 2015 r.  
Źródło: Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi

- zwiększaniu pojemności wozów na wielkopojemne (linie 60, 63, 64, 68, 69, 73, 76, 77, 82, 93 oraz 173).

W okresie Wszystkich Świętych wiele linii miejskiego transportu zbiorowego w Poznaniu uległo modyfikacjom, takim jak:

- brak podjazdu pod centra handlowe (np. linia 81 nie docierała do Centrum Handlowego M1);
- brak podjazdu pod uczelnie (np. linia 98 pomijała kampus UAM);
- zmiany wynikające ze zmian organizacji ruchu w okolicach cmentarzy, w tym głównie wprowadzanie ruchu jednokierunkowego (np. na ul. Gnieźnieńskiej);

Ponadto zawieszono zostało kursowanie linii 50 i 94.

Wśród analizowanych w artykule miast Poznań był jedynym, w którym „akcja cmentarna” obejmowała swoim zasięgiem w sposób bardziej szczegółowy również komunikację podmiejską (w innych miastach zdarzały się jedynie pojedyncze specjalne linie dowożące do konkretnych miejsc pamięci, jak np. do Palmirów pod Warszawą). Można tu wspomnieć np. zmiany tras takich linii jak: 342, 348, 611, 690, 703 czy 729 wynikające m.in. ze zmian organizacji ruchu w okolicach cmentarzy w Murowanej Goślinie i Luboniu. W związku z tymi zmianami zlokalizowano również kilka przystanków tymczasowych na trasach objazdowych. Trasa linii 611 uległa ponadto skróceniu do pętli „Luboń/Żabikowo”, z kolei linia 729, w celu uniknięcia utrudnień związanych z objazdem, nie zatrzymywała się na przystankach pośrednich na tymże. Zmianie uległa również obsada taborowa na linii 716, zastosowano bowiem wozy 12-metrowe, natomiast na linii 690 w dniu 1 listopada wprowadzono rozkład dnia roboczego. W ramach wzmocnienia zbiorowego transportu podmiejskiego zmieniono również rozkład jazdy linii 398 w taki sposób, aby był on skorelowany z odjazdami pociągów.

Podobnie jak w pozostałych wspomnianych miastach, w Poznaniu także uruchomiono linie specjalne do obsługi cmentarzy. Były to tramwajowe linie 32 (interwał 15 minut), 33 (interwał 10 minut) i 34 (interwał 10 minut). Zapewniały one dużą podaż miejsc dla pasażerów odwiedzających cmentarze. Uruchomiono również dodatki na takich liniach tramwajowych jak: 60, 77, 82 i 173 w liczbie całkowitej 21. Kursowała także autobusowa linia specjalna nr 173 z częstotliwością 10-minutową.

Jednym z elementów „akcji cmentarnej” była w Poznaniu współpraca służb w tym m.in. Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu i Zakładu Torowo-Sieciovego. Aby ułatwić pasażerom korzystanie z miejskiego transportu zbiorowego, uruchomiono także Punkt Obsługi Klienta na Junikowie czynny w dniach 31 października i 1 listopada w godzinach 8:00–18:00<sup>9</sup>.

## Rzeszów

Zarząd Transportu Miejskiego w Rzeszowie, w celu obsługi wzmożonego ruchu pasażerskiego w okresie Wszystkich Świętych w roku 2015, uruchomił aż 10 specjalnych linii autobusowych: A, B, C, D, F, G, H, K, M i S kursujących co około 20 minut (poza linią K o taktie 45-minutowym).

Poza liniami specjalnymi wzmacniane były również wybrane linie regularne (1, 11, 15, 25, 26 i 27), a ważnym elementem „akcji cmentarnej” w Rzeszowie było jak największe ułatwienie pasażerom transportu miejskiego dostępności biletów. Dlatego też każdy pojazd kursujący na linii specjalnej musiał być wyposażony w biletomat. Przewozy w analizowanych dniach były bowiem płatne według aktualnie obowiązującej taryfy.

Również w Rzeszowie we Wszystkich Świętych i Dzień Zaduszny Zarząd Transportu Miejskiego ściśle współpracował z policją i strażą miejską w celu uzyskania jak najwyższej przepustowości, punktualności, bezpieczeństwa, a także zapewnienia dostępu do informacji wszystkim zainteresowanym. Jednym z ciekawych rozwiązań stosowanych w Rzeszowie było dodatkowe oznaczanie przystanków, na których zatrzymywały się autobusy linii specjalnych, tabliczką: „Linia specjalna – znicz”. Pozwalało to pasażerom łatwiej odnaleźć się w drodze do cmentarzy i z powrotem<sup>10</sup>.

## Toruń

Toruń różni się od wcześniej opisanych miast pod względem miejskiego transportu zbiorowego (analizowanego pod kątem „akcji cmentarnej”) tym, że w regularnej sieci miejskiej kursują autobusy na trasach, które można określić mianem „cmentarnych”. Są to mianowicie linie: „0” (krańcująca na pętlach „Uniwersytet” i „Cmentarz Centralny”) i „C” (kursująca między „Cmentarzem Centralnym” a „Bielawami”). Na początku listopada każdego roku stają się one więc jednym z głównych elementów specjalnej sieci przewozowej. Dodatkowo uruchamiana w tym okresie była linia 61 obsługująca trasę „Odrodzenia” – „Cmentarz Centralny”.

W Toruniu w okresie Wszystkich Świętych zarówno autobusy, jak i tramwaje kursowały według niedzielnego rozkładu jazdy. Specjalna linia 61 oraz linie „0” i „C” jeździły z częstotliwością między 5 a 20 minut, przy czym częstotliwość na linii „C” została zwiększona względem regularnych przewozów (do 20 minut).

Miejski Zakład Komunikacji w Toruniu zachęcał również do dojeżdżania do cmentarzy liniami: 27, 31 i 33, w tym do Miejsca Pamięci Narodowej na Barbarce (MPN), przy czym dwie pierwsze (dowożące do MPN) kursowały cztery razy dziennie<sup>11</sup>.

## Warszawa<sup>12</sup>

W Warszawie w okresie Wszystkich Świętych uruchamiane były tzw. linie „C” kursujące w większości w godzinach 7:00–19:00 w liczbie 26 linii autobusowych i 2 linii tramwajowych. Ponadto zasilane były regularne linie miejskiego transportu zbiorowego, tabor na liniach strategicznych był zmieniany na wielkopojemny, modyfikowano trasy przejazdu, a także stosowano specjalne rozkłady jazdy i zwiększenia częstotliwości. To ostatnie rozwiązanie, jako jedyne możliwe działanie wspomagające, było stosowane także w metrze.

Z ciekawszych dobrych praktyk stosowanych w Warszawie można wymienić:

- zmianę charakteru wybranych przystanków z „na żądanie” na stałe,

<sup>10</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.

<sup>11</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu.

<sup>12</sup> Zych-Lewandowska M., *Linie specjalne do obsługi cmentarzy w okresie Wszystkich Świętych w Warszawie*, Transport Miejski i Regionalny, 2016, nr 9, s. 26–33.

<sup>9</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu.

Tabela 1

Zestawienie dobrych praktyk z zakresu planowania i zarządzania miejskim transportem zbiorowym w okresie Wszystkich Świętych	
Obszar zastosowania	Dobra praktyka
<b>Linie specjalne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>uruchamianie linii specjalnych,</li> <li>intuicyjna numeracja linii specjalnych (np. nawiązująca do podobnej linii regularnej),</li> <li>projektowanie jak najmniejszej liczby przystanków na trasach linii specjalnych,</li> <li>projektowanie dużych centrów przesiadkowych linii specjalnych,</li> <li>lokalizowanie co roku w tych samych miejscach centrów przesiadkowych linii specjalnych ze względu na przyzwyczajenie pasażerów,</li> <li>osobne przystanki dla każdej linii specjalnej na krańcach,</li> <li>stosowanie wozów wielkopojemnych na kluczowych liniach specjalnych,</li> <li>projektowanie autobusowych linii specjalnych (mniej tramwajowych/trolejbusowych) ze względu na większą elastyczność zarządzania,</li> <li>uwzględnienie parkingów Parkuj i Jedź w specjalnej sieci transportowej,</li> </ul>
<b>Planowanie i organizacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>modyfikacja tras linii regularnych (np. w celu obsługi cmentarza na co dzień nieobsługiwanego),</li> <li>skracanie/wydłużanie/modyfikowanie tras,</li> <li>zawieszanie kursowania wybranych linii (całodziennie lub w określonym przedziale godzinowym),</li> <li>zezwolenie przewoźnikom na niewykonanie wybranych kursów w razie konieczności przekierowania taboru,</li> <li>zatrzymywanie linii na dodatkowych przystankach (które zwykle były pomijane np. na liniach przyspieszonych),</li> <li>zamykanie wybranych odcinków ulic dla ruchu w ogóle, dla ruchu indywidualnego lub dla miejskiego transportu zbiorowego,</li> <li>zmiana ulic dwukierunkowych na jednokierunkowe,</li> <li>dopuszczanie ruchu „pod prąd”,</li> <li>utrzymywanie rezerw taborowych i osobowych w strategicznych lokalizacjach,</li> <li>stosowanie przejazdów technicznych np. w celu jak najszybszego dotarcia na miejsce wozu przekierowywanego z linii regularnej na specjalną,</li> <li>zmiana linii tramwajowej/trolejbusowej na autobusową (co zapewni większą elastyczność przewozów),</li> <li>uruchamianie linii regularnie kursujących, ale nie jeżdżących w dane dni (np. linii kursujących tylko w dni robocze),</li> <li>brak wariantowych podjazdów linii pod centra handlowe, uniwersytety itp.,</li> <li>uwzględnianie w planowaniu przewozów podmiejskich,</li> <li>przewodzenie badań ruchu (napętnienie, punktualności) na krańcach i wybranych punktach tras, na liniach specjalnych oraz wzmocnionych regularnych,</li> <li>coroczne zabezpieczenie środków w budżecie miejskim,</li> <li>wdrażanie rozwiązań już w weekend poprzedzający i wedle uznania w dni poprzedzające Wszystkich Świętych,</li> <li>jednoznaczne ustalenie tras dojazdu wozów przekierowywanych z linii regularnych na linie specjalne,</li> <li>stosowanie tzw. wtyczek – dodatkowych kursów na wybranych liniach nie uwzględnionych w ogólnodostępnych rozkładach jazdy,</li> <li>zatrudnienie zwiększonej liczby kierowców,</li> <li>ograniczanie i/lub dokładne wyznaczanie lokalizacji handlu przy cmentarzu,</li> </ul>
<b>Rozkłady jazdy</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwiększanie/zmniejszanie częstotliwości jazdy wybranych linii (całodziennie lub w określonych przedziałach czasowych),</li> <li>specjalne rozkłady jazdy,</li> <li>skorelowanie wybranych rozkładów jazdy (np. linii dowozowej z koleją),</li> <li>stosowanie w dni przed dniem Wszystkich Świętych i w trakcie ich trwania – dnia roboczego, sobotniego lub świątecznego – w zależności od prognozowanych potrzeb,</li> <li>właściwe dopasowanie częstotliwości przewozów do prognozowanych potrzeb (w przeanalizowanych miastach częstotliwość wahała się od 0,7 minuty do 4 kursów na dzień),</li> </ul>
<b>Tabor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zwiększanie/zmniejszanie pojemności wozów na wybranych liniach,</li> <li>przydzielanie wozów reprezentacyjnych na kluczowych liniach,</li> <li>zmiana komunikatów głosowych w pojazdach (np. dodanie komunikatu „możliwość dojazdu do cmentarza”),</li> <li>zmiana informacji na wyświetlaczach (np. dodanie komunikatu „przez cmentarz .....”) oraz wyłączenie tej informacji po minięciu danego cmentarza,</li> <li>przydzielanie na kluczowe linie wozów posiadających biletomaty,</li> </ul>
<b>Infrastruktura przewozowa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>lokalizowanie tymczasowych przystanków oraz krańców,</li> <li>zawieszanie/przesuwanie wybranych przystanków,</li> <li>zmienianie układu przystanków na krańcach,</li> <li>stosowanie osobnych przystanków dla wsiadających i dla wysiadających,</li> <li>stosowanie olinowań i wygrodzeń zabezpieczających i kanalizujących przepływ pasażerów,</li> <li>montowanie dodatkowych peronów, wysepek i dodatkowych biletomatów,</li> <li>odblokowywanie zwrotnic tramwajowych, nieużytkowanych na co dzień,</li> <li>wyznaczenie miejsc postojowych dla różnych służb,</li> </ul>

<b>Infrastruktura socjalna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ustawianie wozów socjalnych w kluczowych lokalizacjach,</li> <li>ustawianie toalet dla pracowników,</li> <li>zapewnienie napojów i posiłków dla pracowników,</li> </ul>
<b>Przystanki</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zmiana nazw przystanków na nawiązujące do bliskiej lokalizacji cmentarza,</li> <li>dodatkowe oznaczanie przystanków zlokalizowanych w pobliżu cmentarza oraz tych, przez które kursują linie specjalne,</li> <li>zmiana charakteru przystanków z „na żądanie” na stałe lub odwrotnie,</li> <li>nie lokalizowanie przystanków bezpośrednio przy bramach cmentarza,</li> </ul>
<b>Zarządzanie ruchem</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>bieżące sterowanie ruchem indywidualnym oraz pojazdów miejskiego transportu zbiorowego w okolicach cmentarza i centrów przesiadkowych,</li> <li>wdrożenie priorytetu dla tramwajów,</li> <li>przełączenie sygnalizacji świetlnej na wybranych skrzyżowaniach na pulsujące światło żółte,</li> <li>ręczne sterowanie ruchem na wybranych skrzyżowaniach,</li> </ul>
<b>Informacja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>uruchamianie punktów obsługi pasażerskiej,</li> <li>zatrudnianie informatorów i informatorów mobilnych,</li> <li>zamieszczanie szczegółowych informacji dotyczących zmian w miejskim transporcie zbiorowym, łącznie ze schematami przewozów i dojeżdż w internecie, mediach społecznościowych, prasie, radiu i telewizji,</li> <li>kampanie ulotkowe,</li> <li>umieszczanie szczegółowej informacji na przystankach,</li> <li>uwzględnianie na schematach czasów dojeżdż z przystanku do cmentarza itp.,</li> </ul>
<b>Taryfa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>stosowanie taryfy standardowej,</li> <li>bezpłatne przewozy w wybranych dniach,</li> <li>bezpłatne przewozy liniami specjalnymi,</li> </ul>
<b>Współpraca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zarządy transportu miejskiego,</li> <li>policeja,</li> <li>straż miejska,</li> <li>wojsko,</li> <li>przewoźnicy,</li> <li>zarządy dróg,</li> <li>służby utrzymania infrastruktury szynowej,</li> <li>przedsiębiorstwa odpowiedzialne za sterowanie sygnalizacją świetlną,</li> <li>zarządy cmentarza,</li> <li>odpowiednie wydziały urzędów miejskich.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne

- nielocalizowanie przystanków linii specjalnych w bezpośrednim sąsiedztwie bram cmentarza, w celu uniknięcia zatorów pieszych i niebezpiecznych sytuacji,
- wyznaczanie osobnych przystanków dla każdej linii „C”,
- planowanie jak najmniejszej liczby przystanków na trasach przejazdu linii „C”,
- stosowanie osobnych przystanków dla pasażerów wsiadających i wysiadających,
- uwzględnianie parkingów „Parkuj i Jedź” w sieci specjalnych linii cmentarnych.

## Wrocław

We Wrocławiu można odnaleźć różne omówione wcześniej rozwiązania z zakresu organizacji miejskiego transportu zbiorowego w okresie Wszystkich Świętych, m.in. takie jak:

- zatrzymywanie się pojazdów na dodatkowych przystankach (np. linia „A” na przystankach przy cmentarzach: Grabiszyńskim i Grabiszyńskim II);
- modyfikacje linii w taki sposób, aby dowoziły pasażerów również do cmentarza, których na co dzień nie obsługiwała dodatkowo przez cmentarz Kiełczowski);
- przedłużanie linii (np. 129 do pętli w Jarnołtowiu);
- zwiększanie częstotliwości wybranych linii (np. 118);
- kursowanie w niedzielę według rozkładów sobotnich;
- zmiany lokalizacji przystanków, dodawanie przystanków i pomijanie wybranych przystanków przez linie specjalne;



- zwiększanie pojemności wozów na liniach regularnych (np. 301, 322);
- zmniejszanie pojemności wozów na liniach mniej istotnych dla obsługi cmentarzy (np. 128, 149);
- zwracanie szczególnej uwagi na oznakowanie wozów w sposób informujący o obsłudze cmentarzy (np. na linii 322 wyświetlano „Kielczowska Cmentarz przez Cm. Osobowicki”);
- zapewnianie rezerw taborowych i pracowniczych;
- honorowanie regularnej taryfy przewozowej.

Ponadto we Wrocławiu zwracano uwagę, aby kursy linii tramwajowych E8, 31, 32 i 33 były realizowane wyłącznie pociągami Škoda 19T, które zostały zaprojektowane specjalnie dla tego miasta, a zatem były najbardziej reprezentatywne.

Poza stosowaniem ww. rozwiązań Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu uruchomiło linie specjalne. Było to dziewięć linii tramwajowych o symbolach od E1 do E9, kursujących w godzinach 8:00–20:00 (co 10 minut do 18:00, później co 20 minut) oraz sześć linii autobusowych: 301, 322, 334, 335, 336 i 350 w analogicznym czasie kursujących co 15 i co 30 minut.

We Wrocławiu w analizowanych dniach wprowadzono duże zmiany kadrowe. Na pętlach i głównych przystankach ruchem tramwajowym sterowali dyspozytorzy i kontrolerzy ruchu. Pierwszego listopada, na specjalnie utworzonych dziewięciu posterunkach, pracowało w sumie 30 osób oraz dodatkowe 4 w posterunkach mobilnych (radio-wozach). Pracownicy ci zostali zatrudnieni na około 10 godzin dziennie. Ponadto, aby wszyscy mogli sprawnie i bezpiecznie dotrzeć na groby swoich bliskich, współpracowały ze sobą takie organy jak: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne we Wrocławiu, policja, straż miejska, Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu, Wojsko, Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu Miejskiego Wrocławia, Zarząd Cmentarzy, firmy odpowiedzialne za sterowanie sygnalizacją świetlną.

Efektom tej współpracy są takie ciekawe rozwiązania, jak np.:

- zaprogramowanie priorytetu dla tramwajów, dzięki czemu otrzymują one dodatkowe otwarcia, co zwiększa przepustowość całej sieci;
- przełączanie sygnalizacji na wybranych skrzyżowaniach na pulsujące światło żółte, co ułatwia przejazd tramwajom;
- ręczne sterowanie ruchem na problematycznych skrzyżowaniach (np. skrzyżowanie ulicy Pomorskiej i Dubois<sup>13</sup>).

### Zestawienie dobrych praktyk

Aby ułatwić organizatorom miejskiego transportu zbiorowego wymianę doświadczeń i wdrażanie dobrych praktyk w zakresie „akcji cmentarnych”, w tabeli 1 zestawiono wszystkie omówione rozwiązania.

### Podsumowanie i wnioski

Jak pokazano w artykule, istnieje wiele pomysłów, rozwiązań i dobrych praktyk do wykorzystania przez osoby odpowiedzialne za planowanie miejskiego transportu zbiorowego w okresie Wszystkich Świętych, aby uzyskać jak najwyższą jakość przewozów w postaci: optymalnej częstotliwości kursowania linii specjalnych i regularnych, utrzymania wysokiej płynności ruchu w strategicznych lokalizacjach w mieście i w okolicach cmentarzy, zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom, pracownikom oraz przechodniom. W artykule dokonano zwięzłego zestawienia rozwiązań zastosowanych w roku 2015 w 10 miastach w Polsce, pokazując zarówno rozwiązania uniwersalnie stosowane, jak i te, które wdrożono tylko w wybranych ośrodkach miejskich.

Zaprezentowane dane pokazują, że proces planowania „akcji cmentarnej” w miejskim transporcie zbiorowym jest złożonym i poważnym wyzwaniem, gdyż ma bezpośredni wpływ na życie mieszkańców i przyjezdnych. Organizatorzy przewozów miejskich podkreślali również, że każdego roku „akcja cmentarna” uczy nowych rzeczy, pozwala rozwiązać niespotykane wcześniej problemy, a także poprawić rozwiązania systemowe w kolejnych latach, gwarantując wyższy poziom świadczonych usług.

Najważniejsza w planowaniu i zarządzaniu miejskim (i podmiejskim) transportem zbiorowym w okresie Wszystkich Świętych jest elastyczność, czyli umiejętność zaradzenia nieprzewidzianym trudnościom, rozwiązania problemów występujących w czasie danej „akcji cmentarnej” oraz bieżącego dostosowywania oferty przewozowej do zapotrzebowań pasażerów w każdej minucie trwania akcji.

### Literatura

1. <https://cmentarze-gdanskie.pl/>.
2. Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy.
3. Materiały wewnętrzne Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.
4. Materiały wewnętrzne Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.
5. Materiały wewnętrzne Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie.
6. Materiały wewnętrzne Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi.
7. Materiały wewnętrzne Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu.
8. Materiały wewnętrzne Zarządu Transportu Miejskiego w Rzeszowie.
9. Materiały wewnętrzne Miejskiego Zakładu Komunikacji w Toruniu.
10. Materiały wewnętrzne Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.
11. Materiały wewnętrzne Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu.
12. Zych-Lewandowska M., *Linie specjalne do obsługi cmentarzy w okresie Wszystkich Świętych w Warszawie*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2016, nr 9.

<sup>13</sup> Wszystkie dane i informacje pochodzą z materiałów wewnętrznych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu.