

Nr 15

maj 2015
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Kto zyskuje na ofercie biletów łączonych 30+

W maju 2014 r. rozpoczęto sprzedaż biletów metropolitalnych promocyjnych w ramach oferty „30+”, łączącej miesięczny bilet komunalny, obowiązujący we wszystkich pojazdach Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo, z Promocyjnym Biletem Miesięcznym Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście (SKM) na wybraną trasę do 30 km, obsługiwaną przez pociągi SKM oraz Przewozów Regionalnych REGIO (PR). Warto zwrócić uwagę na trasę z Gdyni Cisowej - rozszerzoną, od 1 kwietnia 2015 r. do przystanku Gdańsk Śródmieście.

SK ■
więcej - s. 3

Nowe Jazz Duo



Przez ostatnie 10 lat ZKM w Gdańsku kupił lub zmodernizował ponad 100 składów tramwajowych. W listopadzie zeszłego roku do Gdańska przyjechał pierwszy dostarczony przez bydgoską PESE bezosiowy, dwukierunkowy tramwaj Jazz Duo, który jest obecnie najnowocześniejszym tramwajem eksploatowanym w Polsce.

AM ■
więcej - s. 4

Jamniki i Lwy w Gdyni



Po 20 latach wzorowej służby w sieci ZKM przyszedł czas na zmianę – najbardziej wysłużone Jelcze-Mercedesy, z których każdy przejechał średnio 1,3 mln km, zostały zastąpione przez nowe Solarisy i MAN-y, spełniające najwyższe światowe standardy przewidziane dla autobusów miejskich.

KB ■
więcej - s. 5

JAKUB HOLY

Dynamiczne 10 lat

Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

JERZY DOBACZEWSKI
ALICJA KRASKA
SEBASTIAN ZOMKOWSKI

Gdańska komunikacja publiczna to już ponad 150 lat historii. Przy takim jubileuszu 10 rocznica powstania Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM) to bardzo skromny jubileusz, stanowiący jednak dobrą okazję do podsumowania ostatnich lat w gdańskiej komunikacji miejskiej.

U genezy powstania Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku leży uchwała Nr VI/137/2003 z dnia 27 lutego 2003 r., stanowiąca zbiór zasad organizacji i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym w mieście. Celem miała być realizacja założeń Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej, a w efekcie poprawa jakości obsługi lokalnym transportem zbiorowym oraz powstrzymanie spadku jego udziału w przewozach. Radni uznali lokalny

transport zbiorowy za priorytetowy rodzaj transportu w mieście.

Aby osiągnąć założone cele, oddzielono funkcje planowania, zarządzania strategicznego oraz organizowania usług od funkcji operacyjnych, czyli przewozowych. Zadania związane z zarządzaniem transportem miejskim realizował powołany 15 września 2003 r. w Wydziale Gospodarki Komunalnej Referat Transportu Zbiorowego. Ponieważ jednak Miasto Gdańsk przejmowało coraz więcej zadań komunikacji miejskiej, do ich realizacji konieczne stało się wydzielenie odrębnej jednostki organizacyjnej.

We wrześniu 2003 roku Prezydent Miasta powołał Referat Transportu Zbiorowego w Urzędzie Miasta Gdańska, który rozpoczął przejmowanie od Zakładu Komunikacji Miejskiej zadań związanych z organizacją transportu miejskiego w ramach umowy przewozowej Miasta z przedsiębiorstwem. W tym czasie jedynym przewoźnikiem w komunikacji publicznej w Gdańsku był właśnie ZKM.

Szybko jednak okazało się, że Referat jest niewystarczający do realizacji wszystkich zadań, stąd też w lutym 2005 r. podjęto uchwałę o utworzeniu Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku.

Konkurs na pierwszego dyrektora nowej jednostki wygrał Włodzimierz Popiołek. Trzon ZTM stanowiła grupa pracowników przejęta ze wspomnianego wyżej Referatu Transportu Zbiorowego. Poza dyrektorem Popiołkiem, zdecydowana większość

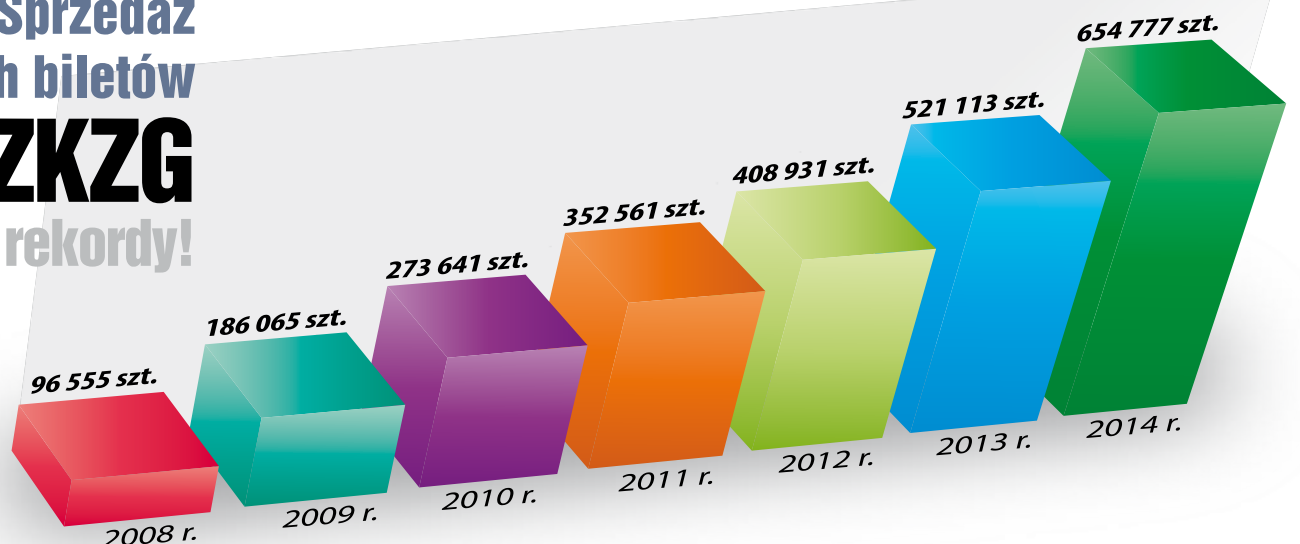
tych osób nadal pracuje w firmie. Jako siedzibę, ZTM otrzymał pomieszczenia w biurowcu przy ul. Na Stoku 49 w Gdańsku. Przed pracownikami stało trudne zadanie zorganizowania firmy od podstaw, przy zachowaniu wszystkich ograniczeń związanych m.in. ze stosowaniem ustawy o zamówieniach publicznych. Czasu było niewiele, a już od początku kolejnego roku planowane było przejęcie sprzedaży biletów oraz punktów sprzedaży biletów prowadzonych dotychczas przez Zakład Komunikacji Miejskiej. Z tej okazji pod koniec roku Zarząd Transportu Miejskiego wzbogacił się o następną grupę pracowników, do tej pory zajmującą się sprzedażą biletów w ZKM.

Z początkiem 2006 r. po raz pierwszy kontrolę biletów w autobusach

dokończenie - s. 2

Sprzedaż wspólnych biletów MZKZG bije kolejne rekordy!

więcej - s. 3



dokończenie ze s. 1

i tramwajach przejęła firma zewnętrzna – znana już z prowadzenia kontroli w SKM – sopocka Renoma. Wcześniej bilety sprawdzali pracownicy Zakładu Komunikacji Miejskiej. Czegokolwiek by nie pisać o kontrolerskich związanych z pojawieniem się w autobusach i tramwajach niezależnych kontrolerów, dane liczbowe związane z tą zmianą zaskoczyły wszystkich. Tylko w styczniu 2006 r. kontrolerzy Renomy złapali ponad 9,5 tysiąca osób jeżdżących bez ważnego biletu, czyli prawie pięciokrotnie więcej niż w tym samym czasie rok wcześniej kontrolerzy ZKM Gdańsk. Dla pasażerów pojawienie się nowych kontrolerów było szokiem, który pozytywnie przełożył się m.in. na ponad dwudziestoprocentowy wzrost liczby sprzedanych biletów.

Oprócz tego w 2006 r. planowana była również realizacja dwóch innych dużych projektów. Pierwszy z nich to wprowadzenie elektronicznego systemu sprzedaży biletów okresowych. System został zakupiony w drodze przetargu, a jego wdrożeniem zajęli się informatycy ZTM. Konieczne również stało się stworzenie zespołu, który zajmie się obsługą systemu.

Na ogłoszony konkurs rekrutacyjny wpłynęło ponad 200 aplikacji, spośród których wybranych zostało 6 osób. Bilet elektroniczny był rewolucją, a pasażerowie szybko docenili korzyści płynące z jego posiadania. Poza znacznym zwiększeniem dostępności, bilety okresowe posiadają bowiem tę zaletę, że w przypadku zgubienia lub kradzieży imiennego biletu elektronicznego, można taki bilet zablokować, a po wpłaceniu kaucji wyrobić w ciągu kilkunastu minut duplikat, na który przeniesiona zostaje niewykorzystana kwota z poprzedniego biletu. Rok później ZTM poszedł jeszcze dalej i na skutek porozumienia z trójmiejskimi władzami wprowadził możliwość doładowania biletami miesięcznymi elektronicznymi legitymacji studenckich. W 2007 r. oferta biletowa została wzbogacona o bilety metropolitalne. Obecnie bilety można kupić na wiele sposobów: przez internet lub telefon, w automatach biletowych oraz tradycyjnie w Punktach Obsługi Klienta ZTM i w kioskach lub w ostateczności u kierowcy lub motorniczego.

Za uruchomiony w 2006 r. przez Zarząd Transportu Miejskiego Tramwaj wodny, dwa lata później jednostka otrzymała nagrodę Skrzydła Trójmiasta. Projekt został już wprawdzie

zakończony, ale po Gdańsku nadal płynąją statki tym razem w ramach przedsięwzięcia Ożywienie dróg wodnych w Gdańsku. Wiosną 2009 r. Włodzimierza Popiołka na dyrektorskim stanowisku zastąpił Jerzy Dobaczewski, od prawie trzydziestu lat związany z komunikacją miejską w Gdańsku, znający jej problemy i potrzeby od przysłowiowej podszewki.

Od stycznia tegoż roku w sieci komunikacyjnej organizowanej przez ZTM nastąpiła kolejna rewolucja. Oprócz ZKM Sp. z o.o. pojawili się nowi operatorzy: PKS Gdańsk i Warbus, którzy wygrali przetargi na wykonywanie przewozów na liniach podmiejskich. Również w 2009 r. jednostka przejęła kolejne zadanie od Zakładu Komunikacji Miejskiej – informację przystankową (tablice przystankowe, rozkłady jazdy, komunikaty). W krótkim czasie informacja pasażerska osiągnęła wysoki poziom, chwalony szczególnie przez osoby spoza miasta, a zaprojektowane przez pracowników ZTM tablice przystankowe mogą być przykładem dla nie tylko dla polskich, ale również zagranicznych miast.

Z dużymi problemami, ale z ostatecznym sukcesem udało się w 2010 r. uruchomić System Informacji Pasa-

żerskiej, bardzo przydatny w trakcie podróży po mieście, a obecnie włączony do Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR.

Każda duża impreza kulturalna, sportowa stawia ZTM przed poważnym wyzwaniem, by w krótkim czasie rozwieźć duże potoki pasażerów, nie paraliżując przy tym całej komunikacji publicznej w mieście. Prawdziwym chrztem bojowym, który nasza jednostka, dzięki dużemu zaangażowaniu wszystkich pracowników przeszła wzorcowo, była jednak organizacja transportu podczas EURO 2012. Gdańska komunikacja miejska zebrała bardzo pozytywne oceny i była wówczas wskazywana jako jeden z najmocniejszych punktów organizacyjnych całej imprezy.

Praca w ZTM nierzadko wiąże się z dużym stresem, o czym na co dzień przekonują się zwłaszcza pracownicy Centrali Ruchu oraz Punktów Obsługi Klienta. Ci pierwsi spotykają się w pierwszej kolejności z niezażędanymi pasażerami w przypadku perturbacji związanych z komunikacją miejską, natomiast w Punktach Obsługi Klienta ZTM zdarzali się agresywni klienci, którzy próbowali wyładować swoje frustracje. Bywało tak na przykład w przypadkach, gdy okazywało się, że ktoś nie spełnia

formalnych wymogów, by skorzystać z przywilejów związanych z Kartą Dużej Rodziny i to zarówno z tej gdańskiej obowiązującej od 2011 r., jak i tej ogólnopolskiej, obowiązującej w naszym kraju od ubiegłego roku. Gdańska Karta Dużej Rodziny umożliwia gdańskim rodzinom wielodzietnym korzystanie z bezpłatnej komunikacji miejskiej oraz z ulg w korzystaniu z atrakcji organizowanych zarówno przez jednostki miejskie, jak również firmy prywatne, które zdecydowały się przystąpić do programu. W skali kraju był to program pilotażowy. Zbieraniem i analizą wniosków o przyznanie gdańskiej karty oraz wydawaniem samych kart od początku zajmuje się ZTM Gdańsk. Dzięki dużemu zaangażowaniu i kreatywności załogi ZTM, jak i dobrej współpracy z wszystkimi operatorami, możliwe są wszystkie pozytywne zmiany, które zaszły w ostatnich latach w komunikacji miejskiej, szczególnie zauważalne przez osoby, które po dłuższej przerwie, ponownie odwiedziły nasze miasto. Wszyscy się stale uczymy, rozwijamy, czasami różnymi w podejściu do rozwiązywania problemów, najważniejsze jednak jest to, by nie tracić z oczu naszego głównego celu, którym jest coraz lepsza komunikacja w naszym pięknym mieście.



Rozmowa z Jerzym Dobaczewskim dyrektorem ZTM w Gdańsku

Redakcja: 10 lat funkcjonowania gdańskiego organizatora jako odrębnego podmiotu to dobry czas na krótkie podsumowanie. Zacznijmy od sukcesów. Czym warto się pochwalić?

Jerzy Dobaczewski: Przez 10 lat istnienia możemy jako swój sukces zapisać fakt, że sprawiliśmy, iż pasażerowie odzyskali zaufanie do komunikacji miejskiej. Udowodniłiśmy, że publiczny transport zbiorowy może działać sprawnie, w miarę niezawodnie, na ile jest to fizycznie możliwe w kontekście funkcjonowania całego organizmu miejskiego. Przekonałiśmy pasażerów, że warto z nami jeździć. Co roku rośnie ich liczba, dla porównania: w 2009 r. przewieźliśmy 148 mln pasażerów, rok później już 155 mln. Rok 2011 zakończyliśmy liczbą 157 mln pasażerów, a rok 2012 – 162 mln. W 2013 r. z naszych usług skorzystało 168 mln pasażerów, a w ubiegłym, 2014 – aż 171 mln. Powodów jest kilka. Jeden

z nich to wspomniana wcześniej niezawodność naszej komunikacji. Podczas, gdy samochody stoją w zatorach drogowych, tramwaje, poruszające się po wydzielonych torowiskach, docierają do celu szybciej. Wskaźnik punktualności w ich przypadku wynosi ponad 90%. Jest to argument, który może skłonić do tego, żeby częściej zostawić auto w domu i skorzystać z organizowanego przez nas transportu publicznego. Nasi operatorzy sukcesywnie inwestują w nowy tabor autobusowy i tramwajowy, dzisiaj 100% autobusów to pojazdy niskopodłogowe, wskaźnik ten w przypadku tramwajów – zarówno niskopodłogowych, jak i z częścią niskopodłogową osiągnął poziom 78%. Takie inwestycje przekładają się na lepszy komfort jazdy. Klimatyzacja w każdym autobusie i nowym tramwaju, szereg udogodnień dla osób niepełnosprawnych i optymalna siatka połączeń, w tym nowe trasy i połączenia minibusowe, to są czynniki wpływające na atrakcyjność naszej oferty przewozowej, która dziś prezentuje się zupełnie inaczej, niż jeszcze kilka lat temu. W ciągu 10 lat istnienia ZTM w Gdańsku uproszczona została taryfa biletowa, przez co stała się przejrzys-

ta i przyjazna dla pasażera. System biletu elektronicznego i Karta Dużej Gdańskiej Rodziny, umożliwiająca bezpłatne przejazdy rodzinom wielodzietnym, dopełniają naszą ofertę. Sieć dystrybucji biletów jest bardzo zróżnicowana - bilety można kupić w 50 nowoczesnych automatach biletowych, przez internet i telefon komórkowy, w wersji papierowej są również dostępne w wielu punktach sprzedaży w całym mieście, jak i u prowadzących pojazdy. Wycho- dzimy więc do pasażera z ofertą, nie musimy nas szukać, by móc skorzystać z komunikacji miejskiej.

Czego nie udało się zrealizować?

– Niestety nie udało się w pełni dostosować komunikacji autobusowej do bardzo trudnych warunków ruchu drogowego, tak aby autobusy mogły punktualnie kursować. Nieprzewidywalność intensywności zatorów drogowych praktycznie uniemożliwia zaplanowanie optymalnego czasu jazdy dla autobusów, co czasami irytuje pasażerów. Mamy nadzieję, że wdrażany system inteligentnego sterowania ruchem TRISTAR na tyle usprawni warunki ruchu, aby również autobusy mogły kursować punktualnie – tak samo jak tramwaje.

ZTM występuje w stosunku do przewoźników jako zamawiający i kontrolujący usługę. Jak układa się współpraca?

– Coraz wyższe wymagania ze strony pasażerów wymuszają coraz ściślejszą kontrolę faktycznego wykonania zakontraktowanej liczby wozoszaferów. I w tym kontekście wydaje się, że wypracowany został po latach właściwy model funkcjonowania. To samemu operatorom zależy na jak najlepszej opinii pasażerów, w związku z czym, wszyscy razem zmierzamy w kierunku optymalizacji funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku i jak największego z niej zadowolenia ze strony pasażerów. **Na koniec plany na najbliższą przyszłość ...**

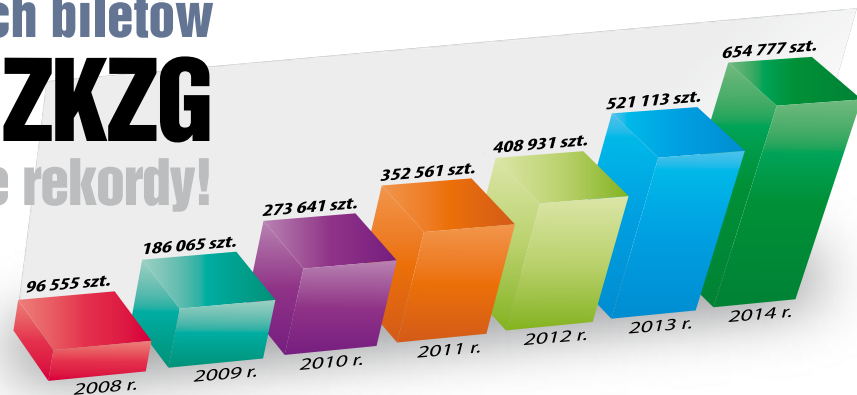
– Jak wiadomo Gdańsk stawia głównie na rozwój komunikacji szy- nowej, która w przypadku dużych potoków pasażerskich cechuje się wyższą efektywnością ekonomiczną.

W komunikacji tramwajowej planowane jest budowa torów w Nowej Bulwarskiej Północnej (Migowo – Ujeścisko) – to już jest przesądzo-

ne. Linia będzie zakończona węzłem przesiadkowym przy skrzyżowa- niu ul. Warszawskiej/Jabłoniewej. Będą budowane także tory w No- wej Warszawskiej (Ujeścisko – al. V.Havla). Powstaje projekt budowy torów w Nowej Politechnicznej. Ta zdecydowanie najbardziej istotna inwestycja tramwajowa – pozwoli skrócić czas przejazdu z Gd. Połu- dnie do Wrzeszcza i Zaspy np. czas przejazdu z przystanku „Łostowiec Świętokrzyska” do Jaśkowej Doliny będzie krótszy o 10-12 min w stosun- ku do tramwajów jadących obecnie przez Dworzec Główny i około 5 min w stosunku do linii autobusowych 162 i 262. Do Zaspy dojedziemy oko- ło 15-17 min szybciej.

W komunikacji autobusowej, w związku z uruchomieniem ko- munikacji miejskiej przez tunel pod Martwą Wisłą, linia 158 pojedzie do Stogów. Z kolei w związku z prze- niesieniem w połowie kwietnia br. bazy promowej (linia Gdańsk - Ny- nashamn) z Nowego Portu na We- steplatte, trasy linii 106 i 138 zostaną wydłużone do Dworca Głównego. Ponadto uruchomiona zostanie linia minibusowa 195 z Sieclka na Chełm przez Wzgórze Mickiewicza.

Sprzedaż wspólnych biletów MZKZG bije kolejne rekordy!



Kto zyskuje na ofercie biletów 30+ łączonych

STEFANIA KAMIŃSKA

W maju 2014 r. rozpoczęto sprze- daż biletów metropolitalnych pro- mocyjnych w ramach oferty „30+”, łączącej miesięczny bilet komunalny, obowiązujący we wszystkich pojaz- dach Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo, z Promocyjnym Biletem Miesięcz- nym Szybkiej Kolei Miejskiej w Trój- mieście (SKM) na wybraną trasę do 30 km, obsługiwaną przez pociągi SKM oraz Przewozów Regionalnych REGIO (PR). Trasy, które można wy- brać w ramach Promocyjnego Biletu Miesięcznego pokazuje tabela. Warto zwrócić uwagę na trasę z Gdyni Ci- sowej - rozszerzoną, od 1 kwietnia 2015 r. do przystanku Gdańsk Śród- mieście.

Dla pasażerów podstawową zaletą nowego, łączonego biletu miesięcz- nego jest jego cena. Według taryfy normalnej wynosi 198 zł, w tym biletu metropolitalnego promocyj- nego MZKZG – 88 zł i Promocyj- nego Biletu Miesięcznego – 110 zł. To o 10% mniej, niż trzeba zapłacić za bilet metropolitalny wszystkich organizatorów (220 zł). W przypadku biletu normalnego pozwala to zaos- czedzić 22 zł miesięcznie. Rocznie można w ten sposób zaoszczędzić 264 zł oraz proporcjonalnie mniej w przypadku biletu ulgowego.

Celem rozszerzenia oferty bile- tów metropolitalnych o bilet metro- politalny promocyjny, poza zapro- ponowaniem nowego, korzystnego cenowo rozwiązania dla pasażerów, było zmniejszenie strat ponoszonych przez SKM i PR, wynikających z ho- norowania biletów metropolitalnych w pociągach.

Oferta „30+” łączy w sobie dwa

osobne bilety – bilet metropolita- lny komunalny oraz bilet kolejowy. Uprawnienia do przejazdów ulgo- wych obowiązują zatem do każdego biletu z osobna. Pasażer nie posia- dający uprawnień do przejazdów ulgowych na podstawie biletu me- tropolitalnego, a posiadający odpo- wiednie uprawnienia do przejazdów koleja, zapłaci mniej. Przykładowo nauczyciel, który za bilet metro- politalny kolejowo-komunalny płacił dotychczas 220 zł, może kupić bilet w ofercie „30+” płacąc 88 zł za część komunalną według taryfy normalnej oraz skorzystać z przysługującej mu ulgi ustawowej na bilet kolejowy (33%), za który zapłaci 73,70 zł. Za- tem łącznie za bilety w ofercie „30+” nauczyciel zapłaci 161,70 zł, czyli 27% taniej, niż gdyby kupował bilet metropolitalny za 220 zł.

Największą grupą pasażerów, mogących odnieść korzyść z zakupu biletów w ofercie „30+” są studenci do 26 roku życia, którym przysługuje 50% zniżki na bilet metropolitalny oraz 51% na bilet kolejowy. Zapła- cą oni 97,90 zł za bilet miesięcz- ny obowiązujący na wybranym odcink kolejowym do 30 km oraz we wszy- kich pojazdach organizatorów komu- nalnych – ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni oraz MZK Wejherowo.

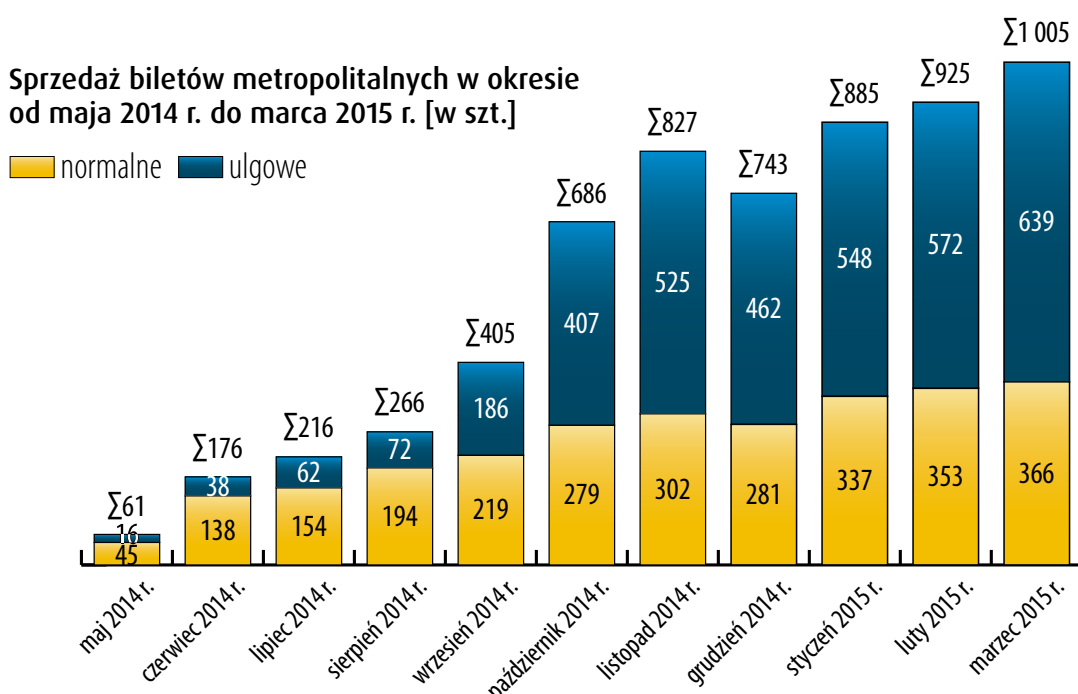
Natomiast korzyścią przewoźni- ka, wynikającą z rozdzielenia biletów w ofercie „30+” jest fakt, że kwota, którą utracą za sprawą uprawnień do przejazdów ulgowych, jest im zwraca- na przez budżet państwa.

Liczba sprzedawanych biletów metropolitalnych promocyjnych wzrasta. W pierwszym miesiącu sprzedano 61 biletów. Miesiąc póź- niej już 176, a najwyższą jak dotąd sprzedaż biletów w ofercie „30+” odnotowano w listopadzie 2014 r. Sprzedano wówczas 827 biletów - 302 normalne oraz 525 ulgowych.

STACJA POZĄTKOWA	STACJA KOŃCOWA	ODLEGŁOŚĆ
Cieplewo	Gdynia Orłowo	29,615 km
Pruszcz Gdański	Gdynia Redłowo	28,458 km
Gdańsk Lipce	Gdynia Grabówek	29,713 km
Gdańsk Orunia	Gdynia Chylonia	29,674 km
Gdańsk Śródmieście	Gdynia Ciśowa	28,300 km
Gdańsk Główny	Gdynia Ciśowa	27,176 km
Gdańsk Stocznia	Rumia Janowo	29,175 km
Gdańsk Stocznia	Gdynia Wielki Kack	29,677 km
Gdańsk Politechnika	Rumia	29,329 km
Gdańsk Przymorze - Uniwersytet	Reda	28,553 km
Gdańsk Oliwa	Gdańsk Osowa	29,085 km
Gdańsk Żabianka - AWFIS	Reda Pieleszewo	28,934km
Sopot Wyścigi	Reda Rekowo	29,884 km
Sopot	Wejherowo Śmiechowo	29,360 km
Sopot	Gdańsk Rębiechowo	29,694 km
Sopot Kamienny Potok	Wejherowo Nanice	29,338 km
Gdynia Orłowo	Wejherowo	28,099 km
Gdynia Orłowo	Pępowo Kartuskie	28,295 km
Gdynia Redłowo	Żukowo Wschodnie	29,330 km
Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana	Gościno Wejherowskie	29,208 km
Gdynia Główna	Borkowo	29,225 km
Gdynia Leszczynki	Luzino	29,523 km
Gdynia Leszczynki	Żukowo Wschodnie	29,930 km
Gdynia Ciśowa	Pępowo Kartuskie	29,463 km
Rumia Janowo	Rębiechowo	29,605 km
Rumia	Gdańsk Osowa	27,030 km
Wejherowo Śmiechowo	Gdynia Wielki Kack	29,773 km
Luzino	Reda Rekowo	23,788 km
Gdynia Wielki Kack	Babi Dół	24,275 km

Sprzedaż biletów metropolitalnych w okresie od maja 2014 r. do marca 2015 r. [w szt.]

normalne ulgowe





PIOTR POŁOZĄNSKI

Alicja Mongird
Rzecznik prasowy ZKM w Gdańsku

Nowe JAZZ DUO

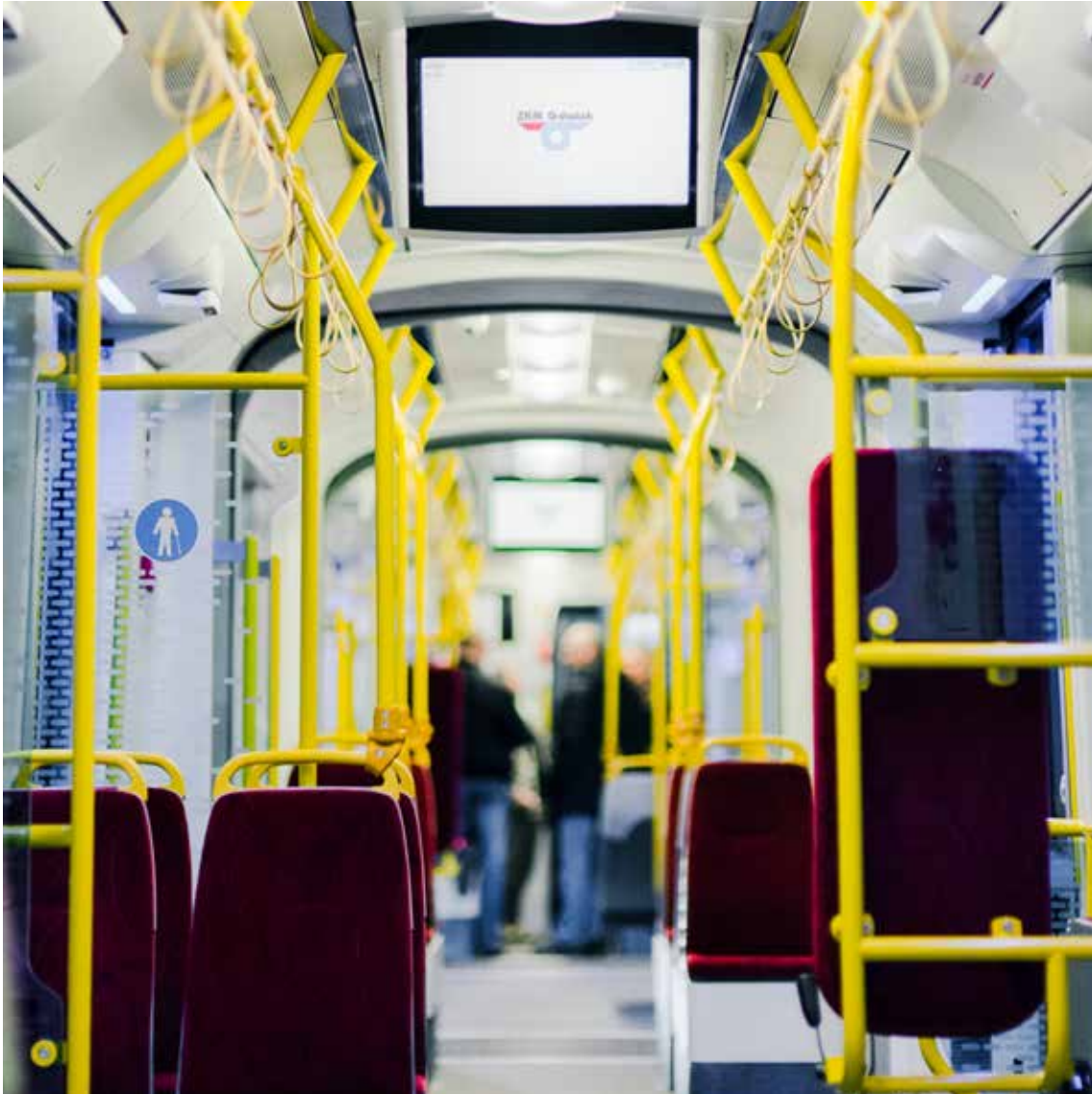
Wraz z szybkim rozwojem linii tramwajowych w Gdańsku, wzrasta zapotrzebowanie na nowy tabor. Od kilkunastu już lat Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku (ZKM) zwiększa liczbę tramwajów, inwestując w pojazdy nowoczesne i komfortowe dla pasażerów. Po ostatnich zakupach ponad ¾ tramwajów jeżdżących po gdańskich torach, to pojazdy niskopodłogowe lub częściowo niskopodłogowe. Czynniki to z Gdańska lidera w Polsce w zakresie udziału niskopodłogowych tramwajów. Przez ostatnie 10 lat ZKM w Gdańsku kupił lub zmodernizował ponad 100 składów tramwajowych. W listopadzie zeszłego roku do Gdańska przyjechał pierwszy dostarczony przez bydgoską PESEf bezosiowy, dwukierunkowy tramwaj Jazz Duo, który jest obecnie najnowocześniejszym tramwajem eksploatowanym w Polsce. Wartość całego kontraktu opiewała na kwotę 54,1 mln zł (43 mln za pięć pojazdów oraz 11 mln za specjalistyczne wyposażenie obsługowe i pakiet naprawczy).

Pięć tramwajów PESA Jazz Duo, które jeżdżą po gdańskich torach, to pojazdy w całości niskopodłogowe, co poprawia komfort podróżowania, zwłaszcza niepełnosprawnych pasażerów. I to właśnie na wygodę pasażerów i bezpieczeństwo podróżowania ZKM położył szczególny nacisk przy opracowywaniu warunków tego zamówienia. Każdy z tramwajów jest wyposażony w wiele udogodnień dla osób z niepełnosprawnością ruchową oraz dla osób niewidomych i niedowidzących. Wszystkie nowozakupione pojazdy są klimatyzowane,

zamontowano w nich także monitoring wewnętrzny i system informacji pasażerskiej. Nowe tramwaje są także bardzo przyjazne dla obsługi. Każdy pojazd ma dwie całkowicie wydzielone, klimatyzowane kabiny motorniczego oraz ergonomiczne pulpity sterownicze. Jedna PESA Jazz Duo mieści ponad 200 pasażerów, co odpowiada możliwościom 2 standardowych (jednoczołowych) autobusów miejskich.

Tramwaje mogą poruszać się po torowiskach o pochyłościach do 6%, co umożliwia obsługę komunikacyjną tzw. „górnego tarasu”. Są również pojazdami dwukierunkowymi, dzięki czemu mogą być eksploatowane na liniach, które nie kończą się tradycyjną pętlą. W rezultacie będą obsługiwały m.in. nową linię tramwajową w dzielnicy Piecki Migowo.

Pod względem nowoczesności i bezpieczeństwa floty tramwajowej, Gdańsk jest niezaprzeczalnym liderem w całym kraju. To tutaj jeździ nie tylko najwięcej w Polsce tramwajów niskopodłogowych i z częścią niskopodłogową, ale także najwięcej tych wyposażonych w klimatyzację. Ale nie tylko flota tramwajowa ZKM w Gdańsku jest coraz bardziej nowoczesna. Spółka inwestuje także w rozwój zaplecza technicznego, by móc się ciągle chwalić nie tylko najładniejszym, ale także w każdym momencie niezawodnym taborem tramwajowym. Te wszystkie czynniki powodują, że coraz więcej gdańszczan przesiada się z samochodów do komunikacji miejskiej.



PIOTR POŁOZĄNSKI

Jamniki i Lwy w Gdyni

KAMIL BUJAK

Początek tego roku upłynął pod znakiem dużej zmiany jakościowej dla pasażerów gdyniejskiej komunikacji miejskiej. Na ulice miasta wyjechało bowiem 30 nowych, 12-metrowych autobusów – Solarisów Urbino 12 oraz MAN-ów Lion's City CNG, zakupionych w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską pod nazwą „Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego w Gdyni dzięki przebudowie infrastruktury komunikacji zbiorowej wraz z zakupem nowoczesnego taboru”.



MZKZG

pozwoili na szybkie ugaszenie ognia i ograniczenie powstania szkód wyłącznie do tylnej części pojazdu, gdzie umieszczony jest silnik. Instalowanie tego rodzaju systemów przez producentów autobusów ma swoje uzasadnienie z kilku powodów. Po pierwsze, w komorze silnika generowane są duże ilości energii cieplnej, której podstawowym źródłem jest jednostka napędowa. Konieczność spełniania coraz surowszych norm emisji spalin zmusiło producentów silników do „wyśrubowania” ich parametrów, co skutkowało podniesieniem temperatury pracy jednostek napędowych. Według różnych badań nawet 80% pożarów autobusów napędzanych silnikami EURO 4 zapoczątkowanych jest w komorze silnika, podczas gdy dla pojazdów nie spełniających norm (EURO 0), odsetek ten jest prawie o połowę mniejszy. Dodatkowo, z tyłu autobusów znajdują się inne źródła ciepła, np. sprężarki, turbostanowiaczy, niespotykany wcześniej w pojazdach gdyniejskiej komunikacji miejskiej, element systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Na ekranie tym, oprócz numeru linii i kierunku jazdy, wyświetlana jest aktualna pozycja pojazdu oraz nazwy kilku kolejnych przystanków.

Wygodne

W porównaniu do Jelczy-Mercedesów, nowe pojazdy oferują komfort na poziomie odpowiadającym dzisiejszym standardom. Siedzenia Solarisów i MAN-ów cechują się wysokimi oparciami oraz wygodnym poszyciem. Przestrzeń pasażerska jest klimatyzowana, a jej oświetlenie wykonano w technologii LED. W przedniej części wnętrza prezentowanych autobusów, pod sufitem, umieszczono 22-calowy ekran LCD, stanowiący, niespotykany wcześniej w pojazdach gdyniejskiej komunikacji miejskiej, element systemu dynamicznej informacji pasażerskiej. Na ekranie tym, oprócz numeru linii i kierunku jazdy, wyświetlana jest aktualna pozycja pojazdu oraz nazwy kilku kolejnych przystanków.

Bezpieczne

Ważnym elementem poprawiającym bezpieczeństwo w nowych autobusach jest automatyczny system wykrywania i gaszenia pożaru w komorze silnika. Zasada jego działania polega na samoczynnym wywołaniu środka gaśniczego w warunkach znacznego wzrostu temperatury, co

dwie kamery rejestrują obraz przed i za pojazdem. Widok z kamery tylnej załączany jest automatycznie na monitorze zainstalowanym w kabinie kierowcy podczas włączenia biegu wstecznego. Funkcjonalność systemu monitoringu uzupełnia możliwość nagrywania różnów pomiędzy kierowcą i pasażerami. Pojemność dysków twardych pozwala na zachowanie przynajmniej tygodniowego czasu dostępności nagrań.

Wygodne i łatwe w obsłudze

Warto też zwrócić uwagę na wyższą jakość warunków pracy dla kierowców. W przeciwieństwie do wycofywanych modeli, Solarisy oraz MAN-y posiadają klimatyzowaną kabinę kierowcy typu zamkniętego z okienkiem do sprzedaży biletów. Wyposażono je w komputer pokładowy, obsługujący m.in. tablice elektroniczne, kasowniki oraz system zapowiadania przystanków. Urządzenie to pełni także rolę „czamej skrzynki”, rejestrując wiele parametrów eksploatacyjnych, w tym przekroczenie określonych obrotów silnika, gwałtowne hamowanie i przyspieszanie, użycie przycisków „stop” oraz „inwalida”, otwieranie i zamykanie drzwi, czas pracy ogrzewania. Ważniejsze podzespoły nowych pojazdów, wliczając silnik, skrzynię biegów, zawieszenie oraz układ kierowniczy i hamulcowy, wyposażone są w złącza diagnostyczne, umożliwiające ich sprawdzenie przy pomocy zewnętrznego komputera.

Trochę różnic

Tym, co odróżnia zakupione Solarisy Urbino 12 od MAN-ów Lion's

z ostatniej dostawy złożone zostały w Polsce, tylko Solaris jest marką typowo krajową. Producentem tego pojazdu jest Solaris Bus & Coach S.A., rodzinne przedsiębiorstwo, założone i prowadzone przez państwa Solange i Krzysztofa Olszewskich. Firma zatrudnia ponad 2400 osób w Polsce i za granicą, a jej główny zakład produkcyjny zlokalizowany jest w podpoznańskim Bolesławie. Najbardziej znanym produktem przedsiębiorstwa jest autobus miejski Solaris Urbino, oferowany w różnych wersjach nadwozia (od midibusów do pojazdów przegubowych) oraz z różnymi jednostkami napędowymi (diesel, CNG, hybryda, silnik elektryczny). Oprócz autobusów miejskich, firma z Bolesława wyspecjalizowała się w wytwarzaniu autobusów międzymiastowych, specjalnego przeznaczenia (w tym lotniskowych), trolejbusów, a także od kilku lat, tramwajów. Od momentu uruchomienia produkcji w 1996 r., z taśm montażowych Solaris Bus & Coach zjechało łącznie ponad 11 tys. pojazdów. Tylko w zeszłym roku wyprodukowano 1380 autobusów i trolejbusów, z czego tylko 20% dla krajowych odbiorców. Pojazdy z logo jamnika jeżdżą po drogach 28 krajów – można je spotkać praktycznie w całej Europie, a także w Izraelu oraz Dubaju. Jako ciekawostkę warto dodać, że w sieci ZKM w Gdyni eksploatowany jest pierwszy wyprodukowany autobus przegubowy Solaris Urbino 18 (nr boczny 5248) oraz pierwszy trolejbus Trollino 12 (nr boczny 3001).

... i światowy lew

W przeciwieństwie do rodzimego Solarisa, marka MAN należy do globalnego koncernu z główną siedzibą w Monachium, zatrudniającego na całym świecie ponad 53 tys. pracowników. Przedsiębiorstwo najczęściej kojarzone jest z produkcją pojazdów ciężarowych i autobusów, jednak obszar jego działalności jest znacznie szerszy i obejmuje m.in. wytwarzanie kompletnych układów maszynowych do silników okrętowych i innych zastosowań w przemyśle. W Polsce zlokalizowana jest jedna ze spółek grupy MAN – MAN Bus Sp. z o.o., która od ponad 15 lat zajmuje się produkcją niskopodłogowych autobusów miejskich MAN Lion's City z napędem konwencjonalnym, hybrydowym oraz na gaz ziemny. Podwozia i szkielety autobusów powstają w fabryce w Starachowicach, natomiast montaż końcowy oraz odbiór pojazdów ma miejsce w zakładach w Sałach pod Poznaniem. W 2013 r. MAN sprzedał krajowym odbiorcom 45 autobusów, uzyskując udział w rynku na poziomie 5%. Dla porównania producent z Bolesława sprzedał w Polsce 255 autobusów, co dało mu tytuł lidera krajowego rynku tych pojazdów z udziałem na poziomie 27%.

Solarisy i Man-y dominują

Obecnie, po wprowadzeniu do eksploatacji nowego taboru, trzy na cztery posiadane przez PKA autobusy zostały wyprodukowane przez Solarisa. Natomiast MAN-y (o napędzie gazowym i konwencjonalnym) stanowią połowę w inwentarzu pojazdów PKM. Strategia ujednolicenia taboru przez przewoźników ma swoją dobrą stronę, przede wszystkim ze względu na to, iż łatwiej serwisować autobusy tego samego producenta. W całej sieci ZKM w Gdyni (wliczając trolejbusy), Solarisy i MAN-y stanowią prawie 60% wszystkich eksploatowanych pojazdów.

Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Kolbud

KRZYSZTOF GRZELEC

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej zrealizował badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Kolbud. Po badaniach mieszkańców Pruszcza Gdańskiego, gminy Pruszcz Gdański i gminy Luzino, to czwarte kompleksowe badania przeprowadzone przez ankietatorów w gospodarstwach domowych mieszkańców gmin – członków związku, których celem jest identyfikacja sposobów realizacji podróży miejskich, oczekiwań i postulatów mieszkańców dotyczących oferty przewozowej transportu zbiorowego i oceny tego transportu. Wyniki badań posłużą organizatorom transportu i MZKZG do kształtowania oferty usług przewozowych, w tym zintegrowanej taryfy.

Gmina Kolbudy jest położona w południowo-zachodniej części obszaru Metropolii Zatoki Gdańskiej. Gminę, o powierzchni 82,8 km²,

zamieszkuje 13,8 tys. mieszkańców. Przez obszar gminy prowadzą trasy 4 miejskich linii autobusowych, organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, na których obowiązują bilety MZKZG. Linie te obsługują sołectwa położone przy granicy z Gdańskiem, nie dojeżdżają natomiast do centrum gminy – wsi Kolbudy. Gminy nie obsługuje Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (SKM), swoją ofertę realizują natomiast autobusowi przewoźnicy regionalni.

W Kolbudach odnotowano bardzo wysoki (86%) udział gospodarstw domowych z samochodem osobowym. Dla porównania w 250 tys. Gdyni udział gospodarstw domowych z samochodem osobowym wynosi 74%. Tak wysoki udział zmotoryzowania gospodarstw domowych w Kolbudach wpływa na relatywnie niski (20%) udział transportu zbiorowego w realizacji podróży przez mieszkańców tej gminy (w Gdyni udział transportu zbiorowego w realizacji podróży wynosi 45,4%).

O przewadze samochodu osobowego nad transportem zbiorowym w Kolbudach głównie decydują: większa wygoda, krótszy czas podróży samochodem i brak konieczności oczekiwania (rys. 1).

Na wybór samochodu osobowego wpływa także niska cena częstotliwości transportu zbiorowego, która została wymieniona jako najważniejszy postulat przewozowy (rys. 2) i jednocześnie jako postulat najsłabiej realizowany przez transport zbiorowy.

Największy udział w przewozach transportem zbiorowym ma komunikacja regionalna realizowana przez autobusy PKS i przewoźników prywatnych (42% podróży w transporcie zbiorowym). Jednocześnie ten rodzaj transportu uzyskał najniższe oceny w przekroju trzech z sześciu ocenianych cech: ceny biletu, szybkości i punktualności.

Mieszkańcy Kolbud preferują połączenia bezpośrednie. Za funkcjonowaniem takich połączeń opowiada się 73% mieszkańców tej gminy. Wynik ten odzwierciedla ocenę obecnej oferty

przewozowej, charakteryzującej się małą liczbą połączeń bezpośrednich.

Niską ocenę uzyskała wśród mieszkańców gminy Kolbudy komunikacja miejska – 3,71 (dla porównania ocena gdyńskiej komunikacji miejskiej w tej samej skali ocen w 2013 r. wyniosła 4,27). Tę ocenę należy uznać za niekorzystną, ponieważ stanowi ona zagrożenie dla realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu.

Niedostosowanie oferty przewozowej do preferencji mieszkańców, przede wszystkim w zakresie częstotliwości, już skutkuje bardzo niskim (20%) udziałem transportu zbiorowego w przewozach, przy zakładanym dla obszarów podmiejskich udziale nie niższym niż 25%.

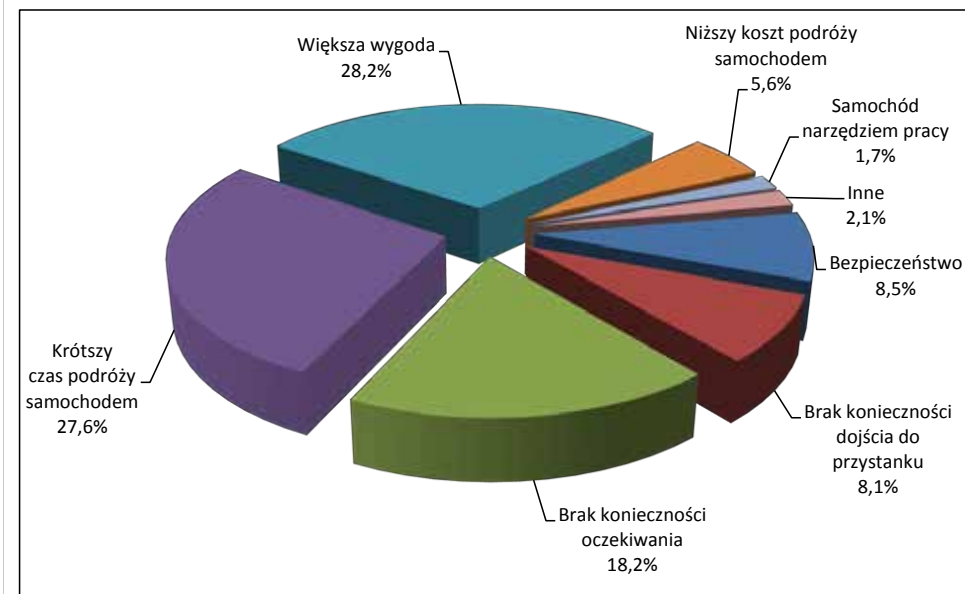
Wśród mieszkańców Kolbud, którzy podróżują zawsze lub przeważnie transportem zbiorowym, bądź w równym stopniu transportem zbiorowym i samochodem osobowym, 20% posiada bilet okresowy, w tym:

- 55% posiada bilet okresowy ZTM w Gdańsku;

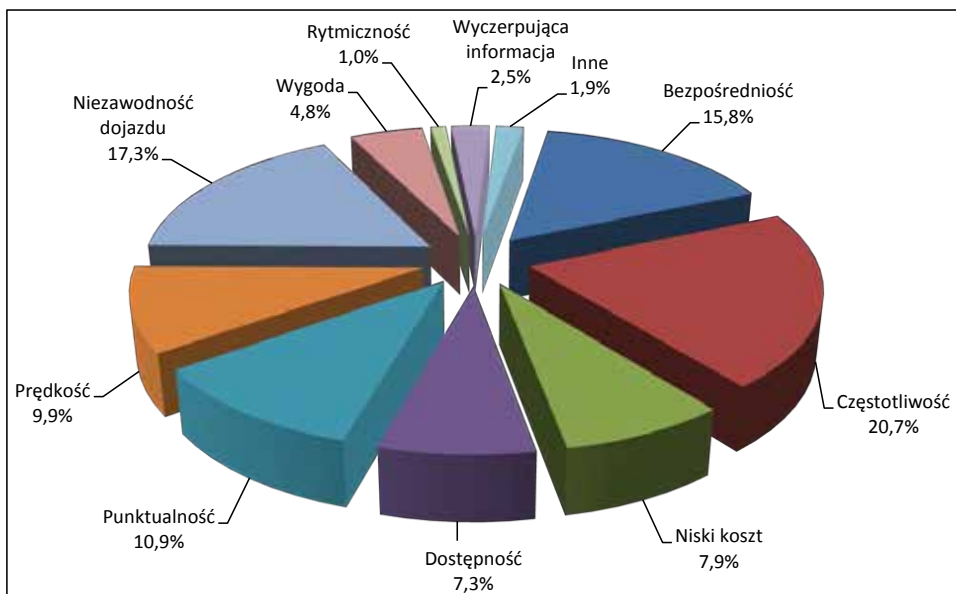
- 35% posiada bilet okresowy ważny w autobusach regionalnych (danego przewoźnika) lub komunikacji prywatnej;
- 7% posiada bilet okresowy MZKZG;
- 3% posiada bilet okresowy SKM.

Srednie miesięczne wydatki na transport zbiorowy w gospodarstwie domowym wynoszą 81,89 zł. 54% mieszkańców gminy Kolbudy opowiada się za budową węzłów przesiadkowych typu Park&Ride przy dworcach kolejowych. Do przesiadania się na transport zbiorowy w węzłach przesiadkowych zachęcają:

- niższy koszt podróży;
- szybsze dotarcie do miejsca docelowego;
- możliwość uniknięcia korków;
- pewność znalezienia miejsca parkingowego;
- możliwość pozostawienia samochodu na parkingu w ramach biletu okresowego.



Rys. 1. Przyczyny wyboru samochodu osobowego przez mieszkańców Kolbud



Rys. 2. Ranking postulatów przewozowych mieszkańców Kolbud

Najtańszy bilet metropolitalny MZKZG kupisz przez telefon

jednoprzejazdowy normalny
2,80 zł

www.skycash.com



www.callpay.pl



www.mobilet.pl



Czekać, czy nie czekać... czyli jak schować w kieszeni 1200 przystanków

MARCIN DYMARSKI

Siedzę w małej przytulnej kawiarni, w miłym towarzystwie i piję kawę, do przystanku mam 10 minut na piechotę. Wychodząc już czy może jeszcze mogę trochę poczekać.

Jest godzina 22, pada deszcz, wieje wiatr, a ja stoję na przystanku autobusowym, czekam na autobus i zastanawiam się czy przyjedzie punktualnie. Mam do wyboru czekać dalej albo iść piechotą do domu. No tak, jest jeszcze taxi, ale to już są dodatkowe koszty, a ja przecież mam bilet okresowy...

Ile razy w życiu miałeś podobny problem? Gdyby tylko mieć informacje o czasie przyjazdu autobusu na przystanek tak od ręki ..., bo przecież nikt z nas nie lubi czekać...

Od 2012 r. z pomocą wirtualnych tablic można mieć taką informację w kieszeni. Tak, to nie przejęzyczenie, dosłownie 1200 przystanków w jednej kieszeni. Niezależnie od tego gdzie jesteś w danej chwili, czy w domu, w szkole, w pracy, w restauracji, czy na rzadko uczęszczanym przystanku. Jest tylko jeden warunek. No może dwa. Pierwszy to smartfon lub tablet. Drugi to dostęp do internetu. W dobie coraz tańszych połączeń, licznych hot spotów, także tych miejskich, nie jest to coś, czego nie można spełnić i co jest kosmicznie drogie. A czy trudne? Nie jest trudne. Sprawdź. Wpisz w przeglądarkę w swoim telefonie adres m.ztm.gda.pl, a przekonasz się sam.

Wszystko zaczęło się w 2010 r., kiedy uruchomiono w Gdańsku System Informacji Pasażerskiej. Zakupiono serwery, zainstalowano urządzenia w pojazdach, a na wybranych przystankach ustawiono 46 tablic. To i dużo i mało. Dużo, bo wtedy był to największy tego typu system w Polsce. Mało, bo wszystkich przystanków jest ponad 1200. Zastanawialiśmy się wtedy, ile trzeba czasu i pieniędzy, aby ustawić tablice chociaż na 10% wszystkich przystanków. Co zrobić w przypadku małych przystanków, na których autobusy przyjeżdżają rzadko, np. raz na godzinę. To tam bardziej przydałaby się taka tablica. Potrzeba oczywista, ale koszt duży.

W tym miejscu warto na chwilę zatrzymać się i powiedzieć jak to się dzieje, że informacje o czasie przyjazdu danego pojazdu są wyświetlane na tablicach świetlnych. Mózgiem systemu jest serwer wraz ze specjalnym oprogramowaniem, umożliwiającym szacowanie czasu przyjazdu pojazdu na dany przystanek. Do serwera, za pomocą GPRS, spływają informacje o aktualnej pozycji, wszystkich aktualnie będących w ruchu pojazdów komunikacji miejskiej w Gdańsku. Jest to możliwe dzięki urządzeniom zainstalowanym we wszystkich pojazdach (ponad 400) gdańskich firm przewozowych. System w oparciu o te dane oraz na podstawie teoretycznych rozkładów jazdy szacuje czas

przyjazdu na przystanek. Właśnie, szacuje... Sytuacja w komunikacji miejskiej jest dynamiczna. Każdy dzień jest inny od poprzedniego. Dlatego też zdarza się czasem, iż „za 5 minut” świeci się np. przez 7 minut. Sytuacja taka ma miejsce, gdy na podstawie danych w systemie pojazd powinien w 5 minut dojechać do przystanku. Jednak z uwagi na zatarasowany przejazd, wypadek itp., czas przyjazdu ulega zmianie i system musi przeliczyć czas i zaktualizować na tablicy świetlnej.

Jeśli na tablicy widzimy „za 5 min” lub „5 min”, to informacja taka oznacza czas rzeczywisty, szacowany na podstawie informacji z pojazdu. Jeśli natomiast widzimy „15:24”, to jest to czas rozkładowy. Przyczynami braku czasu rzeczywistego mogą być chwilowy zanik łączności, awaria urządzenia lub brak rozpoznania pojazdu.

Przy okazji warto wspomnieć,

że na tablicach oprócz rozkładów jazdy, wyświetlane są informacje o awariach, zmianach tras lub innych sytuacjach, mających wpływ na działanie komunikacji miejskiej.

System Informacji Pasażerskiej to nie tylko informacja dla pasażerów, to także narzędzie wspomagające dla pracowników ZTM. Pozwala na bieżąco obserwować, jak poruszają się pojazdy, czy nie wystąpiły gdzieś awarie. Na podstawie tych danych możliwa jest szybsza reakcja na pojawiające się problemy i podjęcie właściwej decyzji.

Nic samo nie działa. Aby ten cały precyzyjny mechanizm mógł działać potrzeba jest bieżąca, często bardzo żmudna praca. Sprawdzanie urządzeń w pojazdach, kontrola tablic ich, przeglądy, naprawy, mycie, to wszystko wymaga czasu i pieniędzy. Ponadto sprzęt się zużywa, co widać już na niektórych tablicach.

Prace nad systemem nie zakończyły

się wraz z jego odbiorem. Cały czas trwały prace nad jego udoskonaleniem. Na tablicach umieszczonych na przystankach tramwajowych Gdańsk Dworzec PKP pojawił się tajemniczy żółty przycisk. To przycisk do uruchomienia zapowiedzi głosowej przeznaczonej dla osób niewidomych lub słabo widzących. Dzięki specjalnemu oprogramowaniu odczytywana jest treść informacji wyświetlanej na tablicy.

Dziś nie ma już SIP-u, jest Tristar. Dziś system obejmuje już nie tylko Gdańsk ale Gdynię i Sopot. Nowy system to nowe możliwości i nowe rozwiązania, które mają na celu ułatwić poruszanie się po Trójmieście, ale na to musimy jeszcze trochę poczekać.

Tak więc pytanie zawarte w tytule nie powinno brzmieć czekać, czy nie czekać na tramwaj, ale gdzie jest mój smartfon?....

Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej
ISSN 2083-6597

Wydawca:
Metropolitalny Związek Komunikacyjny
Zatoki Gdańskiej
Adres redakcji:
80-247 Gdańsk, ul. Sobótki 9
Tel. +48 58 342 25 00 Fax +48 58 342 24 99
e-mail: przystanek@mzkzg.org
Internet: www.mzkzg.org

Zespół redakcyjny:
Krzysztof Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Hubert Kolodziejski

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski

Projekt graficzny i skład:
MZKZG

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkzg.org. Artykułów niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo do wyboru materiałów do publikacji i dokonywania skrótów nadesłanych materiałów. Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

Na imprezy z **biletem imprezowym**

W 2014 r. MZKG prowadził sprzedaż biletów imprezowych, będących ofertą skierowaną do firm i instytucji organizujących imprezy i wydarzenia kulturalne, naukowe, gospodarcze, sportowe, artystyczne, rozrywkowe itp. na obszarze Związku. Warunkiem skorzystania z oferty jest zakup przez organizatora imprezy biletów dla wszystkich jej uczestników (minimum 50 osób). W rezultacie każdy uczestnik imprezy posiadając taki bilet może swobodnie podróżować korzystając z komunikacji miejskiej w drodze na oraz w trakcie powrotu z imprezy. W przypadku dłuższych trwających wydarzeń, bilet umożliwia również przejazdy w trakcie ich trwania.

Istnieje możliwość zakupu jednego z dwóch rodzajów biletu imprezowego:

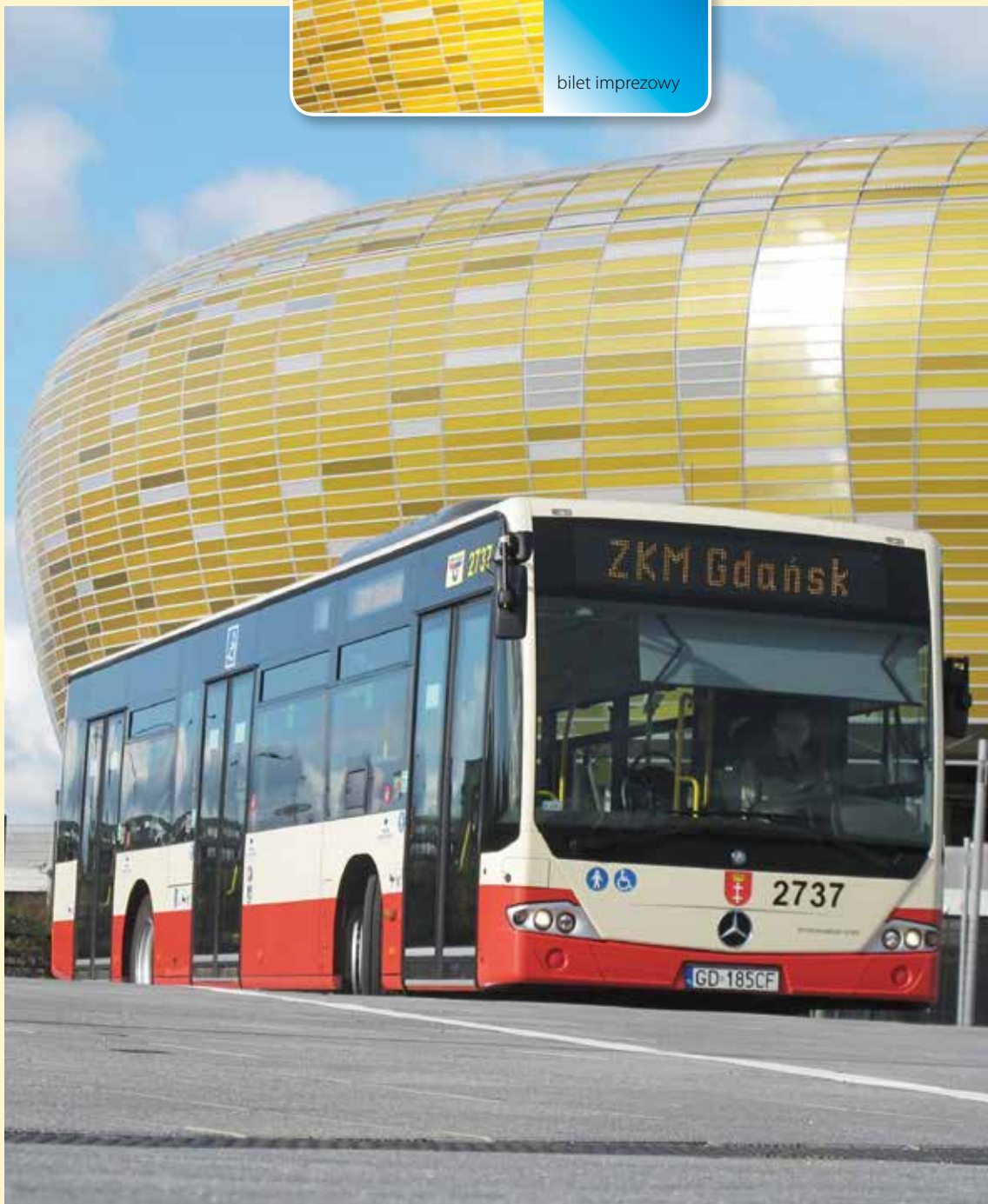
- komunalnego biletu imprezowego, uprawniającego do przejazdu autobusami, tramwajami i trolejbusami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni oraz MKK Wejherowo;
- kolejowo-komunalnego biletu imprezowego, uprawniającego do przejazdu autobusami, tramwajami i trolejbusami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MKK Wejherowo oraz pociągami PKP SKM pomiędzy stacjami Łuzino i Cieplewo.

W zależności od charakteru imprezy i czasu jej trwania organizator może kupić bilet:

- 8-godzinny - umożliwiający przejazdy 2 godziny przed rozpoczęciem imprezy i 6 godzin po rozpoczęciu imprezy;
- 24-godzinny - umożliwiający przejazdy przez kolejne 24 godziny od momentu wskazanego przez organizatora imprezy (bilet ten można kupić na dowolną liczbę dni).

W 2014 r. sprzedano łącznie 8 112 szt. 24-godzinnych biletów imprezowych oraz 5 199 szt. 24-godzinnych biletów imprezowych kolejowo-komunalnych.

Największą imprezą, której organizator skorzystał z biletów imprezowych był „XV Zjazd Naukowy Polskiego Towarzystwa Diabetologicznego”. Nośnikami biletów imprezowych w 2014 r. były przede wszystkim identyfikatory wydane uczestnikom imprez przez ich organizatorów. Na mniejsze imprezy wydawano natomiast specjalne bilety elektroniczne.



MZKG

Pies w autobusie

HUBERT KOŁODZIEJSKI



Pies, który chce jeździć...

Nie jest to częsty widok, ale czasami można spotkać psa w autobusie. Zastanawiamy się wtedy zapewne, czy właściciel psa odpowiednio zabezpieczył swojego pupila i czy bestia jest niebezpieczna. Pół biedy gdy pies ma przy sobie właściciela, gorzej, kiedy trafimy na amatora samodzielnych podróży, rodem z opowiadania „O psie, który jeździł koleją”. Dlatego cieszymy się, gdy zobaczymy wskazującego do autobusu nie tylko psa, ale i jego właściciela. Możemy mieć bowiem nadzieję, że właściciel ma nad psem kontrolę i w razie czego potrafi bestię poskromić.

Nie każdy pies to bestia

Tylko skąd ja mam o tym wiedzieć? Jak mam rozpoznać, że ten pies, który właśnie wszedł do autobusu i mnie lustruje wzrokiem, z miną nie wróżącą niczego dobrego, to nie bestia i mnie nie ugryzie? Bo jest mały? A małe psy nie mają zębów i nie gryzą? Nawet jak ktoś nie boi się psów i je lubi – to każdemu psu na szyję się nie rzuca. A co ma powiedzieć osoba, która za psami nie przepada?

Pies i jego nos

Pies lubi wszystko wąchać, ponieważ jego czuły węch umożliwia mu pozyskiwanie interesujących informacji. Podobno dzięki wąchaniu psy rozwijają swoją inteligencję. Dlatego z tym nosem pies wszędzie się pcha. Nie chce nam nic złego zrobić, chce wywąchać z kim ma do czynienia. Czasami traci nas tym nosem, bo chce żebyśmy go pogłaskali. W relacji człowiek – pies możemy się czuć względnie bezpieczni, gorzej by było, gdyby na horyzoncie pojawił się inny pies.

Czy właściciel ma zawsze nad psem kontrolę?

Niestety nie zawsze. Nie wszystkim właścicielom udało się sztuka właściwego „ułożenia psa”, czasami pies ma bardzo trudny charakter, a czasami jest „po przejściach”. Dlatego, chociaż zwierzę tego nie lubi, muszą być w pojazdach komunikacji miejskiej odpowiednio zabezpieczone. Generalnie muszą być na smyczy i muszą mieć założony kaganiec. Małe psy mogą być również przewożone w specjalnych pojemnikach (klatkach, koszach). Jedyny wyjątek dotyczy tzw. psa asystującego – ten nie musi mieć kagańca. Ponadto prze-

wozić można tylko psa posiadającego aktualne szczepienie.

Na co powinni zwrócić uwagę właściciele psów

Przepisy nie są w stanie uregulować każdego potencjalnego zachowania czworonoga, więc warto, przewożąc psa w pojeździe zadbać, aby nasz psiak nie był uciążliwy dla innych pasażerów. Trzymajmy psa na krótkiej smyczy, nie pozwalając naszemu pupilowi na swobodne przemieszczanie się mimo, że ma założony kaganiec. Zagrożeniem jest tego brudna łapa, którą może chcieć się z kimś przywitać, a także mordka, bowiem obwąchując kogoś może trochę taką osobę oślinić. Natomiast gdy pada deszcz mokra i niekiedy przybłocona sierść może zostawić na ubraniach innych pasażerów niepożądane plamy. Trzymajmy go zatem w miarę blisko przy sobie, oczywiście zapewniając mu niezbędną w granicach rozsądku swobodę. Mniejszego psa możemy trzymać na ręku, ale też musimy uważać, żeby nasz pupil za bardzo nie spoufalął się z pozostałymi pasażerami, w szczególności z takimi, po których od razu widać, że sobie tego nie życzą.